



TRAFIKVERKET

# Järnvägsnät- beskrivning 2020

Samrådsutgåva

2018-09-29

*För leverans under tidsperioden  
2019-12-15 till 2020-12-12*



## Järnvägsnätsbeskrivning JNB 2020

### Uppdateringar

Järnvägsnätsbeskrivningen uppdateras utifrån publicerade avvikelsemeddelanden. För att se innehållet i respektive avvikelsemeddelande se [Trafikverkets webbplats](#), där varje avvikelsemeddelande finns presenterat med sammanfattning av innehållet och länk till Trafikverkets beslut.

Uppdatering	Datum
JNB 2020 samrådsutgåva	2018-09-29

### Innehållsförteckning

	<b>I</b>
Bilageförteckning	V
Förkortningar och definitioner	VI
1 Allmän information.....	1
1.1 Inledning .....	1
1.2 Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen.....	1
1.3 Rättslig grund.....	1
1.4 Juridisk status.....	2
1.4.1 Allmänna anmärkningar.....	2
1.4.2 Ansvar .....	2
1.4.3 Prövning.....	2
1.5 Struktur .....	2
1.6 Giltighetstid och avvikelser .....	2
1.6.1 Giltighetsperiod.....	2
1.6.2 Avvikelser .....	3
1.7 Publicering .....	3
1.8 Kontakter .....	3
1.9 Godskorridor – Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (ScanMed RFC) .....	3
1.9.1 Corridor One-Stop shop.....	4
1.10 RailNetEurope – internationellt samarbete mellan infrastrukturförvaltare. ....	4
1.10.1 Nationell One-Stop Shop .....	4
1.10.2 Systemverktyg RNE.....	5
2 Villkor för tillträde och trafikering .....	6
2.1 Inledning .....	6
2.2 Allmänna krav för tillträde till tjänster .....	6
2.2.1 Villkor för att ansöka om tågläge.....	6
2.2.2 Villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur .....	6
2.2.3 Tillstånd .....	7
2.2.4 Säkerhetsintyg.....	7
2.2.5 Ansvar .....	8
2.3 Allmänna affärsvillkor .....	9
2.3.1 Trafikeringsavtal med järnvägsföretag .....	9
2.3.2 Trafikeringsavtal med annan än järnvägsföretag .....	10
2.3.3 Ramavtal .....	10
2.4 Operativa regler .....	11

2.4.1	Föreskrifter.....	11
2.4.2	Information .....	11
2.4.3	Övriga regler .....	12
2.5	Specialtransporter .....	14
2.6	Farligt gods .....	14
2.7	Godkännandeprocess för fordon .....	14
2.7.1	Kommunikationssystem GSM-R .....	15
2.7.2	Framföranderestriktioner .....	15
2.7.3	Provkörning.....	16
2.7.4	Krav på ETCS-utrustning .....	16
2.8	Behörighetskrav för operativ personal.....	16
3	Infrastruktur .....	17
3.1	Inledning .....	17
3.2	Järnvägsnäts omfattning.....	17
3.2.1	Gränser.....	17
3.2.2	Anslutande järnvägsnät .....	17
3.3	Beskrivning av infrastrukturen .....	18
3.3.1	Geografisk anläggningsöversikt.....	18
3.3.2	Egenskaper.....	18
3.3.3	Trafikerings- och kommunikationssystem.....	21
3.4	Trafikrestriktioner .....	23
3.4.1	Särskild infrastruktur .....	23
3.4.2	Miljörestriktioner .....	26
3.4.3	Farligt gods .....	26
3.4.4	Tunnelrestriktioner.....	27
3.4.5	Brorestriktioner.....	27
3.5	Infrastrukturens tillgänglighet.....	27
3.5.1	Planerade större banarbeten .....	27
3.5.2	Tillfälliga kapacitetsrestriktioner .....	28
3.6	Anläggningar för tjänster .....	29
3.6.1	Stationer för resenärer, inklusive byggnader och plattformar .....	29
3.6.2	Kombiterminaler och lastplatser .....	29
3.6.3	Rangerbangårdar och tågbildningsanläggningar.....	29
3.6.4	Spår för uppställning.....	30
3.6.5	Underhållsanläggningar .....	31
3.6.6	Andra tekniska anläggningar .....	31
3.6.7	Havs- och inlandshamnsanläggningar .....	31
3.6.8	Undsättningshjälpmedel.....	31
3.6.9	Bränsledepåer.....	31
3.6.10	Andra anläggningar för tjänster .....	31
3.7	Tjänsteanläggningar som förvaltas av annan än Trafikverket .....	31
3.8	Planerad utveckling av infrastrukturen .....	32
4	Tilldelning av kapacitet.....	33
4.1	Inledning .....	33
4.2	Processbeskrivning .....	33
4.2.1	Ansökan om kapacitet.....	33
4.2.2	Kompletterande ansökan.....	33
4.2.3	Ad hoc-ansökan .....	34
4.2.4	Ansökan om kapacitet och tjänster på trafikplatser .....	34
4.3	Tidsplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess .....	34
4.3.1	Tider för årlig tågplan .....	36
4.3.2	Tider för kompletterande ansökningar, årlig tågplan .....	37

4.3.3	Tider för ansökan utanför tilldelningsprocessen (ad hoc).....	37
4.3.4	Kapacitetsförutsättningar .....	38
4.4	Tilldelningsprocessen .....	40
4.4.1	Samordningsprocessen.....	41
4.4.2	Tvistlösning.....	42
4.4.3	Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process.....	42
4.4.4	Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen.....	43
4.4.5	Kapacitetsanalys .....	43
4.4.6	Kapacitetsförstärkningsplan.....	43
4.4.7	Fastställd primär tågplan.....	44
4.5	Tilldelning av kapacitet för underhåll, investeringar samt reinvesteringar. .....	44
4.5.1	Process .....	44
4.6	Tilldelad kapacitet som inte används, avbokning och återtagande av tilldelad tjänst.....	45
4.6.1	Avbokning av tågläge .....	45
4.6.2	Återtagande av tilldelad tjänst.....	45
4.7	Specialtransporter och farligt gods .....	46
4.7.1	Kapacitet för specialtransport .....	46
4.7.2	Tågläge med farligt gods .....	46
4.8	Särskilda åtgärder vid störningar .....	46
4.8.1	Principer.....	46
4.8.2	Operativa regler .....	46
4.8.3	Förutsägbara problem .....	47
4.8.4	Problem som inte kan förutses.....	47
4.9	Tilldelning av grundläggande tjänster vid angränsande anläggningar för tjänster.....	48
5	Tjänster .....	49
5.1	Inledning.....	49
5.1.1	Information om andra som tillhandahåller tjänster .....	49
5.2	Minimipaket av tillträdestjänster .....	50
5.2.1	Tågläge för persontrafik.....	50
5.2.2	Tågläge för godstrafik.....	51
5.2.3	Tågläge för tjänstetåg.....	51
5.3	Grundläggande tjänster .....	52
5.3.1	Tillträde till spår vid anläggningar för tjänster .....	52
5.3.2	Tillgång till tjänster vid anläggningar enligt avsnitt 5.3.1 .....	57
5.4	Tilläggstjänster.....	58
5.4.1	Tillhandahållande av el.....	58
5.4.2	Tjänster för tåg.....	58
5.4.3	Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods .....	58
5.4.4	Andra tilläggstjänster .....	60
5.5	Extra tjänster .....	60
5.5.1	Telekommunikationsnät.....	60
5.5.2	Tillhandahållande av extra information .....	61
5.5.3	Teknisk kontroll av fordon.....	61
5.5.4	Biljettförsäljning på stationer för passagerare.....	61
5.5.5	Specialiserat tyngre fordonsunderhåll.....	62
5.5.6	Andra extratjänster.....	62
6	Avgifter.....	63
6.1	Avgiftsprinciper .....	63

6.2	Avgiftssystem .....	65
6.3	Tariffer .....	70
6.3.1	Minimipaket av tillträdestjänster .....	71
6.3.2	Grundläggande tjänster .....	71
6.3.3	Tilläggstjänster .....	72
6.3.4	Extra tjänster .....	77
6.4	Andra avgiftsincitament .....	77
6.4.1	Bokningsavgift .....	77
6.5	Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter .....	78
6.5.1	Kvalitetsavgifter .....	78
6.5.2	Avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal .....	80
6.5.3	Rapportering av avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal .....	81
6.5.4	Skyldighet att betala kvalitetsavgift .....	81
6.5.5	Undantag från verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter .....	82
6.5.6	Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning .....	83
6.6	Förändringar av avgifter .....	84
6.7	Betalning .....	84
7	Trafikverkets allmänna avtalsvillkor .....	86
7.1	Trafikeringsavtal .....	86
7.2	Allmänt .....	86
7.3	Parternas prestationer .....	86
7.3.1	Trafikverkets leverans .....	86
7.3.2	Avtalspartens användning .....	87
7.3.3	Bärgningsresurs före användning .....	87
7.3.4	Betalning för tjänst .....	87
7.3.5	Miljöansvar .....	87
7.4	Avvikelser från avtal .....	87
7.4.1	Kvalitetsavgift vid avvikelse .....	87
7.4.2	Avgift vid omledning .....	88
7.5	Avhjälpande av avvikelser .....	88
7.5.1	I samverkan och i dialog .....	88
7.5.2	Informera vid avvikelser och fel .....	88
7.5.3	Prognos för avhjälpande och fortsatt trafik .....	88
7.5.4	Inställelsetid .....	89
7.5.5	Evakuering av resenärer .....	89
7.5.6	Vid olycka .....	89
7.5.7	Begäran om röjning .....	89
7.5.8	Resurser vid röjning .....	89
7.5.9	Ersättning vid röjning .....	89
7.6	Ersättningsansvar .....	90
7.6.1	Allmänt .....	90
7.6.2	Vållande till skada .....	90
7.6.3	Medvållande till skada .....	91
7.6.4	Ersättningsbelopp .....	91
7.6.5	Ersättningsansvar vid skada som drabbat tredje man .....	91
7.6.6	Ansvar vid järnvägsdrift .....	92
7.6.7	Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning .....	92
7.6.8	Underlag för skadeutredning .....	92
7.6.9	Tidsfrist för krav på ersättning .....	92
7.6.10	Påvisande av vårdslöshet .....	93
7.7	Befrielsegrunder .....	93
7.7.1	Informera om befrielsegrund .....	93

7.7.2	Statens rätt att använda järnvägen.....	93
7.8	Avtalets giltighet.....	93
7.8.1	Trafikeringsavtal.....	93
7.8.2	Uppsägning vid kontraktsbrott.....	94
7.8.3	Avtal upphör att gälla vid konkurs och vid indraget tillstånd.....	94
7.9	Twist.....	94
7.9.1	Samrådsorgan i första hand.....	94
7.10	Vissa internationella transporter.....	94
7.10.1	Regler enligt COTIF.....	94
7.11	Ansvar för ekonomisk skada.....	94

### **Bilagor till järnvägsnätsbeskrivningen**

Bilaga 1 A – Kontakter

Bilaga 2 A – Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång

Bilaga 2 B – Säkerhet vid aktiviteter i spårområde

Bilaga 2 C – Föreskrifter

Bilaga 3 A – Tillgänglig infrastruktur sidospår

Bilaga 3 B – Planerade större banarbeten PSB

Bilaga 3 C – Bevakning av trafikplatser

Bilaga 3 D – Banstandarddata

Bilaga 3 E – STH och medelhastighet per sträcka

Bilaga 3 F – Lutningar per stråk

Bilaga 3 G – Övrig tillgänglighetspåverkan

Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier

Bilaga 4 C – Trafikkalender

Bilaga 4 D – Kapacitetsförutsättningar

Bilaga 5 A – Trafikinformation

Bilaga 6 A – Tåglägesavgift, passage- och emissionsavgift

Bilaga 6 B – Orsakskoder

Bilaga 6 C – Beräkningsexempel elkostnad

Bilaga 7 B – Hanteringsregler vid olycka eller tillbud

Bilaga 7 C – Rutiner vid skadereglering

## Förkortningar och definitioner

### Förkortningar

**BAP:** Banarbetsplan  
**BVF:** Banverkets interna föreskrifter  
**BVS:** Banverkets tekniska systemstandard  
**COTIF:** Convention relative aux transports internationaux Ferroviaires  
**EES:** Europeiska ekonomiska samarbetsområdet  
**ERTMS:** European Rail Traffic Management System  
**EU:** Europeiska unionen  
**GSM-R:** Global System for Mobile Communication – Railway  
**JvSFS:** Järnvägsstyrelsens författningssamling  
**OSS:** One-Stop Shop  
**PSB:** planerade större banarbeten  
**RNE:** RailNetEurope  
**STAX:** största tillåtna axellast  
**STH:** största tillåtna hastighet  
**STVM:** största tillåtna vikt per meter  
**TDOK:** Trafikverksdokument  
**TTJ:** Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg  
**TSD:** teknisk specifikation för driftskompatibilitet

### Definitioner

**Akut inställt tåg:** Ett tåg som ställs in, helt eller delvis, inom 24 timmar före planerad avgångstid från utgångsstationen. Tåget måste också ställas in före planerad avgångstid från första driftplatsen på den inställda sträckan.

**Ansökt tågläge (transportuppgift):** I ansökan beskrivet önskemål för ett tågläge inklusive de villkor som beskriver vad tågläget förväntas tillmötesgå.

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

**Tilldelat tågläge:** Tågläge som ska reserveras för en transportuppgift, enligt avtal mellan Trafikverket och den sökande.

**Avvikelsemeddelande:** Meddelande från Trafikverket om ändring eller komplettering av information i järnvägsnätsbeskrivningen.

**Bärgning:** Åtgärder efter avslutad röjning i syfte att omhänderta järnvägsföretagets fordon eller egendom.

**Delsystem:** Del av järnvägssystem vilken kan hänföras till någon av de kategorier av delsystem som förtecknas i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen.

**Driftplats:** Ett från linjen avgränsat område av banan som kan övervakas av tågklarare mer detaljerat än vad som krävs för linjen.

**Färdplan:** Produktionsmässig beskrivning av en specifik tågtransport som ska utföra en transportuppgift.

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

**Infrastrukturförvaltare:** Den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen, exempelvis Trafikverket och Inlandsbanan AB.

**Järnvägsfordon:** Drivfordon och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår och som består av ett eller flera delsystem eller delar av delsystem.

**Järnvägsföretag:** Den som med stöd av licens eller nationellt trafiksäkerhetstillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik.

**Järnvägsinfrastruktur:** För järnvägstrafik avsedda spår-, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande.

**Järnvägsnät:** Järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare.

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

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

**Körplan:** Plan som anger tågfärdens beteckning, sträcka, tidsangivelser och andra behövliga uppgifter.

**Merförsening:** Försening jämfört med körplanen i första mätpunkten, eller tillkommande försening mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra i Trafikverkets system för avvikelser.

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

**Primär tågplan:** Tilldelad kapacitet för ansökningar inkomna senast vid sista dag för ansökan om tågläge och tjänster till tågplan.

**Resande:** 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:** Åtgärder efter avslutad räddning, i syfte att undanröja hinder för att få spår trafikerbart efter olycka eller haveri.

**Specialtransport:** Transport som överskrider någon teknisk norm för spåranläggningen och som får genomföras enligt villkor som beslutas av Trafikverket. Se även avsnitt 5.4.3.



**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:** Ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag eller andra fysiska eller juridiska personer, till exempel behöriga myndigheter enligt förordning (EG) nr 1370/2007 och befraktare, speditörer samt operatörer för kombinerade transporter, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet.

**Tillträdestjänster:** Tjänster som ingår antingen i tjänstekategorin minimipaketet av tillträdestjänster (tågägen) eller i tjänstekategorin bantillträdestjänster och tillträde till angränsande serviceanläggningar.

**Trafikeringsavtal:** Avtal mellan Trafikverket och ett järnvägsföretag eller den som har rätt att organisera järnvägstrafik, om förutsättningar och villkor för trafik på Trafikverkets järnvägsnät.

**Trafikverkets järnvägsnät:** Den järnvägsinfrastruktur som tillhör staten och drivs och förvaltas av Trafikverket.

**Trafikorganisateur:** Fysiska eller juridiska personer som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet men som inte själva utför järnvägstrafik.

**Trafikoperatör:** Det järnvägsföretag som utför järnvägstrafik för en trafikorganisateur.

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

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

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

**Transporttillstånd:** Tillstånd att få genomföra specialtransport.

**Tågbildningsplats:** 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.

**Tågläge:** Den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod.

**Tågplan:** Plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period.

Termer som används internationellt finns i ordboken Network Statement Glossary på RNE:s webbplats [www.rne.eu](http://www.rne.eu).

# 1 Allmän information

## 1.1 Inledning

Trafikverket är en myndighet under Sveriges regering. Ansvarigt departement för järnväg är Näringsdepartementet.

Trafikverket bedriver förvaltande verksamhet med ansvar för den samlade långsiktiga infrastrukturplaneringen och för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

Trafikverket upprättar en järnvägsnätsbeskrivning, enligt järnvägslagen (2004:519), i samråd med berörda parter som järnvägsföretag, trafikorganisatörer och övriga järnvägsinfrastrukturförvaltare i Sverige.

Transportstyrelsen är den myndighet som utövar tillsyn över Trafikverkets verksamhetsområde.

## 1.2 Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen

Beskrivningen ska ge den som avser att ansöka om kapacitet på järnvägsnätet som Trafikverket förvaltar nödvändig information om förutsättningarna.

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.

För övriga järnvägsnät ska berörda infrastrukturförvaltare ge ut sin egen beskrivning.

## 1.3 Rättslig grund

”Järnvägsnätsbeskrivning” är den svenska översättningen av den engelska termen ”Network Statement” som används i direktiv 2012/34/EU. Enligt detta direktiv ska infrastrukturförvaltare upprätta och offentliggöra en järnvägsnätsbeskrivning.

Den 1 juli 2004 trädde järnvägslagen i kraft, varigenom EG-direktivet genomfördes. Järnvägslagens bestämmelser kompletteras av järnvägsförordningen (2004:526) och tillsynsmyndighetens föreskrifter (Transportstyrelsen sedan den 1 januari 2009). Dessa författningar samt delar av den näringsrättsliga lagstiftningen, däribland konkurrenslagen (2008:579), utgör det mest centrala regelverket för järnvägssektorn.

Både järnvägslagen och järnvägsförordningen innehåller bestämmelser om beskrivningen av järnvägsnät. Även Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tillträde till järnvägsinfrastruktur (TSFS 2017:99) innehåller bestämmelser om detta. Dessa författningar, liksom övriga författningar som omnämns i detta dokument, finns tillgängliga på <http://www.lagrummet.se>.

## 1.4 Juridisk status

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

### 1.4.1 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.

### 1.4.2 Ansvar

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

### 1.4.3 Prövning

Transportstyrelsen utövar tillsyn enligt järnvägslagen, järnvägsförordningen och föreskrifter meddelade med stöd av dessa författningar. I enlighet med detta kan Transportstyrelsen pröva om Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning har upprättats i enlighet med gällande bestämmelser.

## 1.5 Struktur

Järnvägsnätsbeskrivningens innehåll följer en struktur som är gemensam för RailNetEurope så att sökande kan hitta samma information på samma ställe i olika länders dokument.

Järnvägsnätsbeskrivningens innehåll följer den struktur som antogs av de europeiska infrastrukturförvaltare som tillhör RailNetEurope (se 1.10). Målet med denna gemensamma struktur är att alla sökande och berörda parter kan hitta samma information på samma plats i alla länders järnvägsnätsbeskrivningar.

Järnvägsnätsbeskrivningen är uppbyggd i 7 kapitel med tillhörande bilagor:

- Kapitel 1 ger allmän information om järnvägsnätsbeskrivningen och kontakter.
- Kapitel 2 beskriver de juridiska krav och åtkomstförfarande till järnvägsnätet.
- Kapitel 3 beskriver järnvägsnätets tekniska och funktionella egenskaper.
- Kapitel 4 anger förfarandet för tilldelning av tåglägen.
- Kapitel 5 listar tjänster som tillhandahålls av Trafikverket.
- Kapitel 6 beskriver avgifter.
- Kapitel 7 innehåller allmänna avtalsvillkor.

## 1.6 Giltighetstid och avvikelser

### 1.6.1 Giltighetsperiod

Informationen i järnvägsnätsbeskrivningen utgör förutsättningar för Tågplan 2020:

- **från den 15 december 2019 klockan 00.00**
- **till den 12 december 2020 klockan 24.00**

## 1.6.2 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 författning. Om avvikelsen är till sökandes/trafikoperatörers fördel, meddelas den utan samråd. För större avvikelser genomförs risk- och konsekvensanalyser. Dessa delges i samband med avvikelsemeddelandet. Avvikelsemeddelanden inarbetas löpande i järnvägsnätsbeskrivningen och publiceras på Trafikverkets webbplats.

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

## 1.7 Publicering

Järnvägsnätsbeskrivningen, inklusive avvikelsemeddelanden, publiceras på Trafikverkets webbplats [www.trafikverket.se/jnb](http://www.trafikverket.se/jnb). De föreskrifter om säkerhet som finns på denna webbplats är den version av de föreskrifter som ingår i de allmänna avtalsvillkoren i järnvägsnätsbeskrivningens bilagor till kapitel 2.

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

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

På Trafikverkets webbplats finns möjlighet för aktörer som tillhandahåller järnvägsrelaterade tjänster till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer att publicera kontaktuppgifter med länkar till den egna webbplatsen.

## 1.8 Kontakter

Se bilaga 1 A, Kontakter.

## 1.9 Godskorridor – Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (ScanMed RFC)

Enligt EU-förordning 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik har en godskorridor etablerats från Stockholm/Oslo via Malmö-Peberholm/Trelleborg, 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](http://www.scanmedfreight.eu)

### 1.9.1 Corridor One-Stop shop

Det är skillnad mellan ScanMed RFC Corridor One-Stop (C-OSS) och nationell One Stop Shop (OSS) som avses i avsnitt 1.10.1. Varje godskorridor har en egen C-OSS som ansvarar för tilldelning av korridorens förplanerade gränsöverskridande tåglägen.

För gränsöverskridande trafik i korridoren erbjuder C-OSS:

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

## 1.10 RailNetEurope – internationellt samarbete mellan infrastrukturförvaltare

RailNetEurope (RNE) är en organisation som består av en majoritet av europeiska infrastrukturförvaltare och kapacitetsfördelare, 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, försäljning och uppföljning såsom övervakning och rapportering.

Mer information finns på [RNE:s webbplats](#).

### 1.10.1 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 tågtrafikerbudanden för hela den internationella resan; ansökan/koordinering med övriga infrastrukturförvaltare görs via RNE:s verktyg Path Coordination System.

OSS-filosofin innebär kompetent och effektiv assistans över alla gränser på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. OSS kontaktpersoner finns på [www.rne.eu/organisation/oss-c-oss](http://www.rne.eu/organisation/oss-c-oss).

Trafikverkets OSS kan nås via e-post: [oss@trafikverket.se](mailto:oss@trafikverket.se). Se även bilaga 1 A.

## 1.10.2 Systemverktyg RNE

Path Coordination System (PCS) är en webbapplikation som RNE tillhandahåller till infrastrukturförvaltare, kapacitetsfördelare, godskorridorer, järnvägsföretag och trafikorganisatörer. PCS hanterar kommunikationen och samordningen för ansökningar om internationella tåglägen. Ansökan om internationellt tågläge görs i systemet. Tillgång till PCS är gratis. Ett användarkonto kan beställas via RNE PCS Support: [support.pcs@rne.eu](mailto:support.pcs@rne.eu). Mer information finns på <http://pcs.rne.eu/>.

Charging Information System (CIS) erbjuder kalkylering av priser för internationella tåglägen. Tillgång till CIS är gratis utan användarregistrering. Mer information finns på <http://cis.rne.eu/> eller kan beställas via RNE CIS Support: [support.cis@rne.eu](mailto:support.cis@rne.eu).

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](mailto:support.tis@rne.eu). Mer information finns på <http://tis.rne.eu/>.

## 2 Villkor för tillträde och trafikering

### 2.1 Inledning

I detta kapitel av järnvägsnätsbeskrivningen 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 någon annan sökande kan till Transportstyrelsen hänskjuta tvister om huruvida Trafikverkets beslut enligt järnvägslagen står i överensstämmelse med 5, 6 och 7 kap. järnvägslagen eller föreskrifter som meddelats i anslutning till dessa kapitel.

### 2.2 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 4.3 och figur 4.1.

#### 2.2.1 Villkor för att ansöka om tågläge

Den som enligt järnvägslagen har rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik kan ansöka om tågläge. För utförande av järnvägstrafik ställer lagen krav på tillstånd, se avsnitt 2.2.3.

#### 2.2.2 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 6 kap. 5 a § järnvägslagen, 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. En sådan begränsning får dock inte gälla för internationell persontrafik.

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.



## 2.2.3 Tillstånd

För de företag som önskar utöva trafik på den svenska järnvägsinfrastrukturen kan Transportstyrelsen bevilja tillstånd i form av

- licens och säkerhetsintyg (del A och B), eller
- nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

### 2.2.3.1 Licens

Licens är den del av tillståndet som utfärdas för de företag som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik samt har sitt säte eller hemvist i Sverige.

I prövningen kontrolleras yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende för denna verksamhet samt att företaget genom försäkring eller tillräcklig garanti täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafiken. Licenser eller annat motsvarande tillstånd utfärdade i en stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige.

### 2.2.3.2 Nationellt trafiksäkerhetstillstånd

Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd kan beviljas den som har hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz samt avser att inom landet utföra endast

1. persontrafik eller museitrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur, eller
2. godstrafik på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

### 2.2.3.3 Omprövning av tillstånd

Tillståndshavaren är skyldig att till Transportstyrelsen anmäla ändringar i verksamheten som kan medföra omprövning av tillståndet eller villkoren.

### 2.2.3.4 Återkallelse av tillstånd

Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd om

- förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls
- tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt järnvägslagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av järnvägslagen
- tillståndshavaren under minst sex månader inte använder en licens enligt 3 kap. 2 § järnvägslagen eller under minst ett år inte använder ett annat tillstånd enligt 3 kap. järnvägslagen.

### 2.2.3.5 Säkerhetsstyrningssystem

Järnvägsföretagen ska själva ha de säkerhetsbestämmelser som behövs utöver järnvägslagen och de föreskrifter som är utfärdade med stöd av lagen. Vad som ska ingå i dessa säkerhetsbestämmelser, regleras i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:34) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare med säkerhetstillstånd samt järnvägsföretag med säkerhetsintyg.

## 2.2.4 Säkerhetsintyg

Transportstyrelsen utfärdar säkerhetsintyg. Säkerhetsintygets del A visar att företaget har ett system för säkerhetsstyrning. Del B visar att företaget uppfyller de nätspecifika svenska säkerhetskraven, har fordon som antingen är godkända i

Sverige eller uppfyller TSD-kraven samt har tillräcklig försäkring. För företag som bedriver järnvägstrafik inom EU/EES/Schweiz behövs en licens och säkerhetsintyg del A som kompletterats med ett säkerhetsintyg del B för respektive land där verksamheten utförs.

## 2.2.5 Ansvar

Frågan om vilka bestämmelser som har störst betydelse för järnvägssektorn som sådan, behandlas i avsnitt 1.3. Den som bedriver verksamhet genom att organisera eller utföra trafik på järnvägsnätet, lyder dock samtidigt under ytterligare regelverk. Flera av dessa regelverk medför ansvar och skyldigheter, exempelvis de regler som hör till arbetsrätten samt bestämmelser inom miljö- och hälsoskyddslagstiftningen. Vid verksamhetens utövande gäller även de straffrättsliga reglerna och de generella reglerna för ordning och säkerhet.

Vilka författningar som är tillämpliga avgörs av verksamhetens art och omfattning samt formen för verksamheten. Författningarna finns tillgängliga på <http://www.lagrummet.se>.

Förutom de generellt tillämpliga reglerna, gäller även särskilda ansvarsbestämmelser för järnvägen och dess aktörer:

- För transporter av farligt gods gäller reglerna i lag (2006:263) om transport av farligt gods, förordning (2006:311) om transport av farligt gods samt de föreskrifter som är utfärdade med stöd av dessa författningar.
- Järnvägstrafiklagen (2018:181) innehåller bestämmelser om avtal om transport av resenärer och gods på järnväg och avtal om nyttjande av vagnar och infrastruktur i järnvägstrafik. Bestämmelserna gäller vid både inrikes och internationell trafik. Genom lagen blir skadeståndsrättsliga regler i COTIF-fördraget i dess lydelse enligt ändringsfördraget av den 3 juni 1999 tillämpliga också vid inrikes trafik. Genom lagen införs bestämmelser om ansvar för infrastrukturförvaltaren avseende ekonomisk skada som tillfogas transportören på skada som uppkommer till följd av dennes förseningsansvar enligt EU:s tågpassagerarförordning och lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Lagen har i egenskap av speciallag företräde i förhållande till allmänna skadeståndsrättsliga regler. Vissa andra lagar med skadeståndsregler är dock samtidigt tillämpliga på järnvägsdrift, exempelvis ellagen (1997:857) och miljöbalken (1998:808).

Ansvarsbestämmelser framgår också av det avtal med Trafikverket som ska träffas i samband med tilldelning av ett tågläge, se avsnitt 2.3. Förutom att reglera vilka ansvarsbestämmelser som ska gälla mellan parterna, reglerar avtalet också vem av parterna som är ansvarig gentemot tredje man. Med stöd av trafikeringsavtalet har parterna under vissa förutsättningar möjlighet att regressvis kräva den andra parten med anledning av krav som framställts av tredje man.

### 2.2.5.1 Försäkring

För att licens ska kunna beviljas gäller som ett krav att försäkring eller tillräcklig garanti ska täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafiken. Kraven får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I licensen ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och vilken verksamhet licensen gäller för. När det gäller säkerhetsintyg avser kravet på försäkring eller tillräcklig garanti i stället täckning av den skadeståndsskyldighet som kan

uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller (ingår i säkerhetsintygets B-del). Således kan kravet på försäkring eller tillräcklig garanti vara mer specificerat vid prövningen av om säkerhetsintyg ska beviljas. Kraven i de båda fallen kan dock också vara sammanfallande.

För nationellt trafiksäkerhetstillstånd gäller krav på försäkring eller likvärdigt arrangemang. Kraven får också här anpassas till verksamhetens art och omfattning. Även här ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

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

## 2.3 Allmänna affärsvillkor

Trafikverkets allmänna affärsvillkor ingår i Trafikverkets trafikeringsavtal, och återfinns i kapitel 7.

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 vara 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.

Trafikverket tillämpar verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. Syftet är att förebygga störningar i järnvägssystemet. Kvalitetsavgift är en avgift som ska betalas av den part som orsakar avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal. De närmare villkoren för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter framgår av kapitel 5 och 6 samt av de allmänna avtalsvillkoren.

### 2.3.1 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. Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats. Trafikeringsavtal ska tecknas i samband med tilldelning, vilket innebär senast tio arbetsdagar efter

- tilldelning i primär tågplan,
- tilldelning i 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 järnvägslagen. Transportstyrelsens beslut kan överklagas till Förvaltningsrätten i Falun.

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.

### 2.3.2 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](#)

### 2.3.3 Ramavtal

Ett ramavtal är ett avtal om användande av infrastruktur som avser längre tid än en tågplan. Infrastrukturförvaltare kan enligt järnvägslagen 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.

## 2.4 Operativa regler

### 2.4.1 Föreskrifter

Från den 1 mars 2016 gäller Trafikbestämmelser för järnväg (TDOK 2015:0309) på Trafikverkets infrastruktur. Den ersätter JvSFS 2008:7 (JTF) som upphävdes av Transportstyrelsen samma datum.

Trafikering på Trafikverkets infrastruktur ska ske enligt bestämmelserna i de föreskrifter som anges i bilaga 2 C.

Utöver dessa bestämmelser ska järnvägsföretag ha nödvändiga kompletterande bestämmelser i sina trafiksäkerhetsinstruktioner, enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter JvSFS 2008:8.

Ytterligare information finns på Transportstyrelsens webbplats <http://www.transportstyrelsen.se>.

#### 2.4.1.1 Föreskrifter om elsäkerhet

De övergripande kraven på elsäkerhet finns i Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK-FS 2008:1, 2008:2 och 2008:3 med tillhörande ändringsföreskrifter. Mer information finns på Elsäkerhetsverkets webbplats <http://www.elsakerhetsverket.se>.

Se även bilaga 2 B – Säkerhet vid aktiviteter i spårområde.

För att minska riskerna för att barn och ungdomar klättrar upp på fordon och råkar ut för elolycksfall, finns regler för hur fordon får ställas upp under en spänningsförande kontaktledning. Reglerna finns i Trafikverkets elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser (TDOK 2014:0415).

Elöverbrygning är ett problem som förekommer på järnvägsnätet. Elöverbrygning innebär att fordonens strömavtagare brygger över spänning från en spänningssatt kontaktledningssektion till en kontaktledningssektion som kopplats ifrån på grund av arbete med kontaktledningen. Detta innebär livsfara för personalen som arbetar med kontaktledningen. Det är viktigt att samspelet fungerar och att järnvägsföretagen är medvetna om problemet och kan bidra till att minska riskerna.

### 2.4.2 Information

#### 2.4.2.1 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 bilaga 2 C. Trafikverket ansvarar för dokumenten och för att dessa finns 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 finns uppgifter om aktuella förutsättningar för trafikering. Dessa tydliggör eventuella begränsningar och vad som gäller både på

linjen och vid trafikplatser. Underlag till linjeboken finns på Trafikverkets webbplats [trafikverket.se/linjeboken](http://trafikverket.se/linjeboken).

#### 2.4.2.2 Information från järnvägsföretaget till Trafikverket under trafikutövning

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

### 2.4.3 Övriga regler

#### 2.4.3.1 Körordersystemet

Genom körordersystemet delger Trafikverket säkerhetsorder till förare. För att få tillgång till systemet krävs trafikeringsavtal med Trafikverket och att namn på behöriga beställare hos företaget lämnas till Trafikverket.

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

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

Alternativ 1: Varje användare behöver ett personligt användarkonto hos Trafikverket (OP-konto) och behörighet till systemet. Det är endast behöriga beställare som får ansöka om konto och behörighet.

Alternativ 2: Via Trafikverkets webbtjänst kan förare ta ut tågorder genom dator-till-dator-anrop. En förutsättning är att företaget som föraren arbetar för tillhandahåller ett system som använder Trafikverkets webbtjänst. För att företaget ska kunna använda webbtjänsten krävs ett företagskonto och koppling till Trafikverkets webbtjänst. För att på bästa sätt kunna ta del av informationen rekommenderar Trafikverket någon av följande webbläsare:

- Internet Explorer 11.0 eller senare
- Google Chrome
- Safari.

Webbläsaren måste tillåta pop up-fönster. Mobiltelefoner fungerar mindre bra på grund av skärmstorleken.

Det är endast behöriga beställare som får beställa ett företagskonto genom att fylla i **Beställningsblankett företagskonto för Körorder** som finns på [Trafikverkets webbplats](http://trafikverket.se/webbplats) och skicka den till trafikstyrning.jarnvag@trafikverket.se.

Instruktioner för ansökan om behörighet till Körordersystemet och hur behöriga företag kan använda Trafikverkets webbtjänst, finns på Trafikverkets webbsida [trafikverket.se/korordersystem](http://trafikverket.se/korordersystem). Följande förutsättningar gäller för användning av webbtjänst för att ta ut körplan och tågorder:

- Trafikverket ansvarar för att informationen är korrekt vid leverans.
- Trafikverket ansvarar inte för fel som uppstår i datatransport eller konvertering av meddelandet till och från järnvägsföretagens datorsystem.

- Järnvägsföretag som använder denna tjänst har det juridiska och praktiska ansvaret för att
  - inhämta nödvändiga tillstånd från Transportstyrelsen
  - förmedla order till förare i oförändrad form och med oförändrat innehåll
  - under minst ett år, på ett säkert sätt, logga och spara följande uppgifter om uttagna tågorder: förarens namn, datum, tid och tågorder-id. Företaget ska på förfrågan förmedla denna information till Transportstyrelsen eller Trafikverket inom 24 timmar.

#### 2.4.3.2 Tågorder

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

#### 2.4.3.3 Reservorder

Reservorder är ett reservsystem för den händelse att Körordersystemet drabbas av större driftavbrott.

Det är Nationell operativ ledning (NOL) som beslutar när reservförfarandet reservorder ska tillämpas.

NOL ombesörjer att berörda järnvägsföretag underrättas om var gällande reservorder och körplaner finns tillgängliga. Reservordersystemet kommer att tillgängliggöras genom länk på Trafikverkets webbplats. Järnvägsföretagen ansvarar för distributionen till sin personal.

Mer information om hanteringen av reservordersystemet finns i rutinbeskrivningen Reservrutiner för Körorder, TDOK 2015:0129.

#### 2.4.3.4 Operativ tåginformation

Inför användandet av tågglägen (se avsnitt 5.2) ska järnvägsföretag eller trafikorganisatörer, senast i samband med tågs avgång, rapportera uppgifter om bland annat fordon till Trafikverket. Detta görs via en webbapplikation, och de uppgifter som ska lämnas framgår av bilaga 2 A.

I samband med trafikering används databasen även för Trafikverkets information om trafiken till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer. Via en karta över Sverige tillhandahåller Trafikverket information om infrastrukturen (data från Trafikverkets baninformationssystem). Dessutom visas i realtid de tåg som trafikerar spåren, med aktuella trafikhändelser såsom passagetider och eventuella orsaker till förseningar.

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

#### 2.4.3.5 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 kraven i TSD Drift och trafikledning, på svenska.

## 2.5 Specialtransporter

En specialtransport är en transport som överskrider någon av de tekniska normer som anges i kapitel 3. Sådana transporter får framföras under förutsättning att Trafikverket har tagit emot ansökan och beslutat om (i följande ordning):

1. transportvillkor (se avsnitt 5.4.3)
2. kapacitet (se avsnitt 4.7.1)
3. transporttillstånd (se avsnitt 5.4.3).

För information om sista ansökningsdatum för ansökan om kapacitet och transporttillstånd, se avsnitt 4.3 och figur 4.1.

## 2.6 Farligt gods

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

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

Järnvägsföretag som avser att transportera farligt gods ska före färdens start anmäla detta till Trafikverket, se bilaga 2 A. Transportstyrelsen utövar tillsyn över transporter med farligt gods på järnväg. Se även avsnitt 4.7.2 och 5.4.3.

Järnvägsföretag ska vid anmodan kunna lämna information, i enlighet med MSB:s föreskrifter, om det farliga godsets geografiska läge. Vid behov kontaktas järnvägsföretag via det larmnummer som används för kontakt vid olycka. För kontakt vid olycka, se bilaga 7 B, avsnitt 1.3.

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

## 2.7 Godkännandeprocess för fordon

Godkännandeprocessen för fordon regleras i järnvägslagen och järnvägsförordningen. 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 [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se).



## 2.7.1 Kommunikationssystem GSM-R

GSM-R-fordonsutrustning som uppfyller krav i TSD ”Trafikstyrning och signalering” samt EIRENE<sup>1</sup>-specifikationerna måste finnas installerad i samtliga fordon där man måste kunna kommunicera med Trafikverkets trafikledning.

För närmare detaljer, se Transportstyrelsens dokument nr 411-b3 Vägledning för GSM-R-installationer i fordon.

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

Trafikverket rekommenderar att skydd enligt följande är installerat i fordonen senast 2016-06-30:

- **CAB-radio**

Uppfyller minst skyddskraven i ETSI specifikation TS 102 933-1 V1.3.1 (2014-06) för radiomoduler i CAB-radio.

Om befintlig CAB-radio skyddas med filter är rekommendationen enligt dokument GSM-R Terminal filter Technical Specification TRV 2014/71742, ”Type 1 Passive downlink and uplink band pass filter”.

För fordon med trånga utrymmen eller portabel GSM-R utrustning accepteras även ”Type 2 Passive low pass filter”.

- **EDOR (ETCS Data Only Radio)**

För EDOR rekommenderas skydd enligt dokument GSM-R Terminal filter Technical Specification TRV 2014/71742, ”Type 1 Passive downlink and uplink band pass filter”.

Dokumentet ETSI specifikation TS 102 933-1 V1.3.1 (2014-06) och GSM-R Terminal filter Technical Specification TRV 2014/71742 finns på Trafikverkets webbplats.

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

Med utgångspunkt i riskanalysen kommer Trafikverket att bedöma om det behövs restriktioner för det aktuella fordonets framförande. Om det inte står klart att riskerna kan omhändertas fullt ut, kommer Trafikverket att ställa krav på restriktioner i trafikeringsavtal, vilka kan avse exempelvis geografiska begränsningar för fordonets användning och begränsningar i hastighet.

## 2.7.2 Framföranderestriktioner

Med framföranderestriktioner avses Trafikverkets generella restriktioner för hur fordon får användas, till exempel restriktioner för axellast, metervikt och hastighet.

---

<sup>1</sup> EIRENE – European Integrated Railway Radio Enhanced Network

### 2.7.3 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 5.5.6.

### 2.7.4 Krav på ETCS<sup>2</sup>-utrustning

På de sträckor och driftplatser som är utrustade med ERTMS krävs att de fordon från vilket rörelserna ska framföras är utrustade med tågskyddssystemet ETCS och att denna utrustning används enligt trafikreglerna vid körning inom trafikerings-systemen. De sträckor som är utrustade med trafikeringsystem E2 och E3 framgår av karttjänsten.

## 2.8 Behörighetskrav för operativ personal

För att få utföra trafik på Trafikverkets spåranläggning måste krav som framgår av järnvägslagen (2004:519), järnvägsförordningen (2004:526), lag om behörighet för lokförare (2011:725), förordning 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 förhöjd säkerhet krävs bland annat ID06-behörighetskort och utbildning i nödlägesplan, se TDOK 2013:0657.

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.

---

<sup>2</sup> ETCS – European Train Control System

## 3 Infrastruktur

### 3.1 Inledning

Kapitlet beskriver Trafikverkets tillgängliga infrastruktur för Tågplan 2019, och hänvisar till ansökningsprocessen för kapacitetstilldelning för respektive tjänst. Översiktlig teknisk information i form av kartor finns i järnvägsnätsbeskrivningens karttjänst på Trafikverkets webbplats, nedan kallad karttjänsten. Karttjänsten kan inte visa inkopplingsdatum för ny anläggning. Anläggning som tas i bruk eller slopas under året kan alltså visas i karttjänsten som gällande för hela året. Vid motstridiga uppgifter i karttjänsten och i järnvägsnätsbeskrivningen har informationen i järnvägsnätsbeskrivningen företräde.

Informationen i bilaga 3 A (utom fliken *Lastplatser*) och 3 F 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.

### 3.2 Järnvägsnätets omfattning

#### 3.2.1 Gränser

I karttjänsten visas Trafikverkets järnvägsnät med angränsande länder.

Trafikverkets järnvägsnät avgränsas av följande gränspunkter:

- Riksgränsen, km 1 542+573: Norge, förvaltare Bane NOR SF
- Haparanda, km 86+671: Finland, förvaltare Liikennevirasto
- 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.

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

## 3.3 Beskrivning av infrastrukturen

### 3.3.1 Geografisk anläggningsöversikt

Beskrivningen av järnvägsnätet presenteras, på en övergripande nivå, med hjälp av karttjänsten. Grunddata presenteras också i bilaga 3 D. En översikt av 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.

#### 3.3.1.1 Spårtyper

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

#### 3.3.1.2 Spårvidd

Spårvidden följer den europeiska standarden 1 435 mm.

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

#### 3.3.1.3 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 3 A.

#### 3.3.1.4 Bandelar och stråk

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.

### 3.3.2 Egenskaper

#### 3.3.2.1 Referensprofil (lastprofil)

Referensprofil är det utrymme i sid- och höjddled inom vilket fordon och last ska rymmas.

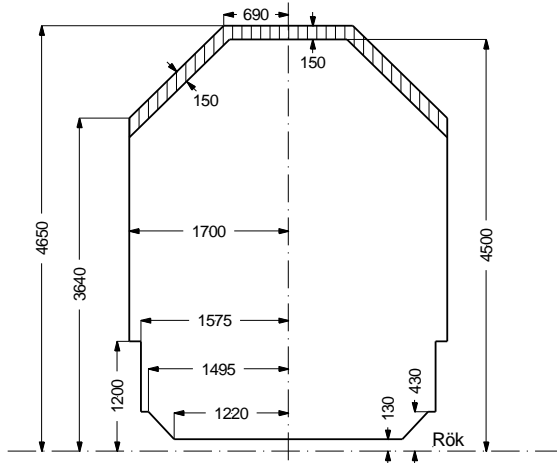
Hela järnvägsnätet kan trafikeras av fordon som uppfyller kraven för dynamisk referensprofil SEa och statisk referensprofil A.

Referensprofilernas mått gäller under vissa bestämda förutsättningar och hänger samman med beräkningsregler för bestämning av största tillåtna last- och

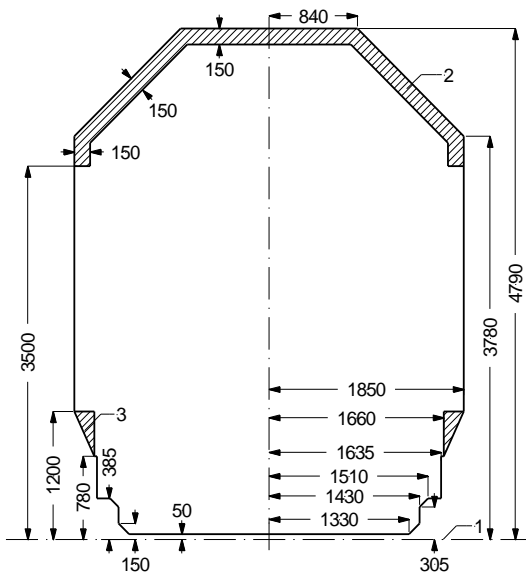
fordonsstorlek, se vidare TDOK 2015:0143 *Fordonsprofiler, dimensionering av järnvägsfordons yttermått*.

Dynamisk referensprofil SEc är en utökad profil som införs på nya linjer. Tills vidare kan referensprofil SEc endast framföras på vissa linjer som specialtransport, se avsnitt 5.4.3.1.

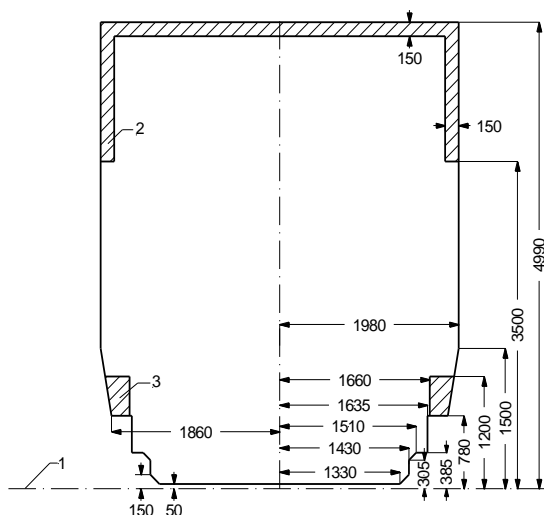
De europeiska profilerna G1, GA och GB inryms i de svenska profilerna SEa och A. Den europeiska profilen GC inryms i den svenska profilen SEc. Se nedan.



Statisk referensprofil A



Dynamisk referensprofil SEa



Dynamisk referensprofil SEc

Figur 3.1 De svenska referensprofilerna.

### 3.3.2.2 Banans bärförmåga

En bansträckas linjekategori anger banans bärförmåga med avseende på största tillåtna axellast, STAX (ton), och största tillåtna vikt per meter, STVM (ton/m), med hänsyn till fordonets geometri, se TDOK 2014:0078 *Linjekategorier – hantering av samverkan mellan järnvägsfordons axellaster och infrastruktur*. Indelningen i linjekategorier följer den europeiska standarden SS-EN 15528:2015.

I karttjänsten presenteras respektive bansträckas linjekategori på en övergripande nivå, se även bilaga 3 D. Linjekategorin gäller för normalhuvudspår. Avvikande huvudspår och sidospår på en trafikplats kan ha en annan linjekategori än normalhuvudspåret.

Linjekategorierna gäller för 2-, 3- och 4-axliga vagnar samt för 6-axliga vagnar men med lägre axellaster enligt vagnens lastgränsmärkning. Fordonen ska uppfylla SS-EN 15528:2015, se även se avsnitt 3.2.1 och 4.2.3 i TDOK 2014:0078.

Linjekategorierna gäller även för lok, personvagnar och motorvagnar se avsnitt 1.3 och 3.2.2 i TDOK 2014:0078. 6-axliga lok får oftast framföras med lägre axellast än 4-axliga lok.

De flesta bansträckor har linjekategori D2 men Trafikverket uppgraderar successivt järnvägsnätet till linjekategori E4.

**Tills vidare kan transporter som överskrider linjekategori D2 (STAX 22,5 ton och/eller STVM 6,4 ton/m) endast framföras som specialtransport. Detta gäller även för transporter som överskrider gällande linjekategori på sträckor med lägre linjekategori än D2.** Se avsnitt 5.4.3.1.

### 3.3.2.3 Lutningar

I bilaga 3 F 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.

#### 3.3.2.4 Största tillåtna hastighet

I bilaga 3 E visas största tillåtna hastighet per stråk/sträcka. 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.

#### 3.3.2.5 Maximala tåglängder

Normal tåglängd på Trafikverkets anläggning är 630 meter. Vilka tåglängder som tillåts för respektive sträcka prövas i processen för tilldelning av kapacitet.

#### 3.3.2.6 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 15 000 V, 16 2/3 Hz.

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

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

Utöver dessa dokument framgår eventuella lokala begränsningar som gäller både på linjen och vid trafikplatser i underlag till linjeboken som finns på Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.se/Linjeboken>.

### 3.3.3 Trafikerings- och kommunikationssystem

Trafikerings- och kommunikationssystemet har till uppgift att garantera en säker drift och ge information om den aktuella trafiksituationen. Karttjänsten visar vilka trafikeringssystem som gäller för de olika bansträckorna.

#### 3.3.3.1 Signalsystem

Se avsnitten om trafikeringssystem och kommunikationssystem nedan.

#### 3.3.3.2 Trafikeringsystem

Trafikeringsystemet syftar till att övervaka tågens rörelser på järnvägsnätet i realtid och att vidta nödvändiga åtgärder vid störningar.

#### **Huvudspår**

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.

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

### 3.3.3.3 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.

### 3.3.3.4 Tågkontrollsystem

#### **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 lokföraren 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 Borås central, Gävle godsbangård, Kil, Kisa, Luleå, Sävenäs rangerbangård, Vetlanda, Vimmerby och Värnamo.

Karttjänsten visar vilka sträckor som har ATC.

#### **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 lokföraren inte skulle ingripa. Tågfärder som framförs på sträckor med ETCS måste i allmänhet ha verksamt ETCS-tågskyddssystem ombord. För mer information, se Trafikverkets Trafikbestämmelser för järnväg, TDOK 2015:0309, (TTJ).

Trafikering på banor med ERTMS ställer krav på att ombordsystemet har genomgått godkänd integration med banans marksystem. För att trafikera Haparandabanan, Botniabanan och Ådalsbanan, efter uppgradering av banornas marksystem till BL3.6, är det därför nödvändigt att ombordsystemet uppfyller BL3.4 (Specifikationsuppsättning nr 2, ETCS basversion 3, underhållsutgåva 1 och GSM-R basversion 1), eller högre systemversion.

Ombordsystem som uppfyller BL3.4 eller högre kan generellt användas för att trafikera banor med marksystem som motsvarar BL2.3.0d.

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.

Karttjänsten visar vilka sträckor som har ETCS.



## 3.4 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 när järnvägsföretagens egna begränsningar inte bedöms vara tillräckliga. Trafikrestriktioner kan även förekomma på grund av infrastrukturens beskaffenhet och trafikens art.

### 3.4.1 Särskild infrastruktur

Följande sträckor är reserverade för persontrafik i enlighet med järnvägslagen, 6 kapitlet, 3 §:

- (Kattarp)–Helsingborgs central  
[Avser tunneln ”Helsingborg”.]
- (Helsingborgs godsbangård)–(Landskrona östra)
- (Kävlinge)–(Lunds central)
- Malmö central–Hyllie–(Lernacken/Svågertorp)  
[Avser 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 (last/referensprofil, dragkraft och bromsförmåga).

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

Följande sträcka är reserverad för pendeltågstrafik i enlighet med järnvägslagen, 6 kapitlet, 3 §:

- (Stockholms södra)–(Tomtebodavägen) via Stockholm City [Avser Citybanan].

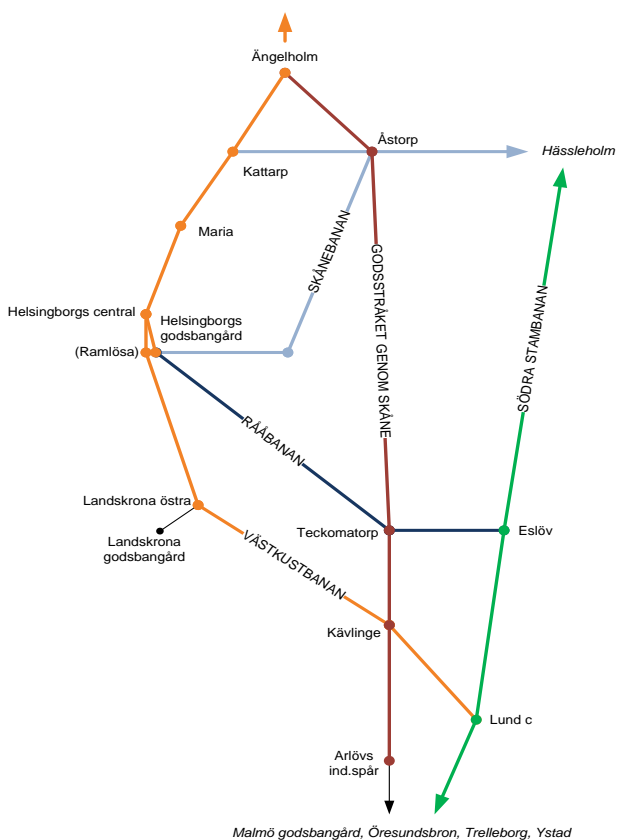
För trafikering av denna sträcka gäller följande förutsättningar:

- 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 sträckan (last/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 den reserverade sträckan ovan krävs skriftligt godkännande från Transportstyrelsen innan transporten genomförs.

Alternativ till ovanstående sträckor:

- 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 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 i Skåne (sträckan Ängelholm–Åstorp–Teckomatorp–Kävlinge–Arlövs industrispår) och Södra stambanan, eller i undantagsfall via Rååbanan–Skånebanan och Södra stambanan (se även skiss nedan).
- Alternativ till sträckan Malmö central–Hyllie–(Lernacken/Svågertorp) utgörs av Malmö godsbangård, via Fosieby mot Öresundsbron eller i riktning mot Ystad/Trelleborg.
- Alternativ till sträckan (Stockholms södra)–(Tomtebodavägen) via Stockholm City utgörs av (Stockholms södra)–(Tomtebodavägen) via Stockholms central.



Figur 3.2 Översiktlig spårskiss för alternativa järnvägar i Skåne.

### 3.4.1.1 Sträckor med särskilda förutsättningar

#### **Bana/sträcka där beslut om ”upphört underhåll” har fattats**

Trafikverket får, enligt järnvägsförordningen (2004:526), besluta om att underhållet ska upphöra på de delar av järnvägsnätet som förvaltas av staten när ”trafiken är av endast obetydlig omfattning”. Se tabell nedan.

Beslut om nedläggning får, för del av järnvägsnätet som förvaltas av staten, fattas först tre år efter beslut om att underhållet är upphört, enligt järnvägsförordningen (2004:526, 6 kapitel 6 §).

#### **Villkor för att få trafikera bana/sträcka där underhållet har upphört eller bana/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, och 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.

<b>Bandel</b>	<b>Sträcka med upphört underhåll</b>
151 (Jörn)–Arvidsjaur	(Jörn)–(Arvidsjaur)
236 (Åänge)–Stugsund	(Sandarne)–Stugsund
237 (Härnösand)–Ålandsbro	(Härnösand)–Ålandsbro
251 (Bollnäs)–Edsbyn–(Furudal)	(Bollnäs)–Edsbyn–(Furudal)
313 Avesta Krylbo–(Frövi)	(Sällinge)–Rockhammar
361 (Mora)–Vika	(Lomsmyren)–Vika
371 (Mora)–Märbäck	(Blyberg)–Märbäck
623 (Munkedal)–Lysekil	(Munkedal)–Lysekil
742 Smålands Burseryd–(Landeryd)	Smålands Burseryd–(Landeryd)
751 (Värnamo)–Helmershus	(Värnamo)–Helmershus
872 (Vetlanda)–Järnforsen/Pauliström	(Kvillsfors)–Järnforsen
964 (Östervärn)–Brågarp	(Östervärn)–Brågarp

#### **Bana/sträcka där beslut om ”återupptaget underhåll” har fattats**

Trafikverket får, enligt järnvägsförordningen (2004:526), besluta om att återuppta underhållet på de delar av järnvägsnätet som förvaltas av staten, där Trafikverket tidigare fattat beslut om underhållets upphörande, när ”det kan antas att trafik kommer att drivas på järnvägarna i tillräcklig omfattning”.

<b>Bandel</b>	<b>Bana/sträcka med återupptaget underhåll</b>
376 (Repbäcken)–Vansbro–Malung	(Rågsveden)–Malung

#### **Bana/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.

<b>Bandel</b>	<b>Berörd sträcka</b>
232 (Härnösand)–(Långsele)	Västerasby–Långsele
364 (Kristinehamn)–(Nykroppa), (Daglösen)–Persberg	(Filipstad)–Persberg
371 (Mora)–Märbäck	(Blyberg)–Märbäck
654 (Herrljunga)–(Borås C)	(Herrljunga)–(Fristad)
656 (Borås C)–(Varberg)	Skene–Varberg

#### **Bandel 232 (Härnösand)–Långsele**

På sträckan Västerasby–Långsele, km 483+362 – 529+716, är hastigheten nedsatt till 40 km/tim.

#### **Bandel 364 (Kristinehamn)–(Nykroppa), (Daglösen)–Filipstad**

Sträckan (Filipstad)–Persberg trafikeras inte på grund av låg teknisk standard.

#### **Bandel 371 (Mora)–Märbäck**

Sträckan (Blyberg)–Märbäck trafikeras inte. Stoppbock placerad på km 32+500 strax norr om Blyberg.

#### **Bandel 654 (Herrljunga)–(Borås C)**

På sträckan (Herrljunga)–(Fristad), km 94+000 – 119+999, är hastigheten nedsatt till 80 km/tim.

#### **Bandel 656 (Borås C)–(Varberg)**

På sträckan Skene–Varberg, km 166+800 – 215+238, är hastigheten nedsatt till 80 km/tim.

### 3.4.2 Miljörestriktioner

På följande sträckor är nya trafikupplägg med dieseltrafik förbjudna (se regeringens beslut med diarienummer M95/4651/8):

- Östervärn–Fosieby–Lockarp–Lernacken.

Dieseltrafik kan i vissa fall tillåtas, men då krävs för varje enskilt tillfälle en ansökan om dispens från regeringsbeslutet. Trafikverket prövar om den aktuella trafiken kan tillåtas med hänsyn till regeringsbeslutet.

### 3.4.3 Farligt gods

För transporter av farligt gods gäller bestämmelser enligt avsnitt 2.6. Följande sträckor får inte trafikeras med farligt gods:

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

I undantagsfall kan dispens ges för tillfällig transport med farligt gods, om det skulle finnas ett ofrånkomligt behov av en sådan transport.

För ovanstående platser finns alternativ infrastruktur för godstrafik med farligt gods, se avsnitt 3.4.1.

### 3.4.4 Tunnelrestriktioner

Det finns inga särskilda tunnelrestriktioner utöver de som nämns i avsnitt 3.4.1 och 3.4.3.

Citybanan är konstruerad endast för persontåg. Godståg får oavsett typ endast framföras efter beslut om dispens.

### 3.4.5 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.

## 3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

### 3.5.1 Planerade större banarbeten

För mer information om 2020 års planerade större banarbeten (PSB), se bilaga 3 B.

För att ett banarbete ska kunna betraktas som ett PSB, ska något av kriterierna 1–2 vara uppfyllt. Olika kriterier gäller i fallen A–D.

#### **A – Högtrafikerad bana**

Bana med enkelspår som har 51 tåg per dygn eller mer samt bana med dubbelspår som har 76 tåg per dygn eller mer.

**A1:** Arbetet innebär trafikavbrott under mer än 3 dygn (72 timmar).

**A2:** Arbetet innebär trafikavbrott under en del av dygnet i mer än 5 dygn i rad och minst 30 tåg per dygn påverkas.

#### **B – Medeltrafikerad bana**

Bana med enkelspår som har 16–50 tåg per dygn och bana med dubbelspår som har 16–75 tåg per dygn.

**B1:** Arbetet innebär trafikavbrott under mer än 5 dygn (120 timmar).

**B2:** Arbetet innebär trafikavbrott under en del av dygnet i mer än 7 dygn i rad och minst 10 tåg per dygn påverkas.

#### **C – Lågtrafikerad bana**

Bana med enkelspår som har 0–15 tåg per dygn.

**C1:** Arbetet innebär trafikavbrott under mer än 7 dygn (168 timmar).

**C2:** Arbetet innebär trafikavbrott under en del av dygnet i mer än 14 dygn i rad och minst 5 tåg per dygn påverkas.

## D – Bangårdar

**D1:** Arbetet innebär att kapacitetsbrist uppstår under mer än 5 dygn i rad, vilket medför att minst 5 tåg per dygn ställs in eller att minst 20 tåg per dygn försenas med minst 20 minuter per tåg.

Utöver ovanstående kriterier kan flera mindre banarbeten tillsammans klassas som ett PSB. Det gäller om arbetenas totala påverkan gör att särskilt känsliga omlopp spricker eller om arbetenas påverkan på trafiken blir betydande på något annat sätt. Vid bedömning används erfarenheten från tidigare tågplaner.

### 3.5.2 Tillfälliga kapacitetsrestriktioner

I omarbetningen av bilaga VII till direktivet 2012/34/EU anges kraven för en internationellt harmoniserad process för samordning och offentliggörande av kända tillfälliga kapacitetsrestriktioner (TCR/TPÅ<sup>3</sup>), inklusive samråd med sökande. Det finns olika kategorier av TPÅ:er. De kategoriseras enligt nedan:

Kategori	Sammanhängande dagar	Trafikpåverkan (uppskattad trafik ställs in, leds om, ersätts med andra transportslag)
TPÅ med mycket stor påverkan (Major impact TCR)	Mer än 30 på varandra följande dagar	Mer än 50 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje
TPÅ med stor påverkan (High impact TCR)	Mer än 7 på varandra följande dagar	Mer än 30 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje
TPÅ med medelstor påverkan (Medium impact TCR)	7 eller färre på varandra följande dagar	Mer än 50 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje
TPÅ med liten påverkan (Minor impact TCR)		Mer än 10 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje

Infrastrukturförvaltaren ansvarar för uppdatering av publicerade TPÅ:er och om det finns behov av nya TPÅ. I sådana fall kommer samråd att ske med de berörda sökandena före offentliggörandet.

#### Kriterier för omledning vid TPÅ med mycket stor påverkan:

Omledning från den sträcka som berörs av arbetet kommer att baseras på fördelning mellan trafiktyper på samma sträcka i tidigare tågplaner. Detta sker i syfte att uppnå likartade proportioner mellan trafiktyperna för den kapacitet som återstår på sträckan efter de begränsningar som arbetet medför.

<sup>3</sup> TCR(Temporary capacity restriction) = TPÅ (Trafikpåverkande åtgärder)

För att även under arbetets gång så långt möjligt tillgodose järnvägsföretagens skiftande behov och minimera negativa konsekvenser av omledningen, kommer hänsyn också att tas till andra relevanta faktorer såsom tidskänslighet för olika typer av trafik, förväntad trafikutveckling och de sökandes kommersiella och operativa begränsningar.

När åtgärdens trafikpåverkan offentliggörs redovisas också en preliminär fördelning av återstående kapacitet på berörd sträcka

TPÅ:er kommer att publiceras på [Trafikverkets webbplats](#) i enlighet med punkt 8 bilaga VII i EU-direktiv 2012/34.

Sökande som vill delta i samrådsprocess för TPÅ kan skicka anmälan till [TPA@trafikverket.se](mailto:TPA@trafikverket.se)

## 3.6 Anläggningar för tjänster

I kapitel 5 beskrivs de tjänster som tillhandahålls inom dessa anläggningar. För tillgång till andra anläggningar för tjänster än Trafikverkets hänvisas till Branschregistret på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se).

### 3.6.1 Stationer för resenärer, inklusive byggnader och plattformar

Trafikplatser med möjlighet till resandeutbyte visas i karttjänsten och i bilaga 3 D. Se också bilaga 3 A, fliken *Kommande infrastrukturförändringar på trafikplatser*. Mer detaljerad information, med uppgifter om bland annat höjd och användbar plattformslängd, finns i bilaga 3 A, fliken *Plattformar*. Läs mer i avsnitt 5.3.1.1.

### 3.6.2 Kombiterminaler och lastplatser

Trafikverket förvaltar inga kombiterminaler, men har järnvägsanslutning till ett flertal. I karttjänsten presenteras dessa terminaler. Se också bilaga 3 D. Läs mer om tjänsten *spår till kombiterminal* i avsnitt 5.3.1.2. För tillgång till kombiterminaler hänvisas till Branschregistret på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se).

Trafikverket tillhandahåller ett antal lastplatser för lastning och lossning av gods. Tillgängliga lastplatser för gods på Trafikverkets anläggning presenteras i karttjänsten samt i bilagorna 3 A och 3 D. Läs mer om tjänsten *tillträde till lastplats* i avsnitt 5.3.1.2

### 3.6.3 Rangerbangårdar och tågbildningsanläggningar

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

**Rangerbangårdar definieras utifrån följande funktioner:**

- utdragsspår
- växlingsautomatik

- vall med infarts- och/eller utfartsgrupp
- riktningsspår.

Rangerbangårdar delas in i kategori 1 och 2 enligt följande:

- Rangerbangård kategori 1 med rangerbromssystem: Borlänge rangerbangård, Gävle godsbangård, Hallsbergs rangerbangård, Helsingborgs godsbangård, Malmö godsbangård, Sundsvalls rangerbangård, Sävenäs rangerbangård och Ånge godsbangård; se karttjänsten.
- Rangerbangård kategori 2 utan rangerbromssystem: Jönköpings godsbangård, Tomteboda, Trelleborg och Västerås västra; 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.

### Rangerbangårdar

Rangerbangård	Trafikplats-signatur	Spår som ingår i rangerbangården	Förhöjd säkerhet	Bromsprovsnings-anläggning
Borlänge rangerbangård	Blg	10–31	Ja	
Gävle godsbangård	Gäb	102–119	Ja	
Hallsbergs rangerbangård	Hrbg	11–18, 21–28, 31–38, 41–48, 201–211, 301–309	Ja	Spår 11–48, 201–212
Helsingborgs godsbangård	Hbgb	11g–35g, 73g–82g	Ja	
Jönköpings godsbangård	Jögb	1–12, 40–42		
Malmö godsbangård	Mgb	14–39	Ja	
Sundsvalls rangerbangård	Suc	5–7, 10–14		
Sävenäs rangerbangård	Sär	101–110, 1–34	Ja	Spår 1–30
Tomteboda	Tm	20–25		
Trelleborg	Trg	9–18, 91	Ja	
Västerås västra	Väv	5–14, 201–204		
Ånge godsbangård	Åggb	11–31, 102–106		

Förhöjd säkerhetsnivå innebär att rangerbangården har områdesskydd och nödlägesplan. Läs mer om tjänsten *tillträde till rangerbangård* i avsnitt 5.3.1.3. För mer information om nödlägesplaner: [Trafikverkets webbplats](#), skriv *nödlägesplan* i rutan *Dokumenttitel*.

### 3.6.4 Spår för uppställning

I bilaga 3 A presenteras spår som är tillgängliga för uppställning samt tillgång till el (värmeposter). Läs mer om tjänsterna i avsnitt 5.3.1.4.



### 3.6.5 Underhållsanläggningar

Trafikverket tillhandahåller inga underhållsanläggningar.

### 3.6.6 Andra tekniska anläggningar

#### **Detektorer**

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

Detektorerna består till största delen av varmgångs- och tjuvbromsdetektorer, men det finns även hjulskadedetektorer med vägningsfunktion samt anläggningar för kontroll av kolslitskena på strömavtagare och för upptryck hos strömavtagare.

Karttjänsten visar var detektorerna finns och vilken funktion de har. Dessa uppgifter finns även i bilaga 3 D. Se även avsnitt 5.5.3.

### 3.6.7 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 3 D.

### 3.6.8 Undsättningshjälpmedel

Trafikverket tillhandahåller inga undsättningshjälpmedel.

### 3.6.9 Bränsledepåer

Trafikverket tillhandahåller inga bränsledepåer.

### 3.6.10 Andra anläggningar för tjänster

#### **Bromsprovsanläggningar**

En bromsprovsanläggning finns i Göteborg Skandiahallen, vid spår 31–35. Läs mer om tjänsten *tillgång till bromsprovsanläggning* i avsnitt 5.3.1.6

Bromsprovsanläggningar finns också på Sävenäs rangerbangård, spåren 1–30 och på Hallsbergs rangerbangård, spåren 11–48 och 201–212. Anläggningarna ingår i tjänsten *tillträde till rangerbangård*, se avsnitt 5.3.1.3.

## 3.7 Tjänsteanläggningar som förvaltas av annan än Trafikverket

EU:s genomförandebeslut 2017/2177 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster innebär bland annat att tjänsteleverantörer ska upprätta en anläggningsbeskrivning för de anläggningar för tjänster och de tjänster som de ansvarar för. Anläggningsbeskrivningarna ska publiceras i samband med Järnvägsnätsbeskrivning 2021. Detaljerad tidplan för det fortsatta arbetet publiceras senast den 1 juni 2019 på Trafikverkets hemsida.

## 3.8 Planerad utveckling av infrastrukturen

Den planerade utvecklingen av infrastrukturen framgår av följande dokument:

- Nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Även de trafikslagsövergripande länsplanerna för regional transportinfrastruktur (länstransportplanerna) 2018-2029 kan innehålla åtgärder i järnvägssystemet.
- Trafikverkets genomförandeplan för åren 2018–2023
- Plan för införande av ERTMS i Sverige. (TRV 2015/63202).

För mer information om prognos för ERTMS-införande på driftplatser, se [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 giltighetsperiod finns på [Trafikverkets webbplats](#).

## 4 Tilldelning av kapacitet

### 4.1 Inledning

I detta kapitel beskrivs Trafikverkets process för tilldelning av kapacitet för tågläge samt Trafikverkets behov av banarbeten. Med fördelning av tjänster avses tjänster enligt avsnitt 5.2 och 5.3.

### 4.2 Processbeskrivning

Om ansökan gäller kapacitet på mer än en infrastrukturförvaltares järnvägsnät, räcker det att lämna in ansökan till en av dem.

Den som tänker ansöka om grundläggande tjänst för långtidsuppställning, se avsnitt 5.3.1.4, ska först ta kontakt med Trafikverket och beskriva behovet. En ansökan om uppställning kan bara omfatta tid inom en tågplaneperiod. Trafikverket kan då föreslå lämpliga platser och spår. Kontaktuppgifter, se bilaga 1 A.

#### 4.2.1 Ansökan om kapacitet

Ansökan om kapacitet för tågläge och övriga tjänster görs via e-tjänsten på Trafikverkets webbplats. Där finns också instruktioner för vad en ansökan om kapacitet för tågläge ska innehålla. Motsvarande instruktioner finns även för tjänster (för ansökan krävs behörighet). Undantag från detta, se nedan.

Bilaga 4 C innehåller den trafikkalender som ansökan ska baseras på. Adresser för ansökan, se bilaga 1 A. Tidsplan för tilldelningsprocessen, se avsnitt 4.3.

Vid ansökan om användning av bromsprovansläggningen i Skandiahamnen, Göteborg, se anvisningar i e-tjänsten på Trafikverkets webbplats och i avsnitt 5.3.1.6.

Internationell kapacitet för tågläge (inklusive svensk sträcka) ansöks i det internetbaserade verktyget Path Coordination System (PCS) <http://pcs.rne.eu>. Kontakta Trafikverkets OSS för att få tillgång till verktyget. För kontaktuppgifter, se bilaga 1 A. Tjänster kopplade till det internationella tågläget ansöks via det nationella ansökningsverktyget på Trafikverkets webbplats.

Samtliga förplanerade tåglägen (PaPs) som tillhör Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (ScanMed RFC) ansöks direkt hos korridororganisationens Corridor OSS-funktion. Ytterligare info: [www.scanmedfreight.eu](http://www.scanmedfreight.eu)

#### 4.2.2 Kompletterande ansökan

Ansökan om kapacitet för tågläge och tjänster görs via [trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se](mailto:trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se)

Ansökningsblankett finns här: [trafikverket.se/Ansokan-om-kapacitet](http://trafikverket.se/Ansokan-om-kapacitet)

Ansökningar hanteras enligt kösystem i den ordning de inkommer till Trafikverket. Kapacitet som tilldelats en sökande i fastställd primär tågplan kan samordnas och justeras endast om den sökande ger sitt medgivande till detta.

### 4.2.3 Ad hoc-ansökan

Ansökan om kapacitet för tågläge görs via e-tjänsten på Trafikverkets webbplats. Där finns instruktioner för vad en ansökan ska innehålla. Motsvarande instruktioner finns även för övriga tjänster (för ansökan krävs behörighet).

Trafikverket kommer att besvara ad hoc-ansökningar så snabbt som möjligt utan att säkerheten eftersätts. Svaren kommer att lämnas i nära anslutning inför kommande tågplan samt under innevarande tågplan.

#### **Riktlinjer för ad hoc-ansökan**

Ansökningar hanteras enligt kösystem i den ordning de inkommer till Trafikverket. En ansökan hanteras som en helhet, och för att en ansökan ska hanteras fullt ut behöver all ansökt kapacitet finnas tillgänglig. Det kan vara fördelaktigt att fördela behovet på flera ansökningar. Genom att göra ett större antal mindre ansökningar, i stället för stora, ökar sannolikheten för att få ett snabbt svar.

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

- Rubriker ska vara tydliga, och det ska vara tydligt vad en ansökan avser, till exempel System M, för att underlätta handläggning.
- Ansökningar med kort varsel, orsakade av en störning, ska kompletteras med begäran om förtur.

### 4.2.4 Ansökan om kapacitet och tjänster på trafikplatser

För förflyttningar över driftplatsgräns, eller mellan driftplatsdelar inom en trafikplats, krävs ansökan om tågläge, se avsnitt 5.2.

Behov av uppställning ska i första hand utformas utifrån önskad spårlängd och tid för uppställning – inte specifika spår. För mer information, se anvisningar i e-tjänsten på Trafikverkets webbplats. Se även avsnitt 5.3.1.4.

En förteckning över lämpliga spår för uppställning finns i bilaga 3 A.

## 4.3 Tidsplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess

Processen delas in i

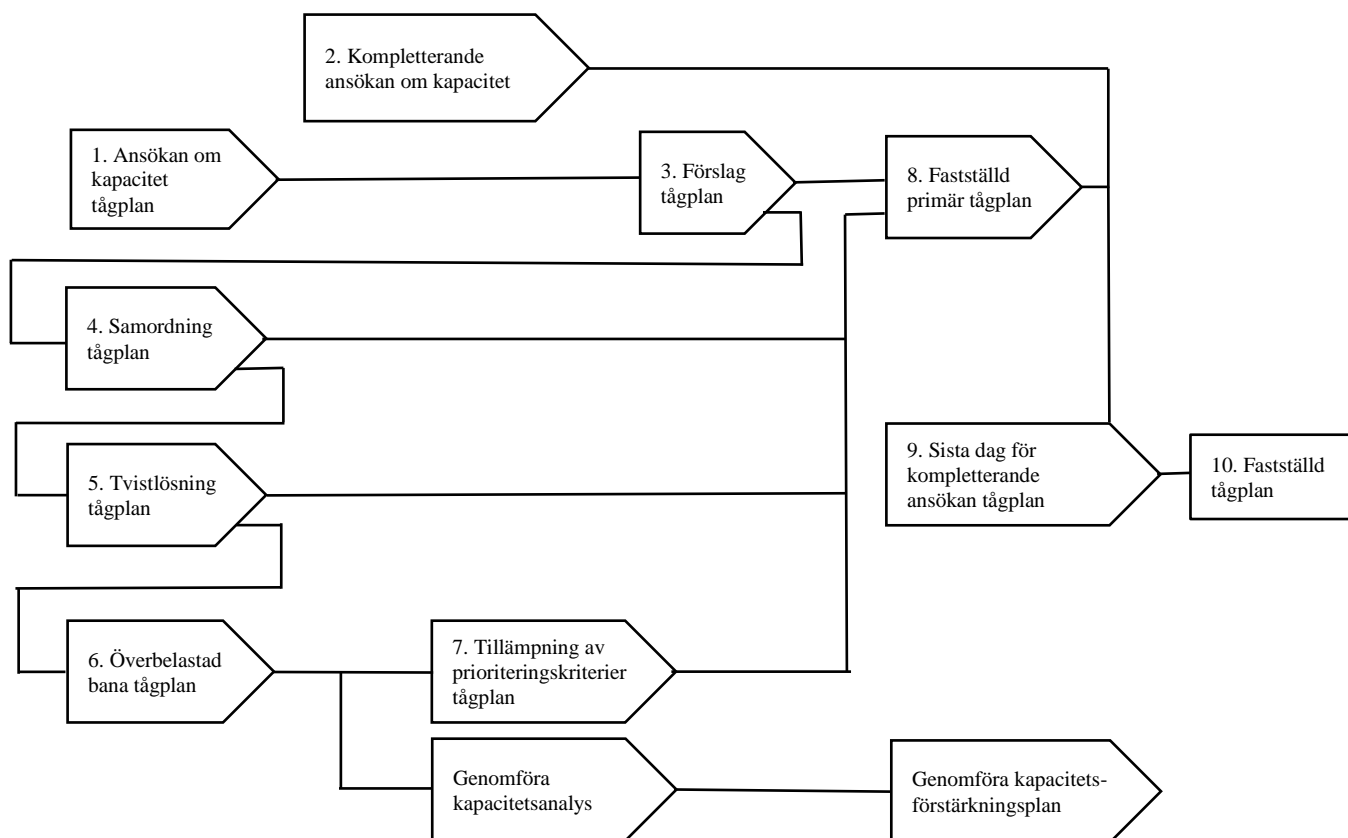
- tilldelningsprocess som ger en ettårig fastställd tågplan för perioden 2019-12-15 – 2020-12-12. Processen delas in i två faser: Fas 1 är de tåg och tjänster som ansökts före sista dag för ansökan och som tilldelats i fastställd primär tågplan. I fas 2 kompletteras den fastställda primära tågplanen med ansökningar som inkommit efter sista dag för ansökan och resulterar i en ettårig fastställd tågplan.

- Ad hoc-process för uppdatering av den fastställda tågplanen vid nya kapacitetsbehov (till exempel justering av tilldelad kapacitet eller helt nya behov).

### Tidsplan för tilldelning av kapacitet

Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
	Januari–februari 2019	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 2020.
	April–maj 2019	Strategisk dialog, 2–3 års sikt: Trafikverket bjuder in järnvägsföretag och avtalskunder för att i dialog delge och diskutera preliminära trafikpåverkande förutsättningar för Tågplan 2021 och 2022 – för ett ömsesidigt utbyte och för att anpassa trafiken och banarbetena för bägge parter på bästa sätt.
	Oktober–november 2019	Strategisk dialog, 4–5 års sikt: Trafikverket bjuder in järnvägsföretag och avtalskunder för att i dialog delge och diskutera övergripande preliminära förutsättningar samt planerade investeringar och satsningar för Tågplan 2023 och 2024.
	2019-01-14	Förplanerade internationella godstågslägen (PaP) för ScanMed Rail Freight Corridor publiceras.
	2019-02-12	Första datum för ansökan Tågplan 2020.
1	2019-04-08	Sista datum för ansökan om tågläge och tjänster till Tågplan 2020. Sista datum för Trafikverket att ange behov av kapacitet för banarbeten utöver planerade större banarbeten (PSB).
2	2019-04-09	Första datum för kompletterande ansökan om tågläge och tjänster till Tågplan 2020.
3	2019-07-01	Förslag till tågplan 2020 publiceras.
	2019-07-02 – 2019-08-02	Synpunkts- och samordningsperiod.
	2019-08-02	Synpunkter på förslag till Tågplan 2020 ska ha inkommit till Trafikverket senast klockan 09.00.
	2019-08-19	Fastställelse av internationell trafik ansökt via PCS. Gäller även nationella tåglägen ansökta som matare/utflöden till ScanMed RFC:s förplanerade tåglägen (PaP).
4	2019-08-02 – 2019-08-30	Samordningsperiod för Tågplan 2020.
5	2019-09-02	Datum för begäran om tvistlösning för Tågplan 2020.
	2019-09-13	Tvistlösning för Tågplan 2020 avslutad.
6	2019-09-13	Beslut om att förklara infrastrukturen överbelastad.
7	2019-09-16	Kapacitetstilldelning med tillämpning av prioriteringskriterier.
8	2019-09-20	Fastställd primär tågplan 2020 publiceras.
	2019-10-04	Sista datum för att teckna trafikeringsavtal utifrån fastställd primär tågplan.
	2019-10-22	Reservkapacitet för ScanMed Railfreight Corridor publiceras.

Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
9	2019-10-21	Sista datum för kompletterande ansökan om tågläge och tjänster till Tågplan 2020.
	2019-10-22	Första dag för ad hoc-ansökan.
	2019-11-08	Sista datum för ansökan om transporttillstånd för att säkerställa att ”Beslut om transporttillstånd” finns framtagna till starten av tågplan 2020.
10	2019-11-18	Fastställd Tågplan 2020 publiceras.
	2019-11-22	Sista datum för inrapportering av annonseringsunderlag för persontåg i Tågplan 2020.
	2019-12-02	Sista datum för att teckna trafikeringsavtal utifrån fastställd tågplan. Gäller endast sökande som enbart ansökt om kapacitet i kompletterande ansökan.
	2019-12-15	Tågplan 2020 börjar gälla (trafikstart).



Figur 4.1. Tidsplan och processkarta för tilldelning av kapacitet samt tjänster

### 4.3.1 Tider för årlig tågplan

Ansökningar om kapacitet för tågläge och banarbeten samt tjänster som inkommit senast 2019-04-08 hanteras i tilldelningsprocessen och resulterar i en fastställd primär tågplan. Tågplanen omfattar kapacitetstilldelningen för tåglägen, banarbeten och tjänster för perioden 2019-12-15 – 2020-12-12.

### 4.3.2 Tider för kompletterande ansökningar, årlig tågplan

Kompletterande behov av tjänster samt ansökningar om kapacitet för tåglägen som inkommit efter 2019-04-08 hanteras i den ordningsföljd som de inkommit och resulterar tillsammans med ansökningar enligt avsnitt 4.2.1 i fastställd tågplan 2020. I figur 4.1 framgår när ansökningarna hanteras.

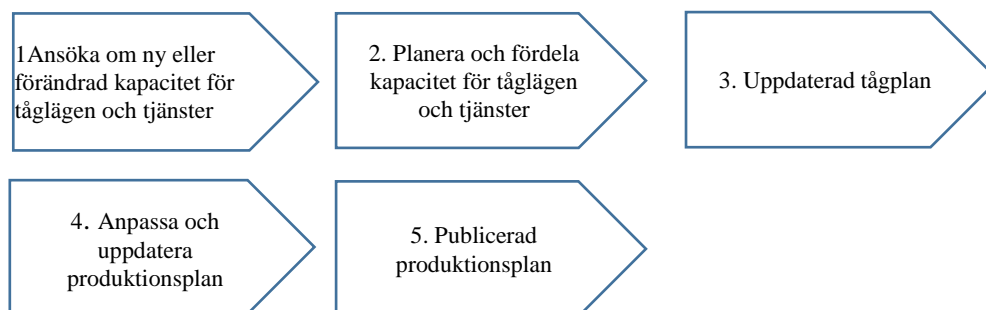
### 4.3.3 Tider för ansökan utanför tilldelningsprocessen (ad hoc)

Behov av tjänster samt ansökningar om kapacitet för tåglägen eller justering av kapacitet för tåglägen som inkommit efter 2019-10-21, hanteras inom ad hoc-processen. I figur 4.1 framgår när ansökningsperioden för ad hoc-processen startar.

Inkomna ansökningar behandlas i den ordningsföljd de kommit in. Vid förändring av en ansökan ska den sökande återkalla den inskickade ansökan och ersätta den med en ny. Den nya ansökan ges då ett nytt ankomstdatum.

I bilaga 3 C framgår tidsgränser för ad hoc-ansökan vid behov av tillkommande bevakning av trafikplatser.

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



1. Ansökan om nya eller förändrade behov av tjänster samt kapacitet för tågläge görs av järnvägsföretag och entreprenörer via e-tjänst på Trafikverkets webbplats.
2. Tågläge och tjänster avtalas på samma sätt som vid den årliga tilldelningsprocessen.
3. Vid tilldelning av kapacitet för tågläge och tjänster uppdateras innevarande tågplan.
4. Produktionsplanen anpassas och uppdateras för att beakta nya och förändrade förutsättningar.
5. Publicering av produktionsplan. Den publicerade produktionsplanen innehåller bland annat färdplaner och övriga tjänster.

Figur 4.2 Process för uppdatering av tågplanen

## 4.3.4 Kapacitetsförutsättningar

### 4.3.4.1 Banarbeten

Planerade större banarbeten (PSB) har varit föremål för samråd före publiceringen av järnvägsnätsbeskrivningen. Denna typ av banarbeten utgör en del av förutsättningarna för tilldelningsprocessen, för exempelvis framkomlighet och hastigheter på järnvägsnätet. Samtliga ansökningar om kapacitet för tågläge eller tjänster **ska** vara anpassade efter de PSB som listats i bilaga 3 B, såvida Trafikverket inte har angett något annat. Det kan till exempel innebära att någon ansöker om ett tågläge med omledning vid ett PSB som utförs på en del av järnvägsnätet som har enkelspårsdrift. I syfte att minska trafikpåverkan kan Trafikverket, utan att påverka det totala tidsbehovet för banarbetet, tidigarelägga eller senarelägga starttiden för PSB innan tågplanen har fastställts.

För ad hoc-processen utgör *fastställd tågplan* (delen kapacitetstilldelning för banarbeten) förutsättningar för exempelvis framkomlighet och hastigheter på järnvägsnätet. Samtliga ansökningar om kapacitet för tågläge samt tjänster i ad hoc-processen ska vara anpassade efter den fastställda kapacitetstilldelningen för banarbeten.

### 4.3.4.2 Förplanerade tåglägen för internationella korridorer

Senast elva månader före tågplanens trafikstart publiceras förplanerade tåglägen (PaPs) för ScanMed RFC. De publiceras på korridorrens webbplats [www.scanmedfreight.eu](http://www.scanmedfreight.eu) samt direkt i ansöknings- och koordineringsverktyget PCS.

Korridorrens förplanerade tåglägen (PaPs) 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 korridorrens C-OSS-funktion.

### 4.3.4.3 Kapacitetsrestriktioner

#### Allmänt

Kapacitetsbegränsningar som medför trafikpåverkan förekommer på de delar av järnvägsnätet där kapacitetsbehovet för tåglägen är högre än den tillgängliga kapaciteten. Ansökningar om tåglägen kan då inte tillgodoses fullt ut. På banor med kapacitetsbegränsningar tar Trafikverket fram planeringsförutsättningar för den tågtrafik som är möjlig att leverera med god transportkvalitet samt effektivt kapacitetsutnyttjande. Kapacitetsplanen presenteras i sin helhet på Trafikverkets webbplats och i samband med tidig dialog inför kommande tågplan.

Kapacitetsplanen är en del av planeringsförutsättningarna i processen för kapacitetstilldelning syftar till att

- uppnå effektivt kapacitetsutnyttjande i området
- säkerställa punktligheten genom robusta körplaner

### 4.3.4.4 Behov av tjänst på driftplatser

Behov av spår på driftplatser ingår i många tillträdestjänster, såsom *tågläge*, behov av plats på *lastplats*, *behov av plats på rangerbangård*, *spår och spårområde för tågbildning* samt behov av *spår för uppställning*. Ett och samma spår kan vid olika



tidpunkter användas för flera tillträdestjänster på en driftplats. Ett exempel på detta är spår för tjänsterna *tågbildning* och *uppställning*. För spår som kan användas för flera grundläggande tjänster kan Trafikverket ange vilka tjänster som har företräde i samband med tilldelning av det angivna behovet i ansökan vid en intressekonflikt med flera ansökningar.

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 rangering på rangerbangård eller vid uppställning på annan bangård gäller att tid från ankommande tåg till avgående tåg inte ska överskrida 36 timmar på vardagar 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.

Minimipaketet och/eller de grundläggande tjänsterna 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. Även inom de grundläggande tjänsterna kan intressekonflikter uppstå och vissa vägledande principer kan anges. Ett exempel är att rangering värderas högre än uppställning på Hallsbergs rangerbangård.

Den sökande ska i största möjliga mån utforma sin ansökan efter det planerade fordonets egenskaper och ange fordonslängd. Det är också viktigt att komplettera ansökan med de tåglägen som fordonen tillhör.

Som stöd för ansökan om spårkapacitet för Stockholms central, Göteborgs central och Malmö central redovisar Trafikverket riktlinjer för spår användning. Riktlinjerna är framtagna utifrån erfarenhet av tidigare arbete med tågplanen. Riktlinjerna utgör inte begränsningar för ansökan, men visar hur infrastrukturen sannolikt bör användas för att uppnå effektiv trafikering och största samhälls-ekonomiska nytta, se bilaga 4 D.

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

#### **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 3.6.2, 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 kombiterminaler* som kan knytas till lossning eller lastning inkommit. Om sådan ansökan inkommer och beviljas, måste den som avtalat om villkorad uppställning flytta sina fordon (minst 14 dagars förvarning ges), se avsnitt 5.3.1.2.

Vid tilldelning av spår på rangerbangårdar, kommer ansökningar som kan knytas till tjänsten *tillträde till rangerbangård* värderas högre än andra, exempelvis uppställning, se avsnitt 3.6.3.

Spår för uppställning av fordon vid plattform medges normalt endast för resenärernas på- och avstigning, furnering och lättare driftsunderhåll, se avsnitt 5.3.1.1.

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, se avsnitt 5.3.1.5.

Tjänsten *anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon* kan erbjudas den som samtidigt ansöker om plats för uppställning av fordon på spåret, se avsnitt 5.4.2.1

## 4.4 Tilldelningsprocessen

### Planeringsförutsättningar i tilldelningsprocessen

Tilldelningsprocessens planeringsförutsättningar för att uppnå en tågplan med ökad punktlighet och robusthet:

- tidsavstånd mellan tåg
- simulering av körbarhet
- trångsektorsplaner, se bilaga 4 D
- reduceringsplaner, se avsnitt 4.8.3
- förplanerade godstågslägen (PaPs) för ScanMed RFC.

**Maximalt antal tåglägen, se respektive trångsektorsplan Stockholm, Göteborg och Malmö.**

### Förslag till tågplan

Ansökningar om kapacitet för tågläge, banarbete och tjänster, såväl nationella som internationella, utgör underlag för *förslag till tågplan*, det så kallade utkastet till tågplan.

Kapacitet för internationell trafik inklusive gränspassager koordineras innan *förslag till tågplan* publiceras. Detta sker vid en konferens inom RNE.

Om yttrandena över *förslag till tågplan* innehåller behov av ändringar, inleds processteget samordning. Om inga ändringar behövs kan primär tågplan fastställas.

### **Definition av yttrande från sökande på Förslag till tågplan (se figur 4.1)**

**Generell synpunkt:** En övergripande synpunkt på en tilldelning, till exempel på inte konstruerade tåg eller hela trafikupplägg.

**Synpunkt:** En synpunkt på utkastet kan lämnas på en tilldelning som **avviker** från ansökan. Synpunkt kan lämnas på en specifik plats eller för tågläget som helhet.

Exempel:

- bruten association
- avvikande referenspunkter
- avgångs- eller ankomsttider som avviker från ansökan
- gångtid.

### **Nedanstående är inte synpunkter**

- förändringar mot ansökan
- nya tåg
- förändrade referenspunkter
- utökad vikt, längd eller förändring av littera som innebär att den föreslagna körplanen inte kan upprätthållas
- utökade eller flyttade gångdagar
- önskemål om ändrade tider från ansökan.

Ovanstående förändringar hanteras som kompletterande ansökan.

### **Återtagande av ansökan**

Önskar man återta ett ansökt tågläge eller uppställning innan den tilldelats i tågplanen skickas formuläret för återtagande till trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se. Detta gäller också för återtagande av enstaka gångdagar.

*Förslag till tågplan* innehåller

- alla inkomna ansökningar om tåglägen, såväl nationella som internationella som inkommit senast 2019-04-08
- infrastrukturförvaltarens planerade banarbeten som inkommit senast 2019-04-08
- behovet av reservkapacitet för ad hoc-ansökningar om tåglägen och tjänster, såväl nationella som internationella
- behovet av reservkapacitet för banarbeten som inte kan bokas i tilldelningsprocessen
- behovet av reservkapacitet för transporter av arbetsfordon
- restkapacitet
- behovet av tjänster enligt avsnitt 5.3.

När *förslag till tågplan* tas fram kan Trafikverket ta underhandskontakter med de sökande.

## **4.4.1 Samordningsprocessen**

Processen syftar till att samordna de sökandes behov av kapacitet och tjänster, för att få till stånd en fastställd primär 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 primär tågplan fastställas.

#### 4.4.2 Tvistlösning

Om en intressekonflikt inte ser ut att få sin lösning under samordningen, kan de sökande som är berörda av konflikten begära tvistlösning vid en given tidpunkt, se figur 4.1. Begäran om tvistlösning görs skriftligen till Trafikverket. När en sökande begär tvistlösning ska denne 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.

Vid en begäran om tvistlösning kan de sökande föreslå andra lösningar av intressekonflikten.

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

#### 4.4.3 Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process

Om en intressekonflikt inte fått sin lösning under samordning eller tvistlösning ska Trafikverket förklara den berörda delen av infrastrukturen överbelastad. Trafikverket delger de sökande beslutet och offentliggör det på [Trafikverket webbplats](#).

Beslutet ska innehålla information om

- på vilken del av infrastrukturen intressekonflikten finns och under vilka tider
- vilka parter som är berörda
- huruvida tvistlösning har förekommit
- 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. Trafikverket fastställer då primär tågplan genom att använda prioriteringskriterier. För detaljer om prioriteringskriterierna, se bilaga 4 B.

Om infrastrukturen förklaras överbelastad, ska en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan tas fram. För detaljer, se avsnitten 4.4.5 och 4.4.6.

Om det är uppenbart att det kommer att bli en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen, kan Trafikverket förklara denna del av infrastrukturen överbelastad innan samordningen inleds.

#### 4.4.3.1 Prioriteringskriterier för att lösa intressekonflikter

Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte har kunnat samordnats, kommer Trafikverket att fastställa primär tågplan genom att tilldela kapacitet i enlighet med prioriteringskriterierna. I denna situation medför användandet av prioriteringskriterierna att Trafikverket avgör intressekonflikter utan att efterfråga de sökandes frivilliga acceptans.

Trafikverket försöker lösa de intressekonflikter som uppstår från ansökan om tågläge under samordningsprocessen.

#### 4.4.4 Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen

Trafikverket tecknar för närvarande inga ramavtal.

#### 4.4.5 Kapacitetsanalys

Inom sex månader efter det att infrastrukturen har förklarats överbelastad, offentliggör Trafikverket en [kapacitetsanalys](#) på sin webbplats.

Kapacitetsanalysen kommer att utföras utifrån beslutet om överbelastad infrastruktur.

Kapacitetsanalysen anger

- orsakerna till överbelastning
- förslag på metoder för att åtgärda den överbelastade infrastrukturen
- förslag på åtgärder på kort sikt (upp till ett år) och på lång sikt (upp till tre år).

#### 4.4.6 Kapacitetsförstärkningsplan

Inom sex månader efter det att en kapacitetsanalys avslutats offentliggör Trafikverket en [kapacitetsförstärkningsplan](#) på sin webbplats.

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

- orsakerna till överbelastning
- den sannolika framtida trafikutvecklingen
- hinder för infrastrukturutveckling
- alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning.

Kapacitetsförstärkningsplanen innehåller också en kostnads- och nyttoanalys för möjliga åtgärder, uppgift om vilka åtgärder Trafikverket utifrån denna analys avser att vidta samt en tidsplan för detta arbete. Tidsplanen omfattar maximalt tre år. De åtgärder som analyseras och föreslås kan vara åtgärder i infrastrukturen, anpassningar av tågläget eller åtgärder relaterade till järnvägsföretagens fordon och vagnar.

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

#### 4.4.7 Fastställd primär tågplan

Den tilldelade kapaciteten framgår av fastställd *primär tågplan* som presenteras på [Trafikverkets webbplats](#).

Kapaciteten redovisas i form av

- tilldelade tåglägen, såväl nationella som internationella
- kapacitet som reserverats för banarbeten
- reservkapacitet för ad hoc-ansökningar om tåglägen och tjänster, såväl nationella som internationella
- reservkapacitet för banarbeten som inte kan bokas i tilldelningsprocessen
- reservkapacitet för transporter av arbetsfordon
- restkapacitet
- tilldelade tjänster enligt avsnitt 5.3.

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

Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge ska dock inte anses som överlåtet om en trafikorganisatör anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken. Den som har överlåtit ett tågläge får vägras tilldelning av tågläge vid samma eller nästkommande tågplan. Se kapitel 6 i järnvägslagen.

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

### 4.5 Tilldelning av kapacitet för underhåll, investeringar samt reinvesteringar

För planerade större banarbeten (PSB), se avsnitt 4.3.3. Kriterier för PSB beskrivs i avsnitt 3.5 och PSB presenteras i bilaga 3 B.

Tillståndsmätning av järnvägsnätet utgår från mätplaner som ligger till grund för *förslag till tågplan*.

#### 4.5.1 Process

Trafikverket ska ange behovet av infrastrukturkapacitet för planerade banarbeten utöver PSB. Det framgår av figur 4.1 vid vilken tidpunkt behovet ska vara framfört. Kapacitetsbehovet presenteras på [Trafikverkets webbplats](#).

Processen för tilldelning av kapacitet för banarbete beskrivs i avsnitt 4.4.

## 4.6 Tilldelad kapacitet som inte används, avbokning och återtagande av tilldelad tjänst

### 4.6.1 Avbokning 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 avboka tågläget eller akut ställa in tågläget.

Tågläge som avbokas ska registreras av järnvägsföretaget eller trafikorganisatören via e-tjänsten på Trafikverkets webbplats.

Avbokning av tågläge ska dessutom göras i följande situationer:

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

Se information om bokningsavgift (avsnitt 6.4) och kvalitetsavgift (avsnitt 6.5) för akut inställda tåg.

### 4.6.2 Återtagande av tilldelad tjänst

#### 4.6.2.1 Oacceptabla risker

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

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

#### 4.6.2.2 Kapacitet som inte används

Om tilldelad kapacitet inte används kommer detta att 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.

Trafikverket har rätt att återta ett tilldelat tågläge om Trafikverkets avtalspart inte använder tågläget i tillräcklig omfattning. Trafikverkets avtalspart ska 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.

## 4.7 Specialtransporter och farligt gods

### 4.7.1 Kapacitet för specialtransport

Ansökan om kapacitet görs enligt avsnitt 4.2. För transportvillkor och transporttillstånd, se avsnitt 2.5 och 5.4.3.

### 4.7.2 Tågläge med farligt gods

Om tågläget innefattar transport av farligt gods ska detta meddelas vid ansökan om tågläge. Ansökan om tågläge görs enligt avsnitt 4.2. Transport av farligt gods ska anmälas enligt avsnitt 2.6.

## 4.8 Särskilda åtgärder vid störningar

### 4.8.1 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.

Vid olycka eller haveri svarar samhällets räddningstjänst för räddning. Trafikverket svarar för röjning 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.

### 4.8.2 Operativa regler

Tåg som avgår och framförs enligt sin körplan har företräde till sitt planerade läge. Skälet bakom denna regel 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, 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 skriftligen redovisas till Trafikverket.

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.



## 4.8.3 Förutsägbara problem

### 4.8.3.1 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 framtagande av störningsplaner. Vid operativa störningar inom driftperiod utgår man från dessa godkända störningsplaner i störningshanteringen.

### 4.8.3.2 Väder- och årstidsstyrda beredskapsplaner

För att minska årstidsrelaterade störningar arbetar Trafikverket, entreprenörer och järnvägsföretag tillsammans med förebyggande åtgärder. Dessa beskrivs i Trafikverket 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)
Förberedelseperiod	4–11	5–24	5–36	17–45
<i>Årstidsstyrd beredskapsplan</i>				
• Utkast klart nationell nivå	5	20	26	25
• Komplettering järnvägsföretag, entreprenörer och regional nivå	5–9	20–22	26–32	25–36
• Fastställelse beredskapsplan	10	23	33	40
Aktiveringsperiod årstidsstyrda beredskapsplaner	12–20	25–33	37–46	46–11

Trafikverkets väder- och årstidsstyrda beredskapsplaner presenteras på [Trafikverket webbplats](#)

## 4.8.4 Problem som inte kan förutses

### 4.8.4.1 Röjnings- och nödsituationer

Ett järnvägsföretag eller en trafikorganisatör ska vid röjnings- och nödsituationer, på infrastrukturförvaltarens begäran och i enlighet med vad parterna kommit överens om, ställa sådana resurser till förfogande som förvaltaren anser mest lämpliga för att återställa förhållandena till det normala. Se även kapitel 7.

Färder med röjningsfordon och bogsering av havererade fordon inom samt till och från olycksplatsen utförs av Trafikverket, eller av den som Trafikverket anger. Med olycksplatsen menas det område som begränsas av de närmaste, ej berörda trafikplatserna på ömse sidor av olycksplatsen.

Vid fordonshaveri får järnvägsföretaget utföra röjningen av egna fordon och övrig egendom, efter godkännande av Trafikverket. Om det inte går att komma överens

om detta, utför Trafikverket röjningen av järnvägsföretagets fordon och egendom på järnvägsföretagets bekostnad.

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 2 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 2 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.

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

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

#### 4.8.4.2 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.

#### 4.8.4.3 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.

## 4.9 Tilldelning av grundläggande tjänster vid angränsande anläggningar för tjänster

Tilldelning av grundläggande tjänster vid anläggningar för tjänster beskrivs i avsnitt 5.3.

## 5 Tjänster

### 5.1 Inledning

Kapitel 5 redovisar tjänster i den ordning som de regleras i direktiv 2012/34/EU.

Tjänsterna är uppdelade i följande kategorier:

- **Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)**  
Minimipaketet motsvaras av tjänsten tågläge. Här ingår rätten att använda den infrastrukturkapacitet som tilldelats enligt definitionen av tågläge. I tjänsten ingår även trafikledning, nödvändig information för att använda tilldelad kapacitet med mera.
- **Grundläggande tjänster**  
I denna kategori ingår tillträde till spår utöver vad som omfattas av minimipaketet, exempelvis uppställning och tågbildning. 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 anslutning till minimipaketet eller de grundläggande tjänsterna ovan, exempelvis drivmotorström och transportvillkor för specialtransporter.
- **Extra tjänster**  
I denna kategori ingår exempelvis tjänster som extra information och tillgång till GSM-R.

I kapitlet beskrivs de tjänster som Trafikverket tillhandahåller samt de krav och förutsättningar som finns för att använda tjänsterna. Rätten att använda tilldelad tjänst kan bli föremål för Trafikverkets beslut som begränsar, förändrar eller upphäver användandet. Sådana beslut kan exempelvis föranledas av störningar och syftar alltid till att uppnå ett säkert och effektivt användande av infrastrukturen.

Samtliga kontaktuppgifter finns i bilaga 1 A.

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.

#### 5.1.1 Information om andra som tillhandahåller tjänster

Trafikverket erbjuder andra svenska infrastrukturförvaltare att publicera sin [järnvägsnätsbeskrivning](#) på Trafikverkets webbplats.

På Trafikverkets webbplats finns även [Branschregister](#), där aktörer som tillhandahåller järnvägsnära tjänster till sökande och trafikoperatörer kan publicera kontaktuppgifter med länkar till den egna webbplatsen.

## 5.2 Minimipaket av tillträdestjänster

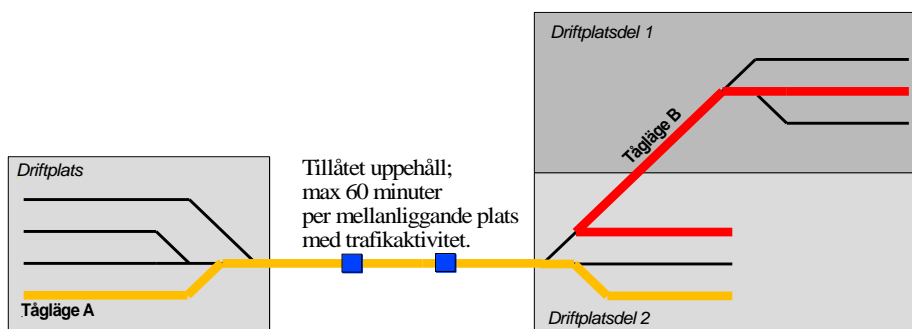
Trafikverket tillhandahåller minimipaket av tillträdestjänster i form av tjänsten *tågläge*, som indelas i följande alternativ:

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

Tjänsten *tågläge* omfattar hela förflyttningen från en plats 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, eller mellan tåglägen i ett tåguppdrag<sup>4</sup>, ingår uppehåll på maximalt en timme (60 minuter) per mellanliggande plats med trafikaktivitet<sup>5</sup>. Se figur 5.1, tågläge alternativ A.

Om uppehåll ska vara längre än en timme per plats, krävs ansökan om tjänsten *spår för uppställning*, se avsnitt 5.3.1.4.

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.

### 5.2.1 Tågläge för persontrafik

Om trafikuppgiften omfattar transport av resande ska ansökan avse tågläge för persontrafik. I tågläge för persontrafik ingår följande komponenter, som ger tillgång till

**1. 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.

**2. kontaktledning**

Rätt att använda Trafikverkets kontaktledning på elektrifierade banor.

<sup>4</sup> Sammanhållande begrepp för att hålla ihop en transportuppgift. Kan innehålla flera tåglägen (varianter av tåguppdraget) med olika rutter, trafikutbyten, tider eller andra egenskaper beroende på trafikeringsdag.

<sup>5</sup> Den aktivitet som i ett tågläge beskriver vad som föranleder ett uppehåll.

### **3. 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 3.3.3 och 3.6.6.

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**

Detta omfattar information i anslutning till, under och efter användandet av tågläget. Här avses den information (utöver punkt 3) som behövs för att utföra eller driva den järnvägstrafik som kapacitet har tilldelats för.

Trafikinformationen levereras genom olika kanaler, till exempel e-post, internet, direkt åtkomst till Trafikverkets it-system eller muntligt via telefon.

Mer information finns i bilaga 5 A, avsnitt 1.

För information om operativa regler, se avsnitt 2.4.

För uppgifter som ska lämnas före tågs avgång, se bilaga 2 A.

### **5. trafikinformation till resenärer**

Detta innefattar att resenärer får den information som är nödvändig för att de ska kunna genomföra en resa. Informationen omfattar högtalarutrop, skyltning inom stationsområdet samt publicering av information på Trafikverkets webbplats.

Mer information om trafikinformation till resenärer finns i bilaga 5 A, avsnitt 2.

### **6. plattformar för resandeutbyte eller för enklare service**

Här avses rätten att under användandet av ett tilldelat tågläge använda plattformar med tillhörande plattformsutrustning för resandeutbyte eller för enklare service.

## **5.2.2 Tågläge för godstrafik**

I tågläge för godstrafik ingår tillgång till det som beskrivs i avsnitt 5.2.1, punkterna 1–4.

## **5.2.3 Tågläge för tjänstetåg**

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

I tågläge för tjänstetåg ingår tillgång till det som beskrivs i avsnitt 5.2.1 under punkterna 1–4.

Om trafikuppgiften kräver tillgång till plattform ingår även detta, enligt avsnitt 5.2.1 punkt 6.

## 5.3 Grundläggande tjänster

För information om trafikplatser där tjänsterna tillhandahålls, se kapitel 3 och bilaga 3 A.

För information om avgifter, se kapitel 6.

### 5.3.1 Tillträde till spår vid anläggningar för tjänster

#### 5.3.1.1 Stationer för resenärer

Tjänsten omfattar dels tillträde till spår i anslutning till plattformar, dels en tjänst för tillgång till plattformar samt ytterligare en tjänst för tillgång till allmänna utrymmen för resenärer.

##### **Spår vid plattform**

Trafikverket tillhandahåller spår vid plattform som en del av tjänsten *tågläge* eller i form av tjänsten *spår för uppställning*. Se avsnitt 5.2.1 och 5.3.1.4.

##### **Tillgång till plattform**

Trafikverket förvaltar plattformar och i många fall plattformsförbindelser med varierande grad av plattformsutrustning, exempelvis väderskydd och bänkar.

Tjänsten omfattar tillgång till plattform för resandeutbyte eller särskilda serviceplattformar. I samband med användande av tågläge för persontrafik, eller i särskilda fall tågläge för tjänstetåg, ingår tjänsten i tågläget. Se avsnitt 5.2.1 punkt 6. I andra fall söks tjänsten i samband med övrig ansökan om kapacitet för tågläge.

##### **Tillgång till stationsbyggnader och allmänna utrymmen för resenärer**

Trafikverket tillhandahåller inga stationsbyggnader eller allmänna utrymmen för resenärer. Dessa byggnader ägs till exempel av Jernhusen AB och kommuner. För information om tillgång till stationsbyggnader hänvisas till de aktörer som äger eller förvaltar stationsbyggnader, se även avsnitt 5.1.1.

#### 5.3.1.2 Godsterminaler

Här beskrivs tjänster 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.

En kombiterminal är en större och mer omfattande anläggning, oftast med mer än ett lastspår samt en stor yta för uppställning. Trafikverket ska inte äga några kombiterminaler; dessa ägs av kommuner, privata aktörer och Jernhusen AB.

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, varav cirka 60 erbjuds i tjänsten nedan. Andra ägare av lastplatser är kommuner och privata aktörer.

Trafikverkets lastplatser ska i första hand erbjudas 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.

De 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 5.3.1.4.

#### **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.

Lämpliga ytor i anslutning till lastplatser kan finnas tillgängliga för arrenden med upplåtelsestider på minst 6 månader. För mer information, se [Trafikverkets webbplats](#).

Tjänsten har följande förutsättningar:

- knyts till ett ankommande eller avgående tågnummer
- 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 är skyldig att delta i den samordning som Trafikverket enligt arbetsmiljölagen anordnar. Detta kan också ge dem som använder lastplatsen möjlighet att samordna de entreprenörer som de anlitar för exempelvis snöröjning.

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 vid sidan av 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**

Detta omfattar information i anslutning till, under och efter användandet av tjänsten. Trafikinformationen omfattar trafikhändelser, information om eventuella åtgärder för återställande av bana och trafik samt prognoser för detta. Se även avsnitt 5.2.1, punkt 4.

Trafikverket erbjuder även tjänsten *spår för uppställning* (utan lastyta), se avsnitt 5.3.1.4.

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

### 5.3.1.3 Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter

**Tillträde till rangerbangård**

En rangerbangård är en anläggning för tjänst, byggd för det specifika syftet att upplösa, sortera och bilda godståg. Tjänsten omfattar tillträde till spår och tillgång till anläggningar inom en rangerbangård. Rangerbangårdarna och de sidospår som tillhör respektive anläggning framgår av avsnitt 3.6.3. Tjänsten knyts till ett ankommande tågläge och tilldelas i dialog med den sökande.

I tjänsten ingår tillgång till

**1. 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. kontaktledning och el via 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**

Detta omfattar information i anslutning till, under och efter användandet av tjänsten. Trafikinformationen omfattar trafikhändelser, information om



eventuella åtgärder för återställande av anläggningar samt prognoser för detta. Se även avsnitt 5.2.1, punkt 4.

Vissa rangerbangårdar har en förhöjd säkerhetsnivå, som omfattar områdesskydd, se avsnitt 3.6.3, och nödlägesplan. För dessa finns krav på genomgången utbildning. För mer information om utbildning, kontakta Trafikverket, se bilaga 1 A.

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

### **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 3.6.3.

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 2020. Det innebär att iordningställande av tåg och förflyttning av fordon kan ske i det operativa läget, genom att exempelvis begära de växlingsvägar som behövs för rörelsen. På så sätt kan förflyttning ske utanför den signal som avgränsar de spår som tilldelats för *spår för uppställning*.

I tjänsten tågbildning, som är en bantillträdestjänst, 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**

Detta omfattar information i anslutning till, under och efter användandet av tjänsten. Trafikinformationen omfattar trafikhändelser, information om eventuella åtgärder för återställande av bana och trafik samt prognoser för detta. Se även avsnitt 5.2.1 punkt 4.

#### 5.3.1.4 Uppställning på sidospår

För *anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon*, se avsnitt 5.4.2.1. Om uppställningen omfattar lastning eller lossning på en lastplats där tjänsten *tillträde till lastplats* (avsnitt 5.3.1.2) erbjuds, ska den tjänsten sökas.

##### **Spår för uppställning**

Tjänsten erbjuder möjlighet till omloppsnära uppställning av fordon inom fastställd tågplan. En ansökan om *spår för uppställning* krävs vid all uppställning av fordon. Ett undantag finns inom tjänsten tågläge, där uppehåll på högst en timme per mellanliggande trafikplats med trafikaktivitet kan ingå utan särskild ansökan.

I tjänsten 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**

Detta omfattar information i anslutning till, under och efter användandet av tjänsten. Trafikinformationen omfattar trafikhändelser, information om eventuella åtgärder för återställande av bana och trafik samt prognoser för detta. Se även avsnitt 5.2.1, punkt 4.

Som stöd för ansökan om uppställning redovisar Trafikverket riktlinjer för spår användning, se avsnitt 4.3.4 och bilaga 4 D.

Uppställning av fordon regleras ur elsäkerhetssynpunkt i TDOK 2014:0415 – BVF 922 *Elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser*.

##### **Spår för långtidsuppställning**

Tjänsten omfattar långtidsuppställning av fordon på spår med låg underhållsnivå, det vill säga sidospår utöver vad som presenteras i bilaga 3A. Dessa spår kan tas i bruk endast efter en i förhand överenskommen tidsfrist. Tidsfristen behövs för att Trafikverket ska kunna inspektera spåren och göra dem trafikerbara.

Tjänsten ingår inte i Trafikverkets infrastrukturåtagande, men kan tilldelas om kapacitet finns. Baserat på en förhandskontakt med beskrivning av behovet föreslår Trafikverket lämpliga platser och spår för långtidsuppställning. Därefter görs ansökan om tjänsten, se avsnitt 4.2. Den sökande som transporterar dit ett fordon har också ansvar för det under uppställningen.

#### 5.3.1.5 Underhållsanläggningar

Trafikverket varken äger eller förvaltar underhållsanläggningar och verkstäder. För information om aktörer som kan erbjuda sådana anläggningar, se avsnitt 5.1.1.

#### 5.3.1.6 Andra tekniska anläggningar

##### **Tillgång till bromsprovсанläggning**

I Göteborg Skandiahallen (Gsh), vid spår 31–35, erbjuder Trafikverket en bromsprovсанläggning för laddning av luft i bromssystemets huvudledning,

tätthetskontroll och bromsprov samt underhållsladdning av uppkopplade vagnsätt. För den som ska använda anläggningen finns krav på genomgången utbildning.

För mer information om utbildning, kontakta Trafikverket, se bilaga 1 A.

För information om aktörer som kan erbjuda tjänster vid andra tekniska anläggningar, se avsnitt 5.1.1.

#### 5.3.1.7 Havs- och inlandshamnanläggningar

Trafikverket förvaltar järnvägsspår och/eller anslutning till vissa hamnar, men Trafikverket har inga egna anläggningar för tjänster i hamnanläggningar. För information om aktörer som kan erbjuda sådana tjänster, se avsnitt 5.1.1.

#### 5.3.1.8 Undsättningshjälpmedel

Trafikverket erbjuder ingen tjänst för undsättning. För information om aktörer som kan erbjuda sådana tjänster, se avsnitt 5.1.1.

#### 5.3.1.9 Bränsledepåer och tillhandahållande av bränsle

Trafikverket har inga bränsledepåer. För information om aktörer som kan erbjuda sådana tjänster, se avsnitt 5.1.1.

### 5.3.2 Tillgång till tjänster vid anläggningar enligt avsnitt 5.3.1

#### 5.3.2.1 Tågbildningstjänster

Med *tågbildningstjänster* avses rangering, växling och andra tillhörande tjänster för att planera och koordinera fordonsrörelser samt upplösa och bilda tåg.

##### **Rangering**

I ansökan om *tillträde till rangerbangård* (avsnitt 5.3.1.3) ska det framgå hur tjänsten *rangering* ska bedrivas och av vem. Informationen om detta ska lämnas till Trafikverket via e-post i samband med ansökan, se bilaga 1 A.

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 tjänsten *rangering*.

##### **Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund**

Tågbildning på trafikplats Hagalund beställs hos ISS Facility Services Sverige AB. Tjänsten omfattar även Jernhusens infrastruktur inom trafikplatsen. Adressuppgift för information, ansökan och tecknande av avtal om tjänsten, se bilaga 1 A.

#### 5.3.2.2 Andra tjänster vid anläggningar

Trafikverket erbjuder inga andra tjänster vid dessa anläggningar.

## 5.4 Tilläggstjänster

### 5.4.1 Tillhandahållande av el

Trafikverket upphandlar el och erbjuder järnvägsföretag och trafikoperatörer denna till självkostnadspris. El erbjuds dels via kontaktledning i form av drivmotorström, dels via värmepost eller kontaktledning i samband med uppställning. För beskrivning av dessa tjänster, se avsnitt 5.2.1 samt 5.4.2.1.

Den el som Trafikverket erbjuder är helt producerad via vattenkraft och är licensierbar för ”Bra Miljöval” enligt Naturskyddsföreningens kriterier. El som är producerad på annat sätt, till exempel som är märkt med ”Bra Miljöval”, kan mot en merkostnad beställas från Trafikverket. En förutsättning är att produkten går att köpa på elmarknaden.

Enligt lag (2011:1200) om elcertifikat måste alla konsumenter under 2020 köpa elcertifikat motsvarande 28,8 procent av sin förbrukning. Trafikverket köper in och tillhandahåller elcertifikat till de järnvägsföretag och trafikoperatörer som förbrukar drivmotorström samt el vid uppställning.

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

### 5.4.2 Tjänster för tåg

#### 5.4.2.1 Anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon

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

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

#### 5.4.2.2 Övriga tjänster som gäller service för tåg

Trafikverket tillhandahåller inga andra tjänster som gäller service för tåg. Den sökande/ trafikoperatören kan i vissa fall få tillgång till sådana tjänster, exempelvis städning, furnering eller reparationstjänster, genom avtal med företag som erbjuder sådana tjänster, se avsnitt 5.1.1.

### 5.4.3 Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods

#### 5.4.3.1 Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport

En specialtransport är en transport som överskrider någon av de krav som anges i kapitel 3.

Karttjänsten presenterar på en övergripande nivå linjekategorier (se även avsnitt 3.3.2 och bilaga 3 D). Det förekommer spår där linjekategorin avviker från vad som framgår av karttjänsten.

För att uppnå ett säkert framförande ska ansökan om transportvillkor göras för fordon eller transporter som

- överskrider statisk referensprofil A
- överskrider dynamisk referensprofil SEa
- överskrider kod P/C 371 enligt UIC 596-6
- 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 inre axelavstånd mindre än 4,5 m
- har buffertöverhäng större än 2,5 m från yttre hjulaxel (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).

Specialtransporter uppdelas i

- transport utan tungvillkor – överskrider referensprofilen, men överskrider inte banans tillåtna största axellast och/eller metervikt
- transport med tungvillkor – överskrider banans tillåtna största axellast och/eller metervikt samt eventuellt även referensprofil
- transport med omfattande villkor – överskrider referensprofilen och banans största tillåtna axellast och/eller metervikt samt kräver tillfälliga åtgärder i anläggningen i samband med framförandet av transporten
- effektkrävande transporter.

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.

Järnvägsföretaget/trafikoperatören ansvarar för att specialtransporten framförs enligt gällande transportvillkor och transporttillstånd.

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

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

Sträckorna (rutterna) i transportvillkoren bevakas löpande när det gäller framkomlighet.

Handläggningstiden är normalt 5 arbetsdagar, men för tunga transporter tillkommer 10 arbetsdagar. Extraordinära profilöverskridande transporter kan kräva längre handläggningstid. Transportvillkor handläggs helgfri måndag–fredag klockan 8.00–16.00.

Ett beslut om transportvillkor kan inte överlåtas till någon annan. Den som har fått ett beslut om transportvillkor kan tillåta att någon annan utför transporten.

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.

### **Transporttillstånd**

Transporttillståndet är ett kvitto på att den sökande får utföra specialtransporten. En ansökan om transporttillstånd ska innehålla uppgift om giltigt beslut om transportvillkor och uppgift om den kapacitet som är avtalad för specialtransporten.

Om restriktioner för specialtransport medför att tåget inte kan framföras enligt tidigare fastställt tågläge, krävs alltid ansökan om nytt tågläge.

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

Handläggningstiden är normalt 2 arbetsdagar. För transporter som kräver extraordinära åtgärder (skydd, efterbesiktning, åtgärder i anläggningen med mera) tillkommer 10 arbetsdagar. Transporttillstånd handläggs helgfri måndag–fredag klockan 8.00–16.00.

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

#### 5.4.3.2 Farligt gods

Transport av farligt gods ska anmälas enligt avsnitt 2.6. Det finns vissa restriktioner för tåglägen som innehåller farligt gods, se avsnitt 3.4.3.

### 5.4.4 Andra tilläggstjänster

Trafikverket tillhandahåller inte andra tilläggstjänster.

## 5.5 Extra tjänster

### 5.5.1 Telekommunikationsnät

Trafikverket erbjuder tjänster som är kopplade till Trafikverkets kommunikationsnät. För mer information, se [Trafikverkets webbplats](#).

Nät- och telekommunikationstjänster erbjuds även av andra aktörer.

#### 5.5.1.1 GSM-R

Tillgång till Trafikverkets mobilnät GSM-R, se avsnitt 3.3.3 och 2.7.1, 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 utnyttjas också 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](#).

### 5.5.2 Tillhandahållande av extra information

Utöver *trafikinformation till sökande och trafikoperatörer* och *trafikinformation till resenärer*, se avsnitt 5.2.1, erbjuder Trafikverket tjänster med extra information till sökande och trafikoperatörer.

#### 5.5.2.1 Kompletterande trafikinformation till resenärer

Innehållet i tjänsten baseras på vad som efterfrågas och på Trafikverkets möjligheter att tillmötesgå dessa önskemål om trafikinformation via utrop och skyltning. Tjänsten tas fram och formas i dialog mellan Trafikverket och avtalsparten och erbjuds sedan på ett icke-diskriminerande sätt till alla sökande.

#### 5.5.2.2 Tillgång till digital trafik- och anläggningsinformation

Tjänsten ger sökande och trafikoperatörer tillgång till järnvägsrelaterad trafikinformation samt information om järnvägsanläggningen för användning i egna system och tillämpningar. För mer information om tjänsten, se Trafikverkets webbplats.

### 5.5.3 Teknisk kontroll av fordon

I tjänsten *tågläge* ingår information från Trafikverkets detektoranläggningar längs banan, se avsnitt 3.6.6. När fordon passerar en detektoranläggning registreras mätvärden i realtid. Hanteringen vid ett larm beskrivs i TDOK 2014:0689 – BVF 592.11 *Detektorer*.

#### 5.5.3.1 Tillgång till utökad detektorinformation

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. Trafikverket lagrar informationen i 2 år, men den kan även hämtas för lagring i egna system. Tjänsten beställs via [Trafikverkets webbplats](#).

### 5.5.4 Biljettförsäljning på stationer för passagerare

För upplåtande av plats för biljettautomater hänvisas till Svenska Reseterminaler AB. Trafikverket kan dock på vissa stationer upplåta plats för biljettförsäljningsautomater.

### 5.5.5 Specialiserat tyngre fordonsunderhåll

Trafikverket varken äger eller förvaltar särskilda anläggningar för mer omfattande underhållstjänster av fordon, utan hänvisar till andra aktörer.

För information om aktörer som kan erbjuda sådana tjänster, se avsnitt 5.1.1.

### 5.5.6 Andra extratjänster

#### 5.5.6.1 Villkor för provkörning av fordon

Provkörning av fordon erbjuds enligt de förutsättningar som anges i avsnitt 2.7.3.

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 till handa 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.



## 6 Avgifter

### 6.1 Avgiftsprinciper

Trafikverket tar ut avgifter med stöd av 7 kap. järnvägslagen (2004:519).

#### **Avgift för användande av infrastrukturen**

Trafikverket ska fastställa avgifter för användning av järnvägsinfrastrukturen till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, enligt 7 kap. 2 § järnvägslagen (2004: 519). Avgifterna ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande, enligt 7 kap. 1 § i samma lag.

Med kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon menas den kortsiktiga marginalkostnaden, enligt proposition 2003/04:123. 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 för närvarande skattad till cirka 0,02 kronor per bruttotonkilometer, samt ytterligare cirka 0,50 kronor per tågakilometer. Skattningarna framgår i ASEK:s<sup>6</sup> rekommendationer (nu ASEK 6.1, version 2018-04-01, tabell 6.8).

Trafikverket eftersträvar en princip som innebär att marginalkostnaden ska täckas med dels en avgift i kronor per bruttotonkilometer (spåravgiften), dels en avgift per tågakilometer (tåglägesavgift) baserat på orsakssamband. Nuvarande ASEK:s rekommendation fångar inte dessa orsakssamband fullt ut. Trafikverket har därför bedömt att spåravgiften (se 6.3.1.1) tills vidare bör vara mellan 0,01 och 0,02 kronor per bruttotonkilometer, och att tåglägesavgiften (6.3.1.2) bör täcka den del som spåravgiften inte täcker.

Trafikverket får ta ut högre avgifter för att uppnå kostnadstäckning, enligt 7 kap. 4 § järnvägslagen. Dessa särskilda avgifter får inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen, enligt 7 kap. 4 § järnvägslagen.

De marknadssegment Trafikverket identifierar är:

- persontåg
  - o snabbtåg
  - o långväga intercitytåg
  - o pendeltåg
  - o regionaltåg
- godståg.

Trafikverket tar ut en särskild avgift i form av passageavgift (se 6.3.1.3). Endast persontåg betalar avgifter som överstiger marginalkostnaderna. Trafikverket har beräknat vilka effekter som avgifterna sammantaget får på dessa marknadssegment. Inget marknadssegment trängs undan av de särskilda avgifterna. Analysen återfinns i underlagsrapport med effektbekrivning, på Trafikverkets webbplats.

<sup>6</sup> ASEK, Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, Kapitel 6. Investeringskostnad samt drift- och underhållskostnader.

### **Avgifter för ett särskilt infrastrukturprojekt**

Enligt 7 kap 5 § järnvägslagen 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 som följer av 7 kap. 2 och 3 §§ i järnvägslagen, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 2 och 3 §§. En sådan särskild avgift tas ut för godstrafik på Öresundsbron och betalas till Trafikverket.

### **Bokningsavgift**

Trafikverket får med stöd av 7 kap. 7 § järnvägslagen ta ut hela eller delar av avgiften för tilldelad kapacitet som inte har utnyttjats (se avsnitt 6.4).

Infrastrukturkapacitet som har tilldelats men som inte ska användas kan avbokas (se avsnitt 6.4). För tilldelad kapacitet som inte används och som heller inte har avbokats eller ställts in akut, gäller att samma avgifter ska betalas som om kapaciteten hade använts. Om den sökande inte har lämnat uppgifter enligt bilaga 2 A, beräknas avgifter utifrån ansökan om kapacitet.

### **Kvalitetsavgift**

Ett trafikeringsavtal ska innehålla villkor om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter som ska gälla vid normala driftsförhållanden, enligt 6 kap. 22a § järnvägslagen. Kvalitetsavgiften ska betalas av den part som orsakar avvikelser från ett användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal. Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som använder infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att förebygga driftstörningar i järnvägssystemet, enligt 7 kap. 5 a § järnvägslagen.

### **Avgifter för tjänster**

Avgifter för de tjänster Trafikverket tillhandahåller tas ut med stöd av 7 kap. 8 § järnvägslagen, och får enligt denna bestämmelse inte överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten, inklusive en rimlig vinst.

### **Reduktion av avgifter för viss trafik**

Ideella museiföreningar som utför museitrafik behöver inte betala avgifter för nyttjande av minimipaketet av tillträdestjänster. En förutsättning för detta är att tågägen ansöks i ad hoc-processen, se avsnitt 4.3.3.

### **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.

I övriga fall när kapacitet används i form av tågläge eller annan tillträdestjänst, tas avgifter för godstrafik ut.

**Emissioner** Trafikverket tar från och med Tågplan 2020 inte längre ut en emissionsavgift. Kravet på inrapportering av förbrukad mängd drivmedel kvarstår dock som tidigare.

Uppgifter om antal liter förbrukat flytande drivmedel och/eller antal kubikmeter förbrukat gasformigt drivmedel per fordonskategori/fordonsindivid, ska lämnas senast den 20:e i månaden efter den månad då tjänsterna använts. Järnvägsföretagen och trafikorganisationserna 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.

## 6.2 Avgiftssystem

För minimipaketet av tillträdestjänster baseras avgifterna på kilometer, bruttoton, axellast och passager.

### Spåravgift

Spåravgiften tas ut per bruttotonkilometer och är differentierad efter medelaxellast. Såväl ekonomiska som ingenjörsmässiga studier har visat att axellasten inverkar på spårnedbrytningen. Ett forsknings- och innovationsprojekt som Trafikverket låtit genomföra tyder på ett statistiskt samband mellan kostnaderna för underhåll och tågens bruttovikt och genomsnittliga axellast.<sup>7</sup> Innebörden är att om tågets medelvikt per axel ökar med 10 procent, så ökar underhållskostnaderna med 2,4 procent. Spåravgiften är differentierad för att spegla detta förhållande (se tabell 6.2 nedan).

Avgiftssystemet innebär att medelaxellast baseras på hela tågets bruttovikt dividerat med tågets totala antal axlar. För godståg beräknas medelaxellasten formelmässigt som:

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

Formeln innebär att man summerar varje fordons 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.

Begreppen tjänstevikt, egenvikt och lastvikt har samma betydelse som i JNB, bilaga 2 A.

På motsvarande sätt beräknas medelaxellasten för persontåg som:

$$\left( \sum \text{tjänstevikt}_{\text{drivfordon, manövernagn, personvagn}} \right) / \sum \text{axlar i tåget.}$$

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

Bruttovikt anges av den sökande enligt bilaga 2 A. Antal axlar anges av den sökande för respektive tåg i samma IT-system som övrig rapportering enligt bilaga 2 A.

Om den sökande inte har angett tågets totalvikt eller antal axlar i Opera kan medelaxellasten inte beräknas. För spåravgiften används då i stället den största tillåtna axellast (STAX) som den sökande angett vid ansökan om tågläge, se kap 4. Medelaxellast, STAX-klass samt max antal ton för respektive STAX-klass förhåller sig till varandra enligt tabell 6.1 nedan.

---

<sup>7</sup> CTS Working Paper 2016:21. The impact of axle loads on rail infrastructure maintenance costs.

	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 6.1

Differentieringen av spåravgiften för godståg och tjänstetåg i fyra nivåer och för persontrafik i två nivåer är en avvägning som innebär att avgifterna varierar på ett sätt som vinner stöd i studier, men med ett fåtal diskreta nivåer av administrativa enkelhetsskäl.

För godståg varierar vikten mer än för persontåg, vilket motiverar fler nivåer.

### Tåglägesavgift

Tåglägesavgifter baseras på tågkilometer och tas ut i tre nivåer, se figur 6.1 och bilaga 6 A. Nivåerna är baserade på kapacitetsutnyttjandet. En hög belastning innebär en högre avgiftsnivå. Differentieringen motiveras av att trafikmängden påverkar Trafikverkets kostnader för att vidmakthålla infrastrukturen. Studier har visat att kostnadselasticiteten varierar med tillgänglig bankapacitet.<sup>8</sup>

Kapacitetsutnyttjandet bygger på matematiska beräkningar enligt standard UIC 406, kompletterade med en kvalitativ bedömning av respektive linjedels kapacitetsbegränsningar utifrån bland annat tidtabellsstruktur, stråk och kapacitetsbegränsningar i noder/knutpunkter.

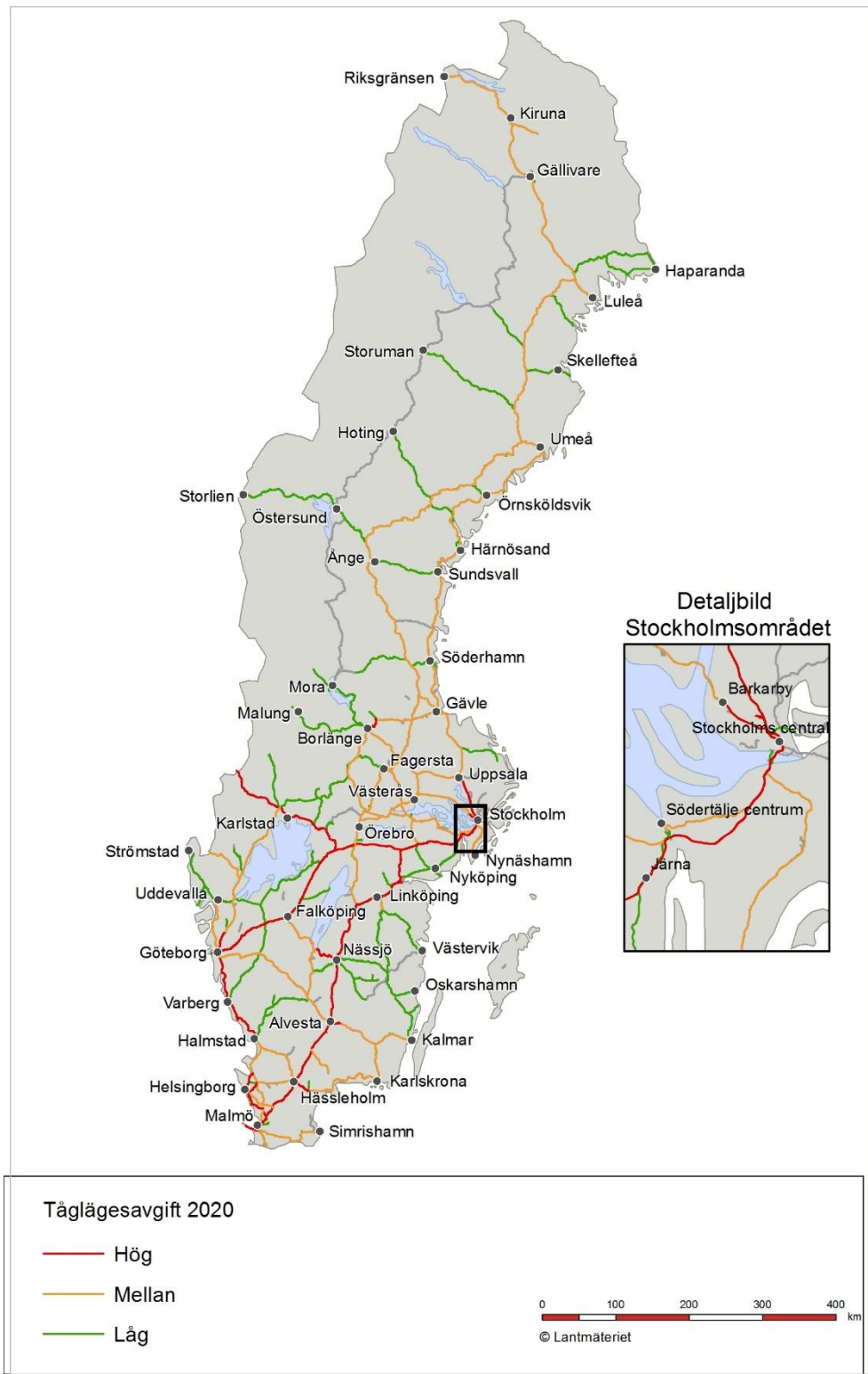
I bilaga 6 A finns sträckorna för respektive nivå beskrivna. Kartan ska betraktas som ett visuellt hjälpmedel. Om kartan i figur 6.1 inte överensstämmer med uppgifterna i bilaga 6 A, gäller uppgifterna i bilagan.

### Passageavgift

Vid passage i Stockholm, Göteborg och Malmö tas passageavgifter ut för persontåg och tjänstetåg på helgfria vardagar under tre timmar på morgonen och tre timmar på eftermiddagen. Passageavgiften tas ut på olika platser och tider på det sätt som anges nedan.

För godstrafik som passerar över Öresundsförbindelsen tas en passageavgift ut, och spåravgift och tåglägesavgift tas därför inte ut.

<sup>8</sup> CTS 2018:10. Railway line capacity utilisation and its impact on maintenance costs.



Figur 6.1

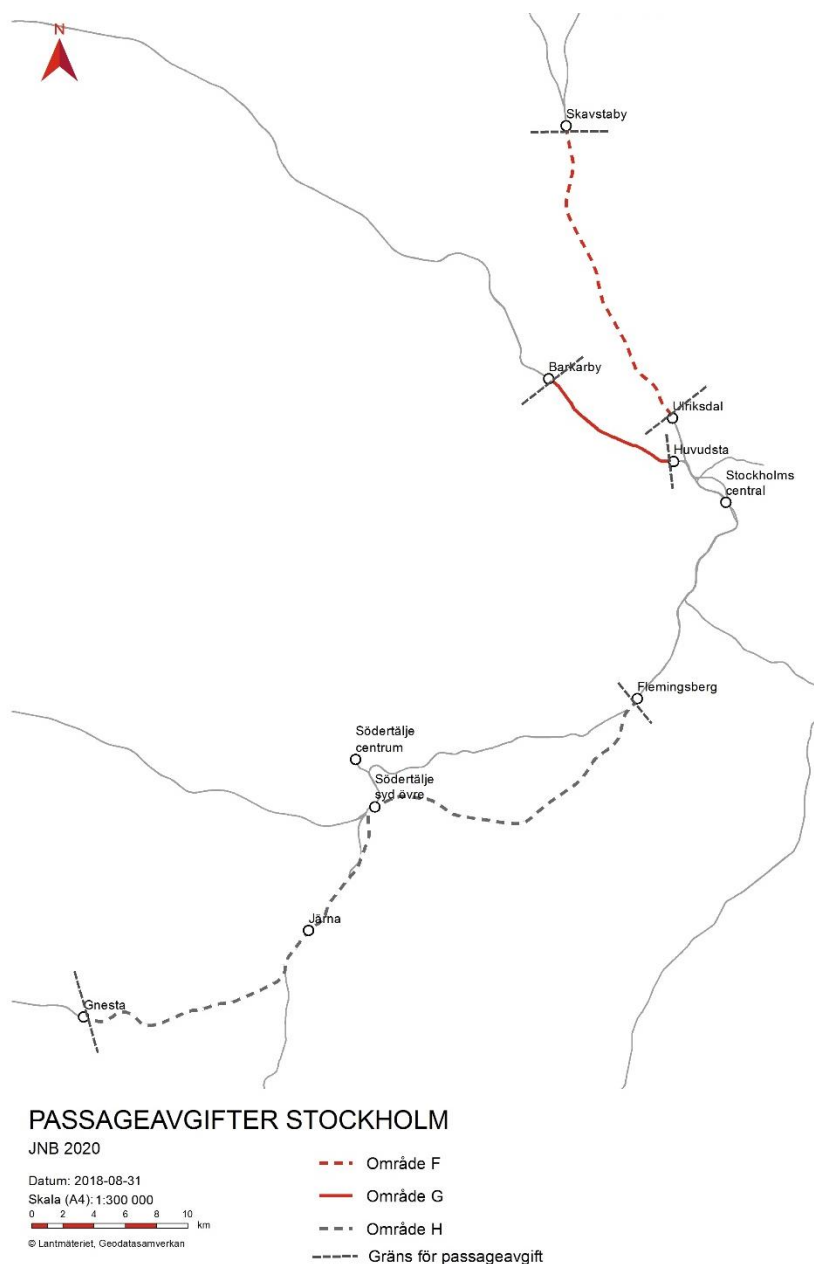
Passageavgift tas ut för tilldelade tåglägen på delar av järnvägsnätet i Stockholm, Göteborg och Malmö, helgfria vardagar, måndag–fredag, klockan 06.00–09.00 och 15.00–18.00, se bilaga 4 C. Kapacitetsutnyttjandet är som störst dessa tider på dessa platser. Detaljerad information om passageavgifter finns i bilaga 6 A, avsnitt 2.

Passageavgiften faktureras i första hand med utgångspunkt i de avtalade tiderna och i andra hand i de tilldelade tiderna. Ett järnvägsföretag kan påverka om passageavgift tas ut eller inte genom att ansöka och avtala om driftplatser. Om driftplats inte avtalats baseras avgiften på tilldelad tid.

Passageavgiften tas ut även om det tilldelade tågläget bara delvis ligger inom de angivna tiderna. Om flera av områdena passeras, tas avgiften ut för respektive område.

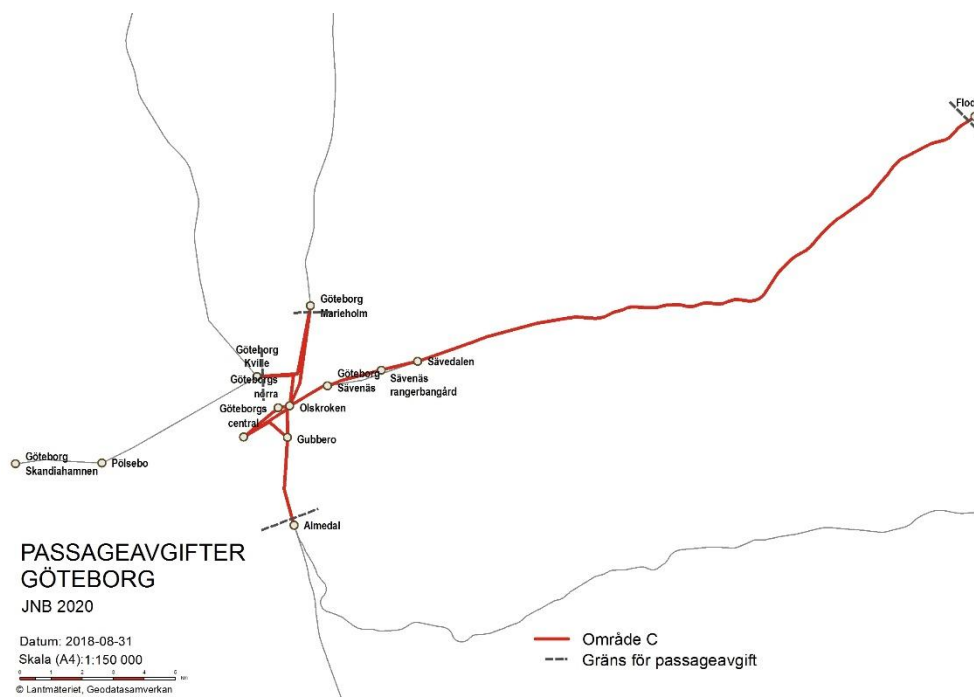
I Stockholm tas avgiften ut för:

- Ulriksdal–Skavstaby (område F)
- Huvudsta–Barkarby (område G)
- Flemingsberg–Björnkulla–Malmsjö–Södertälje Syd övre–Järna–Gnesta (område H)



Figur 6.2

I Göteborg tas avgiften ut för samtliga spår i ett område som begränsas av ”Gräns för passageavgift” vid Floda, Almedal, Göteborg Kville, Göteborg Marieholm och Sävenäs rangerbangård (område C).

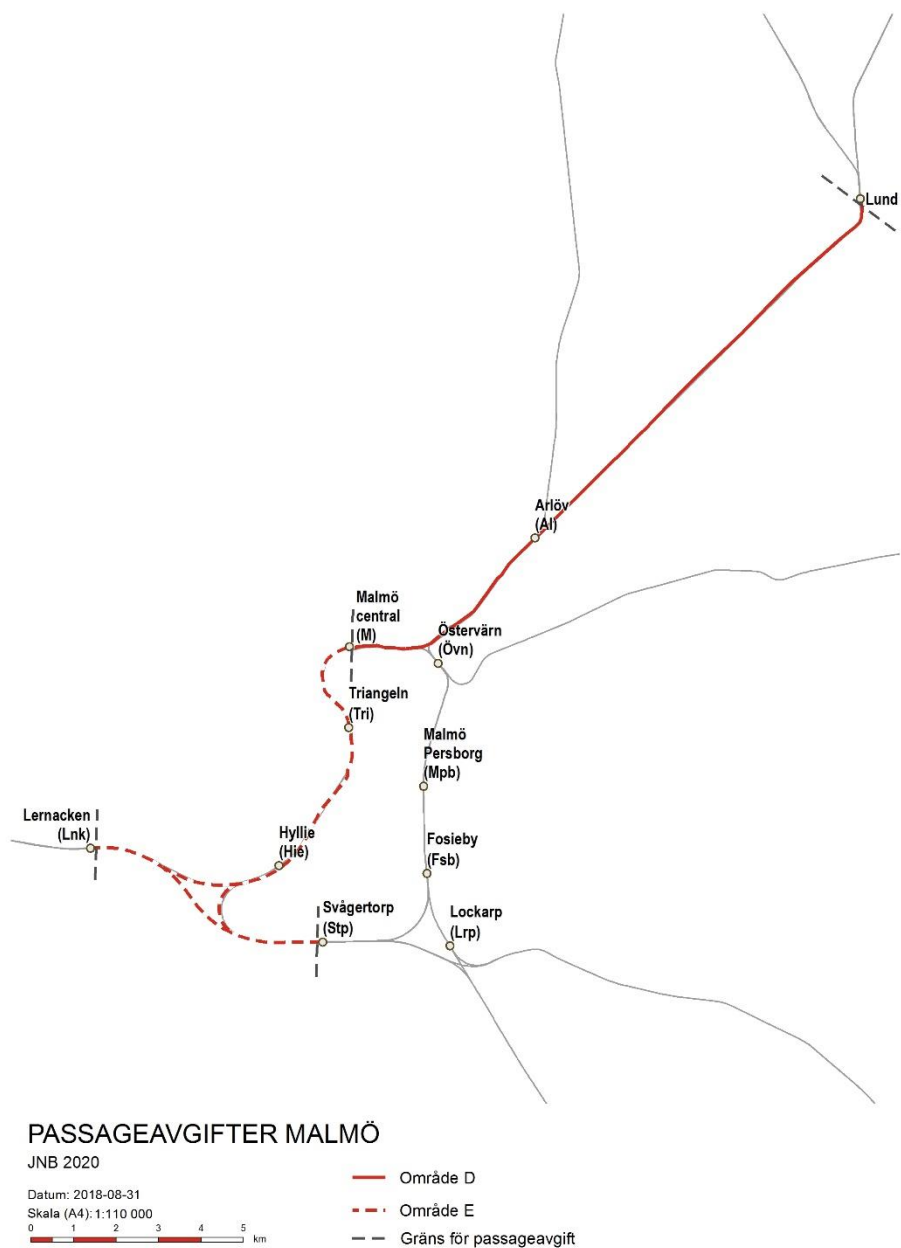


Figur 6.3

I Malmö tas avgiften ut för

- samtliga spår i ett område som begränsas av ”Gräns för passageavgift” vid Lund och Malmö central (område D)
- samtliga spår i ett område som begränsas av ”Gräns för passageavgift” vid Malmö, Svågertorp och Lernacken (område E).

Om både område D och E trafikeras tas maximalt två passageavgifter ut per avtalat tågläge.



Figur 6.4

Detaljerad information om passageavgifter finns i bilaga 6 A, avsnitt 2.

## 6.3 Tariffer

I detta avsnitt redovisas de avgifter som Trafikverket tar ut.

### Moms

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



## 6.3.1 Minimipaket av tillträdestjänster

Avgifterna tas ut per tågkilometer, bruttotonkilometer och passager.

### 6.3.1.1 Spåravgift

	Medelaxellast	Avgift
Spåravgift godstrafik och tjänstetåg	≤ 10 ton	0,0086 kr/bruttotonkilometer
	> 10 ton ≤ 17 ton	0,0096 kr/bruttotonkilometer
	> 17 ton ≤ 25 ton	0,0106 kr/bruttotonkilometer
	>25 ton	0,0115 kr/bruttotonkilometer
Spåravgift persontrafik	≤ 17 ton	0,0155 kr/bruttotonkilometer
	>17 ton	0,0171 kr/bruttotonkilometer

Tabell 6.2

### 6.3.1.2 Tåglägesavgift

	Högnivå	Mellannivå	Basnivå
Tågläge för persontrafik	8 kr/tågkilometer	3,40 kr/tågkilometer	1,90 kr/tågkilometer
Tågläge för godstrafik	8 kr/tågkilometer	3,40 kr/tågkilometer	1,90 kr/tågkilometer
Tågläge för tjänstetåg	8 kr/tågkilometer	3,40 kr/tågkilometer	1,90 kr/tågkilometer

Tabell 6.3

### 6.3.1.3 Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö

Passage	Avgift
Persontåg och tjänstetåg som trafikerar område Stockholm	433 kr
Persontåg och tjänstetåg som trafikerar område Göteborg	433 kr
Persontåg och tjänstetåg som trafikerar område Malmö	433 kr

Tabell 6.4

### 6.3.1.4 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen

Passage	Avgift
Godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen	3 000 kr

Tabell 6.6

## 6.3.2 Grundläggande tjänster

### 6.3.2.1 Rangerbangårdar

Tjänst	Avgift
Tillträde till rangerbangård	70 kr per ankommande fordonssätt

Tabell 6.7

Avgiften för rangerbangårdar tas ut för tilldelad, ej avbokad kapacitet på rangerbangård.

### 6.3.2.2 Uppställning

Tjänst	Avgift
--------	--------

Uppställning zon A	5,50 kr per tilldelad spårlängd per spår, per påbörjad timme och påbörjat hundratal meter spår
Uppställning zon B	0,30 kr per tilldelad spårlängd per spår, per påbörjad timme och påbörjat hundratal meter spår

Tabell 6.8

Avgifterna för zon A och zon B tas ut för tilldelad, ej avbokad kapacitet.

Zon A omfattar i Stockholm: Stockholms central, Hagalund, Tomtebodan och Älvsjö. I Göteborg omfattas Göteborgs central, Kville, Skandiahamnen och Sävenäs. I Malmö omfattas Malmö central, godsbangården och Hyllie.

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

### 6.3.2.3 Långtidsuppställning

Tjänst	Avgift
Handläggning av ansökan	700 kr per påbörjad timme
Långtidsuppställning	3 kr per påbörjat dygn och påbörjat 100-tal meter spår
Eventuella åtgärder i anläggningen	Trafikverkets självkostnad för åtgärder i anläggningen

Tabell 6.9

Avgiften för långtidsuppställning grundas på tilldelad, ej avbokad kapacitet.

### 6.3.2.4 Tillträde till lastplats

Tjänst	Avgift
Tillträde till lastplats	8 kr per timme och påbörjat hundratal meter spår

Tabell 6.10

Avgiften grundas på tilldelad, ej avbokad kapacitet.

### 6.3.2.5 Bromsprovansläggning

Tjänst	Avgift
Tillgång till bromsprovansläggning i Göteborg Skandiahamnen, spår 31–35	60 kr per bromsprov

Tabell 6.11 Avgift för tillgång till bromsprovansläggning

Avgiften tas ut för tilldelad tjänst.

### 6.3.2.6 Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund

Information om avgifter lämnas av ISS Facility Services Sverige AB. Se avsnitt 5.3.2.1 och bilaga 1 A.

## 6.3.3 Tilläggstjänster

### 6.3.3.1 Tillhandahållande av el

Trafikverket upphandlar el på elmarknaden och levererar drivmotorström till järnvägsföretagen baserat på en självkostnad för att tillhandahålla tjänsten (elkostnaden vidarefaktureras till slutanvändarna). I självkostnaden ingår bland annat kostnaden för elcertifikat samt Trafikverkets kostnader för att hantera elinköpen, såsom avgifter till elbörserna, arvoden till de externa portföljförvaltare

som utför handeln på börserna och Trafikverkets personalkostnader för just denna verksamhet.

Avgiften för tillgång till elström vid uppställning av fordon, se avsnitt 5.3.4, består av två delar: tillgång till anläggningen och elförbrukning. Underlaget för fakturering av elförbrukningen baseras på faktisk förbrukning för fordon med elmätare 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. [Elprisrapport](#).

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 elmätare.

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

#### **Fordon med Trafikverkets mätare**

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

För järnvägsföretag som har Trafikverkets mätare, sänder mätaren alla mätdata direkt till Trafikverkets avräkningssystem. Om mätdata saknas hanteras debiteringen som för fordon utan mätare.

Avtal om användning av Trafikverkets mätare hanteras av den centrala funktionen Inköp och logistik, Trafikverket.

#### **Fordon med annan mätare**

Järnvägsföretag som har fordon med egen elmätare 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 mätarna inte ger information om tid och plats för förbrukningen. Deklaration sker via ett webbgränssnitt på [Trafikverkets webbplats](#). Inloggning med behörighet krävs.

Järnvägsföretag som har fordon med egen elmätare 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.

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

I bilaga 6 C redovisas exempel på beräkningar av kostnaderna för drivmotorström för fordon med elmätare.

### Fordon utan mätare

De järnvägsföretag som inte har någon elmätare installerad ska månadsvis rapportera utfört transportarbete per fordonstyp i bruttotonkilometer, enligt tabell 6.11. 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 trafikorganisatorerna 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.

I bilaga 6 C redovisas exempel på beräkningar av kostnaderna för drivmotorström för fordon utan elmätare.

Persontrafik	Wh/bruttotonkilometer
Loktåg < 130 km/tim	31,4
Loktåg > 130 km/tim	33,9
X2 < 160 km/tim	30,8
X2 > 160 km/tim	34,5
X1/X10 SL-trafik (tåg med resenärer)	85,5
X10 Göteborgs lokaltrafik och Skånetrafikens tåg	72,7
Övriga motorvagnar (medelvärde)	53,9
Godstrafik	Wh/bruttotonkilometer
Vagnslasttåg Rc-lok/Ma-lok	19,5
Malmtåg (Malmbanan)	11,6
Kombitåg	21,2
Godståg > 130 km/tim	33,9
Museitrafik	Wh/bruttotonkilometer
Museifordon enligt järnvägslag (2004:519) 3 kap. 4§ punkt 4.	20

Tabell 6.12

Vid beräkning av kostnaderna för elen tar Trafikverket hänsyn till förlustpåslag per fordonstyp enligt nedanstående tabell. Se beräkningarna i bilaga 6 C.

Fordonstyp	Förlustpåslag *
Rc, Rd	E x 1,08
Ma	E x 1,07
IORE	E
Dm	E x 1,13
BR 185, BR 241, BR 242, Re	E
BR 189, BR 441, BR 141	E
BR 142	E x 1,03
BR 161	E x 1,04
X2	E
X3	E

Fordonstyp	Förlustpåslag *
X31-32	E
X40	E
X50-55	E
X60-62	E
X1	E x 1,03
X10-14	E x 1,03
Museifordon enligt järnvägslag (2004:519) 3 kap. 4§ punkt 4.	E

\*E = normalt förlustpåslag = 1,14.

Tabell 6.13 Förlustpåslag per fordonstyp

### 6.3.3.2 Anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon

Avgiften för anslutning till el avser tillgång till värmeposter och tillgång genom uppfälld strömavtagare. Avgiften för anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon grundar sig på en fast kostnad per påbörjat dygn för varje tilldelad anslutning till energikällan.

Kostnaden för elförbrukning vid uppställning redovisas under 6.3.3 om tillhandahållande av drivmotorström.

Tjänst	Avgift
Tillgång till tågvarmepost, lokvarmepost eller diesellokvarmepost	50 kr per påbörjat dygn
Tillgång till el via uppfälld strömavtagare för fordon med eller utan elmätare	50 kr per uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn

Tabell 6.14

För de lok och vagnar som har uppfälld strömavtagare och elmätare, ska avgift för el vid uppställning betalas tillsammans med drivmotorström.

För de lok och vagnar som saknar elmätare tillämpas en schablonberäkning av elförbrukningen vid uppställning enligt tabell 6.14 nedan, som är anpassad för varje fordon/vagn. Schablonberäkning gäller även lok och vagnar som har elmätare men som använder el via tåg-/lokvärmepost. I bilaga 6 C visas exempel på hur kostnaden för tillgång till elström vid uppställning kan beräknas.

För lok och vagnar utan uppfälld strömavtagare ska uppgifter om antal timmar uppställning per fordonstyp lämnas senast den 20:e i månaden efter den månad då tjänsterna använts. Järnvägsföretagen och trafikorganisatorerna 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.

Priset grundas på utfallet av den aktuella månadens elhandel, se elprisrapporten. Det prognostiserade priset i elprisrapporten ska endast ses som en indikation om prisnivån.

Vid beräkning av kostnaderna för el tar Trafikverket hänsyn till förlustpåslag. Fordon/vagnar som saknar elmätare har normalförlustpåslag = E, (1,14).

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 elmätare.

Fordonstyp	Medeleffekt i kW	Medeleffekt i kW
	April–oktober	November–mars
Sittvagn	2,9	9,2
Restaurangvagn	3,2	11,6
Liggvagn	2,5	7,2
Sovvagn	2,5	7,2
Specialvagnar	1,3	7,6
X1–X14	11,2	22
X2 lok	3	3
X2 vagn	5	12
X31	5	18
X50–53	5	15
Rc lokvärme	2,5	2,5
Dieselmotorvagn Y1	5	10
Dieselmotorvagn Y2, Y31-32	5	18

Tabell 6.15

Schablonerna är beräknade på medeltemperaturer för vinter- respektive sommarperioden samt en beräknad vagnstemperatur mellan 12 och 14 grader Celsius.

### 6.3.3.3 Tjänster som gäller specialtransporter

Trafikverket debiterar en handläggningsavgift för ansökan om transportvillkor för specialtransporter.

Tjänst	Avgift
Ansökan om transportvillkor för specialtransport, handläggning	1 000 kr per påbörjad timme
Ansökan om transporttillstånd för specialtransport, handläggning	350 kr per påbörjad halvtimme
Bevakning av sträckor (rutter) i transportvillkoren: - Transportvillkor utan tungvillkor - Transportvillkor med tungvillkor - Transportvillkor med omfattande villkor	1 kr per kilometer och påbörjad månad 1 kr per kilometer och påbörjad månad 1 kr per kilometer och påbörjad månad
Eventuella åtgärder i samband med handläggningen och transporten	Trafikverkets självkostnad

Tabell 6.16

Avgiften för kapacitet tas ut enligt avsnitt 6.3.

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.

## 6.3.4 Extra tjänster

### 6.3.4.1 Telekommunikationsnät

För information om avgifter kopplade till Trafikverkets telekommunikationsnät hänvisas i första hand till Trafikverkets webbplats och i andra hand till kundtjänst.

### 6.3.4.2 GSM-R

Kommunikationen mellan lokförare och trafikledning är kostnadsfri. Övriga avgifter för tillgång till GSM-R gäller enligt avtal med Trafikverket.

### 6.3.4.3 Kompletterande trafikinformation till resenär

Tjänst	Avgift
Utökad trafikinformation via utrop och skyltning	Avgift debiteras enligt särskilt avtal

Tabell 6.17

### 6.3.4.4 Villkor för provkörning av fordon

Tjänst	Avgift
Villkor för provkörning av fordon - Handläggning	1 000 kr per påbörjad timme
Eventuella åtgärder i samband med handläggning och provkörning	Trafikverkets självkostnad

Tabell 6.18

Avgiften för kapacitet när provkörningen genomförs tas ut enligt avsnitt 6.3.1.

## 6.4 Andra avgiftsincitament

### 6.4.1 Bokningsavgift

En bokningsavgift tas ut för tilldelad tåglägeskapacitet som avbokas av järnvägsföretag eller trafikorganisatörer. Bokningsavgiften baseras på uppgifter om tilldelad kapacitet, orsak till avbokning och registrerad tidpunkt för avbokning. Bokningsavgiften tas endast ut för sådana orsaker som järnvägsföretaget är direkt ansvarigt för och som registrerats med kod ”Järnvägsföretag”.

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

Vid avbokning av tilldelad kapacitet för tågläge tas följande bokningsavgifter ut:

Tidsperiod	Persontrafik (resandetåg)	Godstrafik
Mellan 48 dagar och 15 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	20 % av tåglägesavgiften	10 % av tåglägesavgiften
Mellan 14 dagar och 24 timmar före planerad avgångstid vid utgångsstation	40 % av tåglägesavgiften	20 % av tåglägesavgiften

Tabell 6.19

Bokningsavgifter beräknas på det planerade tåglägets avbokade sträcka. Tilldelad kapacitet kan inte avbokas i efterhand.

För tilldelad kapacitet som ställs in akut kommer kvalitetsavgift att tas ut, men ingen bokningsavgift.

## 6.5 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Trafikverket tillämpar verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i enlighet med 6 kap. 22a § i järnvägslagen (2004:519). Syftet med kvalitetsavgifter är att förebygga driftstörningar i järnvägssystemet. Kvalitetsavgifterna ska vara utformade så, att både infrastrukturförvaltaren och den som använder infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att förebygga driftstörningar, enligt 7 kap. 5a § i järnvägslagen.

### 6.5.1 Kvalitetsavgifter

Avgiften baseras på merförseningar och inställda tåg jämfört med körplanen. Avgiften för merförseningar och inställda tåg bestäms utifrån en orsakskod. Trafikverket sammanställer först avvikelserna utifrån orsakskod och merförsening på utförd trafik respektive inställda tåg, och beräknar därefter det totala utfallet. Med utgångspunkt från Trafikverkets sammanställningar betalas kvalitetsavgifter för merförseningar (dubbel- och enkelriktad modell) och inställda tåg (dubbelriktad modell) månatligen.

I de dubbelriktade modellerna betalar såväl Trafikverket som järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna kvalitetsavgifter. I den enkelriktade modellen betalar bara Trafikverket kvalitetsavgifter.

I bilaga 6 B framgår orsakskoder för kvalitetsavgifter för merförseningar och inställda tåg.

#### 6.5.1.1 Kvalitetsavgift för merförseningar, dubbelriktad modell

Kvalitetsavgifter gäller vid merförsening för persontrafik, godstrafik och tjänstetåg med följande orsakskoder:

Orsakskod	Avgift
Driftledning, Infrastruktur, "Ej rapporterat"	75 kr per merförseningsminut
Järnvägsföretag (med undantag för koderna JDE 50-64)	75 kr per merförseningsminut

Tabell 6.20

#### 6.5.1.2 Kvalitetsavgift för merförseningar, enkelriktad modell

Trafikverket betalar som ett komplement till modellen i övrigt (se ovan) en kvalitetsavgift vid större avvikelser för persontrafik och godstrafik med orsakskod driftledning och infrastruktur:



Trafiktyp	Avgift
Persontrafik (30–59 merförseingsminuter)	6 000 kr per tillfälle
Persontrafik (60 merförseingsminuter eller mer)	20 000 kr per tillfälle
Godstrafik (60–179 merförseingsminuter)	13 000 kr per tillfälle
Godstrafik (180 merförseingsminuter eller mer)	20 000 kr per tillfälle

Tabell 6.21

Kvalitetsavgift för merförseingar baseras på antalet störningstillfällen med en merförseing inom angivna merförseingsminuter per tillfälle i utförd trafik jämfört med körplan och orsakskod.

#### 6.5.1.3 Kvalitetsavgift för akut inställda tåg, dubbelriktad modell

Kvalitetsavgifter gäller för akut inställda tåg i persontrafik och godstrafik:

Orsakskoder	Avgift
Driftledning, Infrastruktur, Banarbete – Förändrat/Nyttillkommet	1 000 kr + 20 kr/tåg-km
Järnvägsföretag	500 kr + 50 % av tåglägesavgiften

Tabell 6.22

Kvalitetsavgiften för akut inställda tåg baseras på tilldelad kapacitet och orsakskod och tidpunkt för akut inställelse av tåg.

#### 6.5.1.4 Kvalitetsavgift för inställda tåg, enkelriktad modell

En kvalitetsavgift för inställda tåg, enkelriktad modell, tas ut för tilldelad tåglägeskapacitet som är inställd. Kvalitetsavgiften baseras på uppgifter om tilldelad kapacitet, orsak till inställelse och registrerad tidpunkt för inställelse. Kvalitetsavgiften tas endast ut för sådana orsaker som Trafikverket är direkt ansvarigt för och som registrerats med orsakskod Driftledning (D), ”Infrastruktur” (I) och Banarbete- förändrat/nyttillkommet (E).

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

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

Tidsperiod	Resande- och godståg
Mellan 83 dagar och 15 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	500 kr + 10 kr/km per inställt tåg
Mellan 14 dagar och 24 timmar före planerad avgångstid vid utgångsstation	750 kr + 15 kr/km per inställt tåg

Tabell 6.23

Kvalitetsavgifter beräknas på det planerade tåglägets inställda sträcka.

## 6.5.2 Avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal

### 6.5.2.1 Merförseningar dubbelriktad modell

Med att orsaka avvikelse menas att ett tåg blir 5 minuter eller mer försenat under färd mellan två mätpunkter, som följer direkt efter varandra i Trafikverkets system för verksamhetsstyrning. Med att orsaka avvikelse menas även att ett tåg blir 5 minuter eller mer försenat jämfört med körplanen i första mätpunkten.

Infrastrukturförvaltaren har ansvar för avvikelser som huvudsakligen omfattar merförseningar som orsakats av störningar i infrastrukturen eller driftledningen. Järnvägsföretagen eller trafikorganisatörerna har ansvar för avvikelser som omfattar deras verksamhet.

Avvikelser som beror på följdorsaker och olyckor, tillbud eller yttre omständigheter belastar inte någon av parterna.

### 6.5.2.2 Merförseningar, enkelriktad modell

Utöver den modell som beskrivs ovan ska Trafikverket betala en kompletterande kvalitetsavgift vid större avvikelser som Trafikverket ansvarar för enligt nedan:

- persontrafik: 60 merförseningsminuter eller mer
- godstrafik: 180 merförseningsminuter eller mer.

Tjänstetåg omfattas inte av den enkelriktade modellen med kvalitetsavgifter.

### 6.5.2.3 Akut inställda tåg, dubbelriktad modell

Med att orsaka avvikelse menas att ett tågläge ställs in akut, jämfört med körplanen. Med akut menas att tågläget ställs in inom 24 timmar före planerad avgångstid vid utgångsstation. Avvikelsen kan avse tågläget i sin helhet eller endast del av sträcka.

Infrastrukturförvaltarens ansvar för avvikelser i kvalitetsavgiftsmodellen omfattar akut inställda tåg som orsakats av störningar kodade som driftledning, infrastruktur och banarbeten – förändrat/nyttillkommet.

Järnvägsföretagens eller trafikorganisatörernas ansvar för avvikelser omfattar järnvägsföretagets verksamhet.

Akut inställda tåg som beror på banarbete enligt fastställd banarbetsplan, felaktig planering, följdorsaker, olyckor/yttre tillbud och externa händelser belastar inte någon av parterna.

Ideella museiföreningar som utför museitrafik ska betala den fasta delen i avgiften (500 kr) men inte den rörliga delen (50 procent av tåglägesavgiften) när bokningen är gjord i ad hoc-processen. Museitrafik som är bokad och tilldelad i årlig tågplan ska betala både den fasta och den rörliga delen av kvalitetsavgift för akut inställda tåg.

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

#### 6.5.2.4 Inställda tåg, enkelriktad modell

En kvalitetsavgift för inställda tåg, enkelriktad modell, tas ut för tilldelad tåglägeskapacitet som är inställd. Kvalitetsavgiften baseras på uppgifter om tilldelad kapacitet, orsak till inställelse och registrerad tidpunkt för inställelse. Kvalitetsavgiften tas endast ut för sådana orsaker som Trafikverket är direkt ansvarigt för och som registrerats med orsakskod Driftledning (D), ”Infrastruktur” (I) och Banarbete- förändrat/nyttillkommet (E).

Tjänstetåg omfattas inte av kvalitetsavgifter för inställda tåg.

Museiföreningar är undantagna från Kvalitetsavgift för inställda tåg som gäller inställelse av tilldelat tågläge i korttidsprocessen då de ej belastas med tåglägesavgift. Dock, vid inställelse av tilldelat tågläge i långtidsprocessen ska museiföreningar ersättas med kvalitetsavgift för inställda tåg.

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

### 6.5.3 Rapportering av avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal

Trafikverket ska tillhandahålla ”ett system för att rapportera och registrera avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställd användning av infrastrukturen samt orsakerna till sådana avvikelser” (6 kap. 4 a § järnvägslagen).

Trafikverket registrerar automatiskt alla avvikelser från tågplanen i ett stort antal mätpunkter i Trafikverkets järnvägsnät. 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 systemet Basun<sup>1)</sup> senast under tredje dagen efter det datum då tågläget påbörjades. Huvudprinciperna för rapporteringen av orsakskoder och orsakskoderna finns redovisade i bilaga 6 B.

Via systemen Här&Nu<sup>2)</sup> och Opera<sup>3)</sup> har järnvägsföretagen och trafikorganisatorerna tillgång till realtidsinformation om merförseningar och orsakskoder. I systemet Lupp<sup>4)</sup> sammanställs informationen från de övriga systemen. Trafikverket tillhandahåller 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 6 B.

<sup>1)</sup> Basun – Trafikcentralens gemensamma verktyg för all händelserapportering.

<sup>2)</sup> Här&Nu – Webbapplikation som visar aktuellt tågläge. Medger viss inrapportering.

<sup>3)</sup> Opera – System för operativ tåginformation.

<sup>4)</sup> Lupp – Uppföljningssystem för statistik om punktlighet och störningar.

### 6.5.4 Skyldighet att betala kvalitetsavgift

#### 6.5.4.1 Merförseningar

Den som orsakar avvikelser är skyldig att betala kvalitetsavgift för varje minuts försening, från och med den första merförseningsminuten.

Trafikverket ska betala kvalitetsavgift när avvikelserna tilldelas någon av orsakskoderna Driftledning (D) och Infrastruktur (I) samt i de fall där någon orsakskod inte har registrerats.

Trafikverket ska dessutom betala kvalitetsavgift vid större avvikelser som Trafikverket ansvarar för, i enlighet med ovanstående stycken.

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska betala kvalitetsavgifter när avvikelserna tilldelas orsakskoden Järnvägsföretag (J), med undantag för koderna JDE 50-64.

Skyldigheten att betala gäller inte om merförseningen i grunden är föranledd av den andra parten.

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer kan inte ifrågasätta skyldigheten att betala kvalitetsavgift för en avvikelse om de inte begärt förnyad bedömning av orsakskod enligt avsnitt 6.5.6.

#### 6.5.4.2 Akut inställda tåg dubbelriktad modell

Den som orsakar avvikelser enligt ovan är skyldig att betala kvalitetsavgift för det planerade tåglägets inställda sträcka.

Trafikverket ska betala kvalitetsavgift när avvikelserna tilldelas någon av orsakskoderna Driftledning (D), Infrastruktur (I) och Banarbete – förändrat/nyttillkommet (E).

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska betala kvalitetsavgifter när avvikelserna tilldelas orsakskoden Järnvägsföretag (J).

Skyldigheten att betala gäller inte om det akut inställda tåget i grunden är föranlett av den andra parten.

#### 6.5.4.3 Inställda tåg, enkelriktad modell

En kvalitetsavgift för inställda tåg, enkelriktad modell, tas ut för tilldelad tåglägeskapacitet som är inställd. Kvalitetsavgiften baseras på uppgifter om tilldelad kapacitet, orsak till inställelse och registrerad tidpunkt för inställelse. Kvalitetsavgiften tas endast ut för sådana orsaker som Trafikverket är direkt ansvarigt för och som registrerats med orsakskod Driftledning (D), ”Infrastruktur” (I) och Banarbete- förändrat/nyttillkommet (E).

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

### 6.5.5 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, beslutar Trafikverket 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. Parterna kan i trafikeringsavtalet komma överens om ytterligare informationsgivning.

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 driftförhållanden, ska kvalitetsavgift betalas för all merförsening.

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 med avseende på dessa tre förhållanden, vilket inte utesluter att tillämpningen av systemet upphör på grund av den rådande situationen i endast ett av dessa förhållanden, om störningseffekten påverkar trafiken på nationell nivå.

## 6.5.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

### 6.5.6.1 Merförseningar

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer kan skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning 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. Begäran ska ske enligt det tillvägagångssätt som beskrivs på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se). Begäran ska vara fullständigt ifylld, inkluderat en adekvat motivering till kodändring, och kan inte kompletteras i efterhand. För orsakskoden *Ytterligare utredning* ska järnvägsföretag och trafikorganisatörer förutom ovanstående även bilägga sin tillgängliga information om ärendet samt bistå och medverka i utredningen av den faktiska orsaken.

En begäran om förnyad bedömning måste vara Trafikverket till handa senast under det sjätte kalenderdygnet efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades. Trafikverket ska då redovisa sitt slutliga ställningstagande senast under det nionde kalenderdygnet efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades.

Processen beskrivs nedan:

Dag	Händelse/aktivitet
0	Tågläge påbörjas.
0-3	Trafikverket granskar alla orsakskoder, och eventuella justeringar görs. Trafikverkets avtalspart kan begära en förnyad bedömning, men Trafikverket kan fortfarande ändra den inrapporterade koden.
4-6	Trafikverkets avtalspart kan granska orsakskoden i systemet "Här och Nu" och därefter begära en förnyad bedömning av orsakskoden.
7-9	Trafikverket analyserar begäran om förnyad bedömning och beslutar om tillstyrkan eller avslag. Dag 9 låses koden och ligger till grund för kommande fakturering och uppföljning.

Tabell 6.24

Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning ska skickas in via e-tjänst eller aktuell blankett som finns på Trafikverkets webbplats, [Trafikverket.se](http://Trafikverket.se).

I bilaga 1 A anges vart en begäran ska skickas.

#### 6.5.6.2 Inställda tåg

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer kan begära förnyad bedömning av orsakskod om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för inställda tåg. Begäran ska skickas in via e-tjänst eller blankett som finns på [Trafikverket.se](http://Trafikverket.se). Begäran ska vara fullständigt ifylld och innehålla en adekvat motivering till kodändring, och den kan inte kompletteras i efterhand. En begäran som avser orsakskod för inställda tåg ska vara Trafikverket till handa senast inom 60 kalenderdagar från planerad avgångsdag vid utgångsstation.

## 6.6 Förändringar av avgifter

Avgifterna gäller som huvudregel under hela tågplanen. Eventuella undantag från denna princip anges i respektive avsnitt.

Trafikverket har aviserat en långsiktig inriktning för banavgifterna, det vill säga avgifterna för minimipaketet av tillträdestjänster enligt avsnitt 6.3.1. För information om denna inriktning hänvisar vi i första hand till Trafikverkets rapport ”Banavgifter för ökad kund- och samhällsnytta” (publikation 2014:074) som kan laddas ned från Trafikverkets webbutik. I andra hand hänvisar vi till kundtjänst.

I den långsiktiga inriktningen redovisar Trafikverket bland annat metoder och bestämmelser som används vid beräkning av kostnader för nyttjande av järnvägsinfrastruktur. Där framgår även vilka intäkter banavgifterna beräknas inbringa år för år under hela den tolvårsperiod som beslutet om den nationella planen för transportinfrastrukturen omfattar. Inriktningen revideras normalt i samband med revideringen av den nationella planen, som sker vart fjärde år. För nuvarande planperiod till och med 2029 har ingen revidering skett. Trafikverket räknar tills vidare med att intäkterna, såsom de anges i nämnda publikation, kommer att plana ut efter 2025 för att ligga på samma nivå till och med 2029.

Från våren 2020 räknar Trafikverket med att det finns nya ASEK-värden för järnvägstrafikens marginalkostnader. De kommer då att påverka nästa planperiod.

Persontåg har en högre spåravgift än godståg. Under de följande fem åren till och med 2025 kommer skillnader i avgiftssättning mellan tågslagen, som inte är sakligt grundade, att gradvis minska för att på sikt upphöra. Det betyder att spåravgiften för tågslagen person- och godståg kommer att sammanföras till en och samma genomsnittliga nivå.

## 6.7 Betalning

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

Betalning av avgifter sker 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 (avsnitt 6.3.1 respektive 6.3.4) har Trafikverket rätt att utställa faktura på grundval av tilldelade tjänster.

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

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

För att minimera kreditriskerna förbehåller sig Trafikverket rätten att i vissa fall begära en ekonomisk garanti. Den sökande kan uppfylla kravet antingen genom förskottsbetalning eller genom ett kontraktsarrangemang där ett finansinstitut, exempelvis en bank, åtar sig att säkerställa att sådana betalningar betalas när det 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 till någon del 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 tågplanepperiod, har Trafikverket rätt att stoppa leveransen av tjänster eller häva parternas trafikeringssavtal med omedelbar verkan.

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

## 7 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

### 7.1 Trafikeringsavtal

Trafikverkets allmänna avtalsvillkor gäller i och med att trafikeringsavtal tecknas och 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.

### 7.2 Allmänt

Vid utförande av rättigheter och skyldigheter får parterna anlita ersättare. Om Trafikverkets avtalsparter anlitar ersättare ska de skriftligen meddela detta till Trafikverket senast 14 kalenderdygn innan ersättaren börjar. Det ska då tydligt framgå vilken behörighet ersättaren har. Den som anlitas som ersättare får inte anlita någon annan i sitt ställe utan särskilt medgivande från Trafikverket.

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 angående användande av tjänst, reglerar bestämmelserna i Trafikverkets allmänna avtalsvillkor exklusivt parternas rätt till ersättning från varandra.

### 7.3 Parternas prestationer

#### 7.3.1 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.

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



### 7.3.2 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 inte behövs.

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 2 C.

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.

Om avtalsparten använder tjänster som inte tilldelats tas sedvanlig avgift för tjänsten ut och eventuella kostnader för reklamationer från andra järnvägsföretag och trafikorganisatörer samt kostnader för eventuell bortforsling av hindrande fordon.

### 7.3.3 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.

### 7.3.4 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.

### 7.3.5 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.

## 7.4 Avvikelser från avtal

### 7.4.1 Kvalitetsavgift vid avvikelse

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

Den part som orsakar avvikelser från tågplan ska betala en kvalitetsavgift enligt avsnitt 6.5.

Skyldigheten att betala kvalitetsavgift gäller under normala driftsförhållanden. Trafikverket informerar om när normala driftsförhållanden inte råder.

## 7.4.2 Avgift vid omledning

Om Trafikverket inleder banarbeten för sent eller ställer in planerade banarbeten där orsaken beror på Trafikverket, ska avtalsparterna vid omledning betala avgifter enligt de tilldelade tåglägena.

## 7.5 Avhjälpan av avvikelser

### 7.5.1 I samverkan och i dialog

Vid avvikelser från avtalat användande av infrastrukturen eller vid andra störningar ska parterna samverka för att avhjälpa avvikelserna eller störningen, om tiden tillåter. Vid omfattande störningar i trafik eller banarbete ska parterna föra en dialog.

### 7.5.2 Informera vid avvikelser och fel

Vid störningar ska parterna omedelbart informera varandra. Störningar ska avhjälpas så att trafikpåverkan minimeras.

Om det framgår att störningen inte kommer att avhjälpas inom en timme, ska den part som orsakar störningen informera motparten om hur arbetet med att avhjälpa störningen fortlöper. Trafikverket informerar genast också sina övriga berörda avtalsparter.

Trafikverket ska i god tid (helst 48 timmar i förväg) samråda med järnvägsföretag och trafikorganisatör om vilka åtgärder Trafikverket planerar att vidta vid vädervarningar eller annan liknande omständighet (som SMHI, MSB eller annan myndighet eller organisation informerar om) som riskerar att påverka tågtrafiken i stor omfattning. Trafikverket ska särskilt beakta de berörda tågens olika förutsättningar. Trafikverket ska om möjligt senast 12 timmar i förväg 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.

### 7.5.3 Prognos för avhjälpan och fortsatt trafik

Den part som orsakar störning ska lämna en prognos för när störningen kan vara avhjälpd.

Om akuta åtgärder inte avhjälpes störningen helt ska Trafikverket ta fram en prognos för möjligheterna till fullständigt avhjälpande. Prognosens innehåll ska meddelas Trafikverkets avtalsparter.

Trafikverket ska också lämna prognos på hur de berörda tåglägena påverkas och informera resenärer via Trafikverkets informationskanaler. Vid större störningar ska samråd ske med avtalsparterna för att avgöra vilka trafikåtgärder som ska vidtas innan slutgiltig information lämnas till resenärer.

#### 7.5.4 Inställetid

Trafikverket ska verka för att inställetiden för personalen samt om möjligt även felavhjälpningstiden, blir högst en (1) timme.

#### 7.5.5 Evakuering av resenärer

Trafikverket ska verka för att resenärer ska kunna evakueras inom två (2) timmar efter begäran från Trafikverkets avtalspart och snabbare i storstadsområden.

#### 7.5.6 Vid olycka

Arbete på olycksplats sker i enlighet med bilaga 7 B.

#### 7.5.7 Begäran om röjning

Om Trafikverkets avtalsparter begär röjning ska Trafikverket skriftligen bekräfta detta inom ett dygn från det att begäran mottagits.

#### 7.5.8 Resurser vid röjning

Vid röjning ska Trafikverkets avtalsparter, på Trafikverkets begäran, ställa fordon och förarpersonal till Trafikverkets förfogande, för transport av eget eller någon annans fordon eller egendom, till en plats som Trafikverket anvisar. Detta gäller under förutsättning att det kan ske utan avsevärda olägenheter och med beaktande av behörigheten hos Trafikverkets avtalsparter jämte berörd personal.

Inom Storstockholmsområdet förfogar Trafikverket genom avtal över ett diesellok med förare. Loket ska i första hand tas i anspråk för transport av järnvägsföretags fordon som inte kan framföras med egen dragkraft, exempelvis på grund av spänningslös kontaktledning. Regional operativ ledare vid Trafikledningsområde Öst/Stockholm beslutar om när och var loket ska användas.

De resurser som ställs till Trafikverkets förfogande ska uppfylla de krav som gäller för användande av tjänst, se 7.3.3.

#### 7.5.9 Ersättning vid röjning

För de resurser som Trafikverkets avtalspart ställer till Trafikverkets förfogande, för röjning åt någon annan än avtalsparten, har avtalsparten rätt till ersättning från Trafikverket för specificerade kostnader, inklusive kostnader för transport av fordon eller egendom, som tillhör avtalsparten eller någon annan.

Trafikverkets avtalsparter svarar själva för kostnader gällande bärgning och röjning av egna fordon och ska i förekommande fall ersätta Trafikverket för Trafikverkets

specificerade kostnader för detta. Trafikverket fakturerar detta löpande och använder betalningsvillkor 90 dagar.

Vid skadehändelse där Trafikverket får anses som vållande, har Trafikverkets avtalspart rätt till ersättning för röjnings- och bärgningskostnad även om inte sakskada uppkommit. Begäran om sådan ersättning ska ha kommit in till Trafikverket inom sextio (60) dagar efter utförd röjning, annars betalar Trafikverket inte ut någon ersättning.

Trafikverkets avtalspart kan träffa särskild överenskommelse om fakturering med någon annan part än Trafikverket.

## 7.6 Ersättningsansvar

### 7.6.1 Allmänt

Part är gentemot den andra parten, såvida annat inte explicit anges i trafikeringsavtalet, annat särskilt avtal om användande av tjänst eller annan bestämmelse i Trafikverkets allmänna avtalsvillkor, inte ersättningskyldig gentemot den andra parten för annan skada än sakskada som part vållat den andra parten och som i varje enskilt fall överstiger 0,5 prisbasbelopp.

Såvida annat inte explicit anges i trafikeringsavtalet, annat särskilt avtal om användande av tjänst eller annan bestämmelse i Trafikverkets allmänna avtalsvillkor, är vidare part gentemot den andra parten under inga förhållanden ersättnings- eller skadeståndsskyldig för:

- a) skada som uppkommit i anledning av att motparten inte fullgjort sina åtaganden enligt trafikeringsavtal eller annat särskilt avtal om användande av tjänst,
- b) följskada eller indirekt skada, eller
- c) skada som uppkommit till följd av förhållanden som enligt vad som nedan anges utgör befrielsegrunder.

### 7.6.2 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 se [Trafikverket.se/Trädsäkra järnvägar](http://Trafikverket.se/Trädsäkra_järnvägar)) 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](http://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.

### 7.6.3 Medvållande till skada

Skadestånd som parterna ska betala ut med anledning av skada kan jämkas om den andra parten varit medvållande till skadan. Jämkningsen ska ske efter vad som är skäligt med hänsyn till det vållande som har förekommit på ömse sidor.

### 7.6.4 Ersättningsbelopp

Ersättningsskyldighet vid sakskada omfattar sakens värde eller reparationskostnad (dock inte kostnad överstigande sakens värde), värdeminskning och stilleståndsersättning samt annan direkt skada. Se bilaga 7 C.

### 7.6.5 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 7.4 samt 7.10 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 järnvägstrafiklag (1985:192).

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.

### 7.6.6 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.

### 7.6.7 Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning

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 7.5.8. 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 7.5.8, ansvarar avtalsparten för Trafikverkets skada eller vad Trafikverket har betalat till tredje man, på samma sätt som vid vållande.

### 7.6.8 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.

### 7.6.9 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. Parternas rätt till ersättning bortfaller helt om inte tidsfristen för krav på ersättning iakttas.

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.

### 7.6.10 Påvisande av vårdslöshet

Om sammanhang mellan orsak och skada fastställs krävs det inte, i fall som avses i 7.6.3, att den skadelidande parten visar att den andra parten varit vårdslös. Om utredningen inte visar vad som orsakat skadan ska parterna bära sina egna kostnader.

## 7.7 Befrielsegrunder

### 7.7.1 Informera om befrielsegrund

Parterna är fria från ansvar för bristande fullgörelse av sina avtalsförpliktelser om bristen förorsakats av krig, terrorism, upplöpp, 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.

### 7.7.2 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 fullgörelse av sina avtalsförpliktelser. Trafikverkets avtalspart har i det sammanhanget rätt till ersättning från staten för det intrång statens användning medfört, i den mån rätt till ersättning följer av lag eller författning. Denna ersättning ska i så fall betalas ut av den myndighet som i lag eller författning anges som ersättningskyldig.

## 7.8 Avtalets giltighet

### 7.8.1 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.

## 7.8.2 Uppsägning vid kontraktsbrott

Om en part gör sig skyldig till väsentligt kontraktsbrott har motparten, oavsett vad som anges i 7.8.1, 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 6.7).

## 7.8.3 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.

## 7.9 Tvist

### 7.9.1 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.

## 7.10 Vissa internationella transporter

### 7.10.1 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.

## 7.11 Ansvar för ekonomisk skada

Enligt vad som följer av järnvägstrafiklagen ska Trafikverket såsom förvaltare av järnvägsinfrastruktur vara ansvarigt för visad ekonomisk skada som uppkommer för en transportör till följd av dennes skyldigheter vilka i sin tur följer av



hänvisningarna till COTIF 1999 jämte bihang, tågpassagerarförordningen (1371/2007), och lagen (2015:953) om kollektivresenärers rättigheter.

Trafikverket är ansvarigt i den utsträckningen en sådan skada har orsakats en transportör vid nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen och skadan har orsakats av järnvägsinfrastrukturen. Transportören ska 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.

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.

Om en transportör har rätt till ersättning av Trafikverket för ekonomisk skada och transportören har fått kvalitetsavgifter på grund av samma händelse ska kvalitetsavgifterna räknas av från ersättningen.

En transportör ska skriftligen framställa krav på ersättning för visad ekonomisk skada till Trafikverket. Kravet ska innehålla en redogörelse för händelser, grunder för kravet och underlag som specificerar den ekonomiska skadan. Ett sådant krav ska ha inkommit till Trafikverket senast nittio (90) dagar efter händelsen eller senast nittio (90) dagar efter att transportören mottagit den begäran om ersättning som grundar fordran mot Trafikverket om det är en begäran från tredje man. Framställs inte krav på ersättning mot Trafikverket i rätt tid upphör transportörens fordran att vara gällande mot Trafikverket.