



TRAFIKVERKET

Järnvägsnät- beskrivning 2021

Utgåva 2021-02-11

För leverans under tidsperioden 2020-12-13 till 2021-12-11

Järnvägsnätsbeskrivning JNB 2021

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 2021 samrådsutgåvan	2019-09-27
JNB 2021	2019-12-13
Avvikelsemeddelande 1	2020-03-31
Avvikelsemeddelande 2	2020-07-01
Avvikelsemeddelande 3	2020-09-17
Avvikelsemeddelande 4	2020-12-02
Avvikelsemeddelande 5	2021-02-11

Innehållsförteckning

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	3
1.6.1	Giltighetsperiod.....	3
1.6.2	Avvikelser.....	3
1.7	Publicering	3
1.8	Kontakter	3
1.9	Godskorridor – Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (ScanMed RFC)	4
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	16
2.7.3	Provkörning	16
2.7.4	Krav på ETCS-utrustning	16
2.7.5	Krav på ERTMS-kryptonycklar	16
2.8	Behörighetskrav för operativ personal	16
3	Infrastruktur	18
3.1	Inledning	18
3.2	Järnvägsnätets omfattning	18
3.2.1	Gränser	18
3.2.2	Anslutande järnvägsnät	18
3.3	Beskrivning av infrastrukturen	19
3.3.1	Geografisk anläggningsöversikt	19
3.3.2	Egenskaper	19
3.3.3	Trafikerings- och kommunikationssystem	22
3.4	Trafikrestriktioner	24
3.4.1	Särskild infrastruktur	24
3.4.2	Miljörestriktioner	28
3.4.3	Farligt gods	29
3.4.4	Tunnelrestriktioner	29
3.4.5	Brorestriktioner	29
3.5	Infrastrukturens tillgänglighet	29
3.5.1	Tillfälliga kapacitetsrestriktioner	29
3.5.2	Planerade större banarbeten	31
3.6	Anläggningar för tjänster	32
3.6.1	Stationer för resenärer, inklusive byggnader och plattformar	32
3.6.2	Kombiterminaler och lastplatser	32
3.6.3	Rangerbangårdar och tågbildningsanläggningar	32
3.6.4	Spår för uppställning	33
3.6.5	Underhållsanläggningar	33
3.6.6	Andra tekniska anläggningar	33
3.6.7	Havs- och inlandshamnsanläggningar	34
3.6.8	Undsättningshjälpmedel	34
3.6.9	Bränsledepåer	34
3.6.10	Andra anläggningar för tjänster	34
3.7	Tjänstanläggningar som förvaltas av annan än Trafikverket	34
3.8	Planerad utveckling av infrastrukturen	35
4	Tilldelning av kapacitet	36
4.1	Inledning	36
4.2	Processbeskrivning	36

4.2.1	Ansökan om kapacitet.....	36
4.2.2	Kompletterande ansökan.....	37
4.2.3	Ad hoc-ansökan	37
4.2.4	Ansökan om kapacitet och tjänster på trafikplatser	37
4.3	Tidsplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess	37
4.3.1	Tider för årlig tågplan	39
4.3.2	Tider för kompletterande ansökningar, årlig tågplan.....	40
4.3.3	Justering av tågplan.....	40
4.3.4	Tider för ansökan utanför tilldelningsprocessen (ad hoc).....	41
4.3.5	Kapacitetsförutsättningar	41
4.4	Tilldelningsprocessen	45
4.4.1	Samordningsprocessen.....	46
4.4.2	Twistlösning.....	46
4.4.3	Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process.....	47
4.4.4	Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen.....	47
4.4.5	Kapacitetsanalys	48
4.4.6	Kapacitetsförstärkningsplan.....	48
4.4.7	Fastställd primär tågplan.....	48
4.5	Tilldelning av kapacitet för underhåll, investeringar samt reinvesteringar.	49
4.5.1	Process	49
4.6	Tilldelad kapacitet som inte används, avbokning och återtagande av tilldelad tjänst.....	49
4.6.1	Avbokning av tågläge	49
4.6.2	Återtagande av tilldelad tjänst.....	50
4.7	Specialtransporter och farligt gods	50
4.7.1	Kapacitet för specialtransport	50
4.7.2	Tågläge med farligt gods	50
4.8	Särskilda åtgärder vid störningar	51
4.8.1	Principer.....	51
4.8.2	Operativa regler	51
4.8.3	Förutsägbara problem	52
4.8.4	Problem som inte kan förutses	53
4.9	Tilldelning av grundläggande tjänster vid angränsande anläggningar för tjänster.....	54
5	Tjänster	55
5.1	Inledning	55
5.2	Minimipaket av tillträdestjänster	56
5.2.1	Tågläge för persontrafik.....	57
5.2.2	Tågläge för godstrafik.....	58
5.2.3	Tågläge för tjänstetåg.....	58
5.3	Grundläggande tjänster	58
5.3.1	Tillträde till spår vid anläggningar för tjänster	58
5.3.2	Tillgång till tjänster vid anläggningar enligt avsnitt 5.3.1	64
5.4	Tilläggstjänster.....	64
5.4.1	Tillhandahållande av el	64
5.4.2	Tjänster för tåg.....	65
5.4.3	Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods	65
5.5	Extra tjänster	68
5.5.1	Telekommunikationsnät.....	68
5.5.2	Tillhandahållande av extra information	68
5.5.3	Teknisk kontroll av fordon.....	69

5.5.4	Biljettförsäljning på stationer för passagerare.....	69
5.5.5	Specialiserat tyngre fordonsunderhåll.....	69
5.5.6	Andra extratjänster.....	69
6	Avgifter.....	71
6.1	Avgiftsprinciper.....	71
6.2	Avgiftssystem.....	73
6.3	Tariffer.....	76
6.3.1	Minimipaket av tillträdestjänster.....	76
6.3.2	Grundläggande tjänster.....	77
6.3.3	Tilläggstjänster.....	79
6.3.4	Extra tjänster.....	83
6.4	Andra avgiftsincitament.....	84
6.4.1	Bokningsavgift.....	84
6.5	Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.....	84
6.5.1	Kvalitetsavgifter.....	84
6.5.2	Avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal.....	86
6.5.3	Rapportering av avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal.....	87
6.5.4	Skyldighet att betala kvalitetsavgift.....	88
6.5.5	Undantag från verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.....	89
6.5.6	Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsaksskodning.....	89
6.6	Förändringar av avgifter.....	93
6.7	Betalning.....	93
7	Trafikverkets allmänna avtalsvillkor.....	95
7.1	Trafikeringsavtal.....	95
7.2	Allmänt.....	95
7.3	Parternas prestationer.....	95
7.3.1	Trafikverkets leverans.....	95
7.3.2	Avtalspartens användning.....	96
7.3.3	Bärgningsresurs före användning.....	96
7.3.4	Betalning för tjänst.....	96
7.3.5	Miljöansvar.....	96
7.4	Avvikelser från avtal.....	96
7.4.1	Kvalitetsavgift vid avvikelse.....	96
7.4.2	Avgift vid omledning.....	97
7.5	Avhjälpande av avvikelser.....	97
7.5.1	I samverkan och i dialog.....	97
7.5.2	Informera vid avvikelser och fel.....	97
7.5.3	Prognos för avhjälpande och fortsatt trafik.....	97
7.5.4	Inställelsetid.....	98
7.5.5	Vid olycka.....	98
7.5.6	Resurser vid röjning.....	98
7.5.7	Ersättning vid röjning.....	98
7.6	Ersättningsansvar.....	99
7.6.1	Allmänt.....	99
7.6.2	Vållande till skada.....	99
7.6.3	Medvållande till skada.....	100
7.6.4	Ersättningsbelopp.....	100
7.6.5	Ersättningsansvar vid skada som drabbat tredje man.....	100
7.6.6	Ansvar vid järnvägsdrift.....	101
7.6.7	Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning.....	101
7.6.8	Underlag för skadeutredning.....	101

7.6.9	Tidsfrist för krav på ersättning.....	102
7.6.10	Påvisande av vårdslöshet	102
7.7	Befrielsegrunder.....	102
7.7.1	Informera om befrielsegrund	102
7.7.2	Statens rätt att använda järnvägen.....	102
7.8	Avtalets giltighet.....	103
7.8.1	Trafikeringsavtal	103
7.8.2	Uppsägning vid kontraktsbrott.....	103
7.8.3	Avtal upphör att gälla vid konkurs och vid indraget tillstånd	103
7.9	Tvist	103
7.9.1	Samrådsorgan i första hand.....	103
7.10	Vissa internationella transporter	103
7.10.1	Regler enligt COTIF	103
7.11	Ansvar för ekonomisk skada.....	104

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 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 – Tågläges- och passageavgift

Bilaga 6 B – Orsakskoder

Bilaga 6 C – Beräkningsexempel elkostnad

Bilaga 7 B – Hanteringsregler vid olycka eller tillbud

Bilaga 7 C – Rutiner vid skadereglering

Bilaga 7 D – Rutiner vid evakuerings- och röjningssituationer

Förkortningar och definitioner

Förkortningar

BAP: Banarbetsplan
COTIF: Convention relative aux transports internationaux Ferroviaires
EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
ERTMS: European Rail Traffic Management System
ETCS: European Train Control System
EU: Europeiska unionen
GSM-R: Global System for Mobile Communication – Railway
NJDB: Nationell järnvägsdatabas
OSS: One-Stop Shop
PSB: planerade större banarbeten
RNE: RailNetEurope
STAX: största tillåtna axellast
STH: största tillåtna hastighet
STVM: största tillåtna vikt per meter
TDOK: Trafikverksdokument
TPÅ: Trafikpåverkande åtgärd
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.

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

Bruttotonkilometer: Bruttotonkilometer av ett tåg beräknas som tågets bruttovikt gånger sträckan tåget kört i kilometer.

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.

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.

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

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 infrastruktur-förvaltare.

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

Kapacitetsplan: Plan som beskriver den möjliga trafikeringen på en infrastruktur som har tillfälliga begränsningar eller kapacitetsrestriktioner. De sökande ska följa kapacitetsplanen när de ansöker om kapacitet.

Kodifierad bana: Är uppbyggd av linjer och driftplatser som är kodifierade. En bana kodifieras utifrån vilken kodifieringsklass av lasten som kan tillåtas framföras utan restriktion.

Kodifierad transport: En kodifierad transport är intermodal och kräver dels att banan där transporten framförs är kodifierad enligt beslutade nivåer, samt att aktuella enheter är kodifierade enligt IRS 50596-6 (tidigare UIC 596-6). Om den planerade sträckan har samma eller högre kodifieringsklass som lasten, kan kodifierad transport genomföras.

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 vid haveri, olycka eller avslutad räddning i syfte att undanröja hinder för att få spår trafikerbart.

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.

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

Tillträdestjänster: Tjänster som ingår antingen i tjänstekategorin minimipaketet av tillträdestjänster (tåglägen) 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.

Trafikorganisatör: 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 trafikorganisatör.

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

Trafikpåverkande åtgärd: Tidigt planerad åtgärd som påverkar tillgänglig kapacitet i anläggningen. Trafikpåverkande åtgärd med stor trafikalk påverkan kan i ett senare skede presenteras som ett PSB.

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.

Tåguppdrag: Sammanhållande begrepp för en transportuppgift. Kan innehålla flera tåglägen (varianter av tåguppdraget) med olika rutter, trafikutbyten, tider eller andra egenskaper beroende på trafikeringsdag.

Termer som används internationellt finns i ordboken RNE Glossary of Terms på RNE:s webbplats www.rne.eu.

1 Allmän information

1.1 Inledning

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

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 och tillsynsmyndighetens föreskrifter. Dessa författningar samt delar av den näringsrättsliga lagstiftningen, däribland konkurrenslagen (2008:579), utgör det mest centrala regelverket för järnvägssektorn.

Järnvägslagen 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. Hur en sådan anmälan görs beskrivs på www.trafikverket.se/jnb. På webbsidan – gå vidare till rubriken *Trafikverkets kontaktregister för inbjudan till samråd av JNB*, som finns i kolumnen till höger.

1.4.2 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 2021:

- **från den 13 december 2020 klockan 00.00**
- **till den 11 december 2021 klockan 24.00**

1.6.2 Avvikelser

Om en publicerad järnvägsnätsbeskrivning måste ändras, ska samråd ske i god tid. Det gäller dock inte om avvikelser beror på akuta säkerhetsskäl eller ändring i lag eller annan bindande författning. Om avvikelser 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. 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.

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

1.8 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

1.9.1 Corridor One-Stop shop

Det är skillnad mellan ScanMed RFC Corridor One-Stop shop (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 infrastrukturförvaltarens hela produkt- och servicekedja
- erbjuder information för att den sökande ska få tillgång till infrastrukturen hos varje enskild infrastrukturförvaltare inom RNE
- tillhandahåller tågtrafikerbjudanden för hela den internationella resan; ansökan/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. Trafikverkets OSS kan nås via e-post: 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. 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.

Train Information System (TIS) visar tåglägesinformation för internationella tåg. Tillgång till TIS är gratis. Ett användarkonto kan beställas via RNE TIS Support: support.tis@rne.eu. Mer information finns på <http://tis.rne.eu/>.

2 Villkor för tillträde och trafikering

2.1 Inledning

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

Ett järnvägsföretag eller 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 Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2019:51.

Ytterligare information finns på Transportstyrelsens webbplats

<https://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).

Elöverbryggning är ett problem som förekommer på järnvägsnätet. Elöverbryggning 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 tillgängliga 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.

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 avhjälpt.

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. 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 eventuella erforderliga 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 tågklareraren 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 tåglägen (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

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

2.7.1 Kommunikationssystem GSM-R

GSM-R-fordonsutrustning som uppfyller krav i TSD "Trafikstyrning och signalering" samt EIRENE¹-specifikationerna måste finnas installerad i samtliga fordon där man måste kunna kommunicera med Trafikverkets trafikledning.

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".

Dokumenten 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

¹ EIRENE – European Integrated Railway Radio Enhanced Network

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.

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-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.

2.7.5 Krav på ERTMS-kryptonycklar

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

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.

3 Infrastruktur

3.1 Inledning

Kapitlet beskriver Trafikverkets tillgängliga infrastruktur för Tågplan 2021, och hänvisar till ansökningsprocessen för kapacitetstilldelning för respektive tjänst. Översiktlig teknisk information i form av kartor finns i järnvägsnätsbeskrivningens karttjänst, nedan kallad karttjänsten. Länk till karttjänsten finns på Trafikverkets webbplats, i anslutning till aktuell järnvägsnätsbeskrivning. 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 inklusive de gränspunkter där järnvägsnätet gränsar till andra länder.

Trafikverkets järnvägsnät avgränsas av följande gränspunkter:

- Riksgränsen, km 1 542+573: Norge, förvaltare Bane NOR SF
- Haparanda, 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 över anläggningens nuvarande utformning går också att få på [NJDB på webb](#) som finns på Trafikverkets webbplats. Information om järnvägsanläggningen kan även laddas ner från [Lastkajen](#) som också finns på Trafikverkets webbplats.

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.

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

Technical drawing of a house plan. The drawing shows the footprint of the house with various dimensions. The overall width is 4850 and the overall depth is 4500. The main living area has a width of 1700 and a depth of 3640. The roof is shown with a gable structure, with a peak width of 690 and a slope of 150. The drawing also shows the location of the 'Rök' (chimney) and the 'Rök' (chimney) location. The drawing is a technical drawing of a house plan, showing the footprint of the house and the roof structure. The dimensions are given in millimeters.

Technical drawing of a roof structure showing dimensions and components. The drawing includes a side elevation and a plan view. The side elevation shows a roof with a total height of 4790 and a vertical height of 3780. The roof slope is 150. The plan view shows a rectangular structure with a total width of 840 and a total length of 3500. The plan view also shows a series of horizontal dimensions: 1850, 1660, 1635, 1510, 1430, and 1330. The plan view also shows a series of vertical dimensions: 1200, 780, 385, 50, and 150. The plan view also shows a series of horizontal dimensions: 150, 305, and 150. The plan view also shows a series of vertical dimensions: 1200, 780, 385, 50, and 150. The plan view also shows a series of horizontal dimensions: 150, 305, and 150. The plan view also shows a series of vertical dimensions: 1200, 780, 385, 50, and 150.

20

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 provas 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 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 trafikeringsystem som gäller för de olika bansträckorna.

3.3.3.1 Signalsystem

Se avsnitten om trafikeringsystem 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

Tågklarare övervakar och styr trafiken operativt, genom att de manövrerar växlar och signaler på driftplatserna. De olika typerna av trafikeringsystem ger i olika grad tekniskt stöd för tågklararen, 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, måste ombordsystemet uppfylla BL3.4 (Specifikationsuppsättning nr 2, ETCS basversion 3, underhållsutgåva 1 och GSM-R basversion 1), eller högre systemversion.

Ombordsystem som uppfyller BL3.4 eller högre 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.

För att få tillgång till nödvändiga ERTMS kryptonycklar måste varje fordons utrustning för tågskyddssystemet ETCS vara anslutet till en KMC (Key Management Centre). KMC ansvarar för nyckelhanteringen mot ansluten fordons- och markutrustning för ETCS. KMC ansvarar också för utbyten av kryptonycklar mot andra KMC:er. För tillgång till ERTMS kryptonycklar från Trafikverkets KMC, måste den KMC som fordonsutrustningen är ansluten till, ha avtal om kryptonyckelhantering med Trafikverket och begära kryptonycklar i god tid (3

månader). För frågor om kryptonycklar kan Trafikverkets KMC kontaktas på kmc@trafikverket.se.

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

Sträckor reserverade för persontrafik

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.

Sträcka reserverad för pendeltågstrafik

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

- Citybanan och innerspårerna på de fyrspåriga sträckorna Tomtebodas övre–Skavstaby/Huvudsta, Spånga–Kallhäll samt Årstaberg²–Flemingsberg

För trafikering av sträckan (Stockholms södra) – (Tomtebodas övre) via Stockholm City gäller följande förutsättningar:

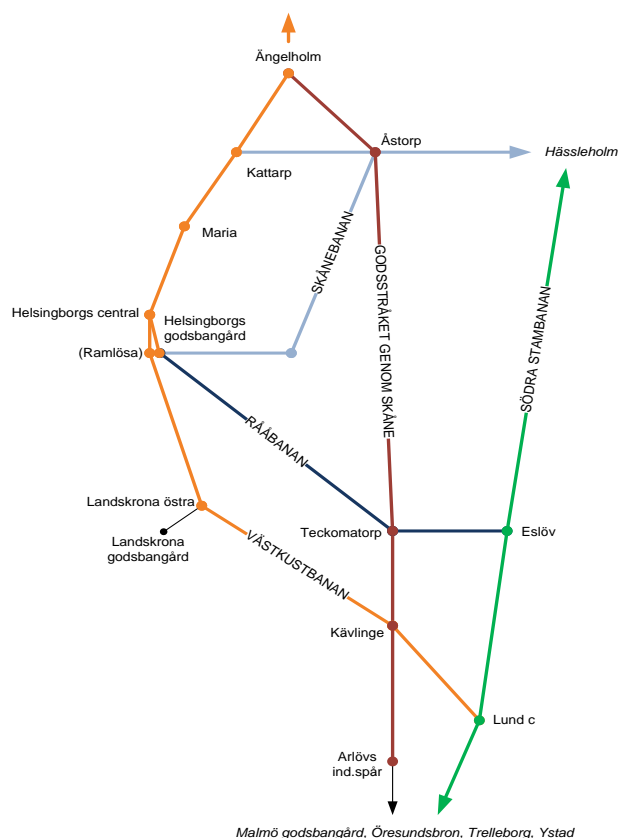
² Sträckan Stockholms södra–Årstaberg via Nya Årstabron (spår U2, N2)

- Överskjutande last får inte förekomma.
- Tågsätten ska vara sammansatta på ett sådant sätt att sträckorna kan trafikerats 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)–(Tomtebodavästra) via Stockholm City utgörs av (Stockholms södra)–(Tomtebodavästra) 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 ska upphöra, 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.

Bandel	Sträcka med upphört underhåll
136 (Morjärv)–Karungi–(Haparanda)	(Morjärv)–Karungi–(Haparanda)
151 (Jörn)–Arvidsjaur	(Jörn)–(Arvidsjaur)
236 (Åänge)–Stugsund	(Sandarne)–Stugsund
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

Tabell 3.1

Bana/sträcka känsliga för omfattande trafikökningar

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

Bandel	Berörd sträcka	Kommentar
149 (Mellansel) - (Örnsköldsvik)		
152 (Hällnäs) - (Storuman)		
153 (Forsmo) - (Hoting)		
232 (Härnösand) - (Långsele)	(Västerasby) - (Långsele)	Åtgärdas under T22
340 (Fagersta) - (Ludvika)		
344 (Ängelsberg) - (Snyten)		
361 (Mora) - Lomsmyren		
364 (Kristinehamn) - (Nykroppa), (Daglösen) - Filipstad		
371 (Mora) - Blyberg		
376 (Repbäcken) - Malung		
391 (Grängesberg) - (Ställdalen) - (Frövi)	"Silverhöjdsspåret" (Grängesberg) - (Ställdalen)	
393 Bofors - (Strömtorp)		
435 (Örbyhus) - Hallstavik		
452 (Folkesta) - (Nybybruk)		
453 Åkers styckebruk - (Grundbro)		
552 (Gårdsjö) - (Håkantorps)		
563 (Kimstad) - Finspång		
591 (Kumla) - Närkes Kvantorp		
621 (Uddevalla) - Strömstad		
654 (Herrljunga) - (Borås C)		Åtgärdas under T21
656 (Borås C) - (Varberg)		Åtgärdas under T22
661 (Kil) - Torsby		
662 (Mellerud) - Billingsfors		
666 (Alvhem) - Lilla edet		
731 (Jönköping gbg) - (Vaggeryd)		
732 (Nässjö) - (Värnamo) - (Landeryd)	(Värnamo) - (Landeryd)	
733 Landeryd - (Furet)		
735 (Torup) - Hyltebruk		
829 (Nässjö C) - Vetlanda		
831 (Nässjö C) - (Hultsfred)	(Eksjö) - (Hultsfred)	
832 Hultsfred - Berga		
833 (Berga) - Oskarshamn		
841 (Bjärka-Säby) - (Hultsfred)		
843 (Linköping) - Bjärka-Säby		
845 (Bjärka-Säby) - Västervik		
851 (Älmhult) - Olofström		Åtgärdas under T21
872 (Vetlanda) - Kvillsfors		
873 (Kvillsfors) - (Pauliström)		
875 (Blomstermåla) - (Berga)		

876	(Kalmar S) - Blomstermåla		
877	(Mönsterås bruk) - Mönsterås - (Blomstermåla)		
952	(Kristianstad) - Åhus		

Tabell 3.2

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.

Bandel	Berörd sträcka
141 Nyfors–Piteå	Arnemark–Piteå
143 Bastuträsk–Skelleftehamns övre	Finnforsfallet–Skellefteå
232 (Härnösand)–(Långsele)	Västerasby–Långsele
552 Mariestad–Håkantorp	(Mariestad)–(Lugnås), (Råbäck)–Källby, (Lidköping)–(Håkantorp)
654 (Herrljunga)–(Borås C)	(Herrljunga)–(Fristad)
656 (Borås C)–(Varberg)	Skene–Varberg

Tabell 3.3

Bandel 141 Nyfors–Piteå

På sträckan Arnemark–Piteå, km 38+950 – 48+850 är hastigheten nedsatt till 70 km/tim.

Bandel 143 Bastuträsk–Skelleftehamns övre

På sträckan Finnforsfallet–Skellefteå, km 27+100 – 40+360 är hastigheten nedsatt till 70 km/tim.

Bandel 232 (Härnösand)–Långsele

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

Bandel 552 Mariestad–Håkantorp

På sträckorna (Mariestad)–(Lugnås), km 41+490 – 50+193; (Råbäck)–Källby, km 72+350 – 84+584 och (Lidköping)–(Håkantorp), km 94+390 – 120+424, är hastigheten nedsatt till 80 km/tim.

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–(Tomtebodavägen övre).

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 järnvägsinfrastruktur för godstrafik med farligt gods, se avsnitt 3.4.1.

3.4.4 Tunnelrestriktioner

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

Utöver de tunnelrestriktioner som nämns i avsnitt 3.4.1 och 3.4.3 gäller följande: tunnlar på järnvägsnätet överensstämmer med TSD SRT, efter datum (EG-kontrollintyg)

- Bdl 405 Stockholm Norra, Norra Stationstunneln – 2018-10-11
- Bdl 405 Värtan, Ruddamstunneln – 2018-04-16
- Bdl 434 (Uppsala C)–(Samnan), Tunnel Gamla Uppsala – 2017-04-26
- Bdl 451 Strängnäs–(Härad) spår 1 USP, Nya Strängnästunneln – 2018-06-26

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 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/TPÅ³), inklusive samråd med sökande. Det finns olika kategorier av TPÅ:er. De kategoriseras enligt nedan:

³ TCR(Temporary capacity restriction) = TPÅ (Trafikpåverkande åtgärder)

Kategori	Sammanhängande dagar	Trafikpåverkan (uppskattad trafik ställs in, leds om, ersätts med andra trafikslag)
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

Tabell 3.4

Bilaga VII till direktivet 2012/34/EU beskriver vid vilka tidpunkter uppgifter som planerade TPÅ:er ska offentliggöras. Trafikverket offentliggör och justerar TPÅ:er i enlighet med direktivet

Kriterier för omledning vid TPÅ med mycket stor påverkan

I samrådet mellan Trafikverket och den sökande används tågtyper för att fördela preliminär kapacitet på berörd omledningssträcka eller ordinarie sträcka med kapacitetsrestriktion.

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

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

- utbud
- svårigheter att ersätta med annat trafikslag
- tidskänslighet för olika typer av trafik.

Vid kapacitetsbrist hanteras och regleras uppkommen brist inom samma tågtyp. Prioriteringen mellan olika tågtyper kan variera över dygnet.

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

Trafikverket använder tågtyperna godståg, fjärrtåg, regionaltåg, lokaltåg, pendeltåg, nattåg, snabbtåg, flygpendeltåg och tjänstetåg.

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

Sökande som vill delta i samrådsprocessen för TPÅ kan skicka anmälan till TPA@trafikverket.se.

3.5.2 Planerade större banarbeten

För mer information om 2021 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.

Se även avsnitt 4.3.5.1

3.6 Anläggningar för tjänster

I kapitel 5 beskrivs de tjänster som Trafikverket tillhandahåller. Vissa tjänster är kopplade till anläggningar vilka beskrivs här. För tillgång till andra anläggningar för tjänster än Trafikverkets, se uppgifterna under avsnitt 3.7.

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 andra anläggningar för tjänster än Trafikverkets, se uppgifterna under avsnitt 3.7.

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
- riktningspår.

Rangerbangårdar delas in 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, Tomtebodas, 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	Bromsprovnings-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
Tomtebodan	Tm	20–25		
Trelleborg	Trg	9–18, 91	Ja	
Västerås västra	Våv	5–14, 201–204		
Ånge godsbangård	Åggb	11–31, 102–106		

Tabell 3.5

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 strömvtagare och för upptryck hos strömvtagare.

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 en tjänst för röjning av järnvägsfordon, enligt avsnitt 5.3.1.8. Tjänsten införs enligt planen som framgår av kartan på [Trafikverket.se](https://trafikverket.se)

På kartan framgår det även att tjänsten inte görs tillgänglig på den infrastruktur som Trafikverket inte förvaltar samt särskilt markerade sträckor på kartan.

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

3.6.9 Bränsledepåer

Trafikverket tillhandahåller inga bränsledepåer.

3.6.10 Andra anläggningar för tjänster

Bromsprovsanläggningar

En bromsprovsanläggning finns i Göteborg Skandiahamnen, 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

Enligt EU-förordningen 2017/2177, som trädde i kraft den 1 juni 2019, ska tjänsteleverantörer för tjänster relaterade till transport på järnväg upprätta en anläggningsbeskrivning. Vad en anläggningsbeskrivning ska inbegripa beskrivs i förordningens artikel 4.

Enligt samma förordning ska Trafikverket tillhandahålla en sammanställning över tjänsteleverantörernas länkar till deras anläggningsbeskrivningar. Sammanställningen ska presenteras i samband med publiceringen av Järnvägsnätsbeskrivning 2021 den 13 december 2019. Länklistan kommer då att innehålla alla de anläggningsbeskrivningar som Trafikverket fått från tjänsteleverantörerna före den 31 oktober 2019.

Transportstyrelsen är förvaltningsmyndigheten som utövar tillsyn över anläggningsbeskrivningarna och tjänsteleverantörerna. Trafikverket tillhandahåller

plats på webbplatsen trafikverket.se för länkar till anläggningsbeskrivningarna enligt förordningens artikel 5.

Trafikverket kommer att uppdatera webbsidan på [Trafikverket.se](https://trafikverket.se) månadsvis med kompletta leveranser av material, från dem som uppfyller kriterierna som tjänsteleverantör enligt järnvägslagen (2004:519).

Länklistan och mer information om detta finns på [Trafikverket.se](https://trafikverket.se).

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 aktuella genomförandeplan, som hanterar de närmaste sex åren och uppdateras årligen.
- Plan för införande av ERTMS i Sverige (TRV 2015/63202). För mer information om prognos för ERTMS-införande på driftplatser, se [Trafikverkets webbplats](https://trafikverkets.se/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](https://trafikverkets.se/webbplats).

4 Tilldelning av kapacitet

4.1 Inledning

I detta kapitel beskrivs Trafikverkets process för tilldelning av kapacitet för tågläge och förläggning av nödvändiga 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. Denne samordnar sedan ansökan med övriga berörda infrastrukturförvaltare.

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

4.2.1 Ansökan om kapacitet

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.

Dokument av typen konstruktionsregler med mera, som ger mer ingående information om hur tågplanearbetet genomförs, finns tillgänglig i det externa arbetsrummet Kundinformation järnväg (behörighet krävs).

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.

Vid ansökan om användning av bromsprovсанläggningen i Skandiahamnen, Göteborg, se anvisningar i e-tjänsten på Trafikverkets webbplats.

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 tåglegen (PaPs) som tillhör Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (ScanMed RFC) ansöks direkt hos korridororganisationens Corridor OSS-funktion. Ytterligare info: www.scanmedfreight.eu

4.2.2 Kompletterande ansökan

Ansökan om kapacitet för tågläge och tjänster görs via trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se

Ansökningsblankett finns här: 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 kunna beviljas 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 möjligheten att få ansökt kapacitet.

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 anges 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

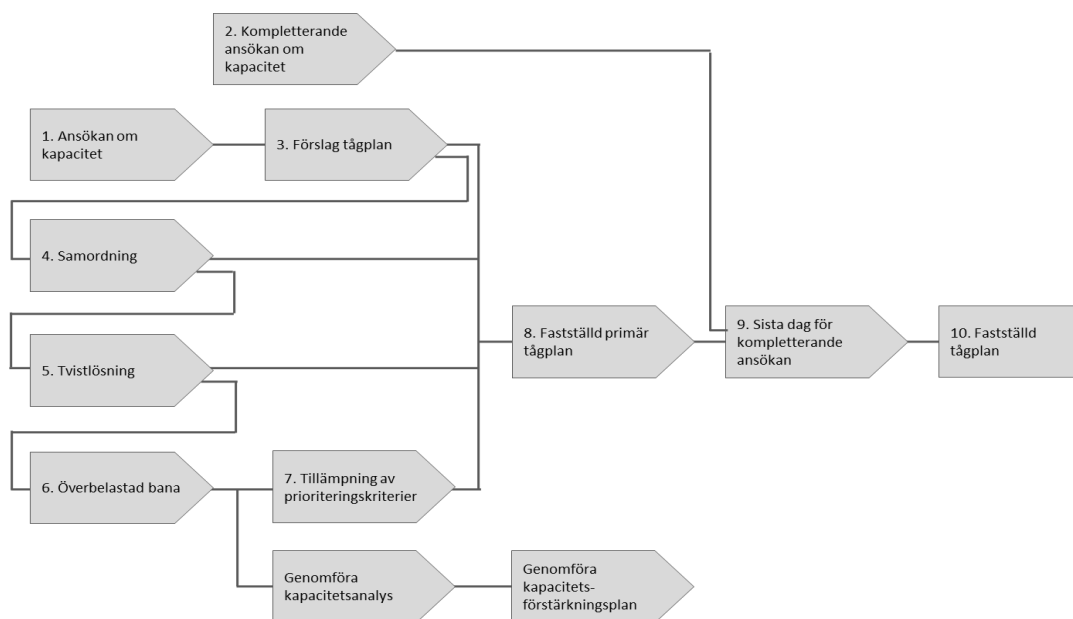
för perioden 2020-12-13 – 2021-12-11. Processen delas in i två faser:
Fas 1 är de tåg och tjänster som ansökts före sista dag för ansökan och som tilldelats i fastställd primär tågplan. I fas 2 kompletteras den fastställda primära tågplanen med ansökningar som inkommit som kompletterande ansökan och resulterar i en ettårig fastställd tågplan.

- process för justering av tågplan, se avsnitt 4.3.1.1
- 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 2020	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 2021.
	December 2019–juni 2020	Strategisk dialog, 2–3 års sikt: Trafikverket bjuder in järnvägsföretag och avtalskunder för att i dialog delge och diskutera preliminära trafikpåverkande förutsättningar för Tågplan 2022 och 2023 – för ett ömsesidigt utbyte och för att anpassa trafiken och banarbetena för bägge parter på bästa sätt.
	Augusti 2020	Strategisk dialog, 4–6 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 2024, 2025 och 2026.
	2020-01-13	Förplanerade internationella godstågslägen (PaP) för ScanMed Rail Freight Corridor publiceras.
	2020-02-11	Första datum för ansökan Tågplan 2021.
1	2020-04-14	Sista datum för ansökan om tågläge och tjänster till Tågplan 2021. Sista datum för Trafikverket att ange behov av kapacitet för banarbeten utöver planerade större banarbeten (PSB).
2	2020-04-15	Första datum för kompletterande ansökan om tågläge och tjänster till Tågplan 2021.
3	2020-07-06	Förslag till tågplan 2021 publiceras.
	2020-07-07 – 2020-08-07	Synpunkts- och samordningsperiod.
	2020-08-07	Synpunkter på förslag till Tågplan 2021 ska ha inkommit till Trafikverket senast klockan 09.00.
	2020-08-24	Fastställelse av internationell trafik ansökt via PCS. Gäller även nationella tåglägen ansökta som matare/utflöden till ScanMed RFC:s förplanerade tåglägen (PaP).
4	2020-08-07 – 2020-09-04	Samordningsperiod för Tågplan 2021.
5	2020-09-07	Sista datum för begäran om tvistlösning för Tågplan 2021.
	2020-09-18	Tvistlösning för Tågplan 2021 avslutad.
6	2020-09-18	Beslut om att förklara infrastrukturen överbelastad.

Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
7	2020-09-21	Kapacitetstilldelning med tillämpning av prioriteringskriterier.
8	2020-09-25	Fastställd primär tågplan 2021 publiceras.
	2020-10-09	Sista datum för att teckna trafikeringsavtal utifrån fastställd primär tågplan.
9	2020-10-19	Sista datum för kompletterande ansökan om tågläge och tjänster till Tågplan 2021.
	2020-10-20	Reservkapacitet för ScanMed Railfreight Corridor publiceras
	2020-10-20	Första dag för ad hoc-ansökan avseende tågplan 2021
	2020-11-06	Sista datum för ansökan om transporttillstånd för att säkerställa att "Beslut om transporttillstånd" finns framtagna till starten av tågplan 2021.
10	2020-11-16	Fastställd Tågplan 2021 publiceras.
	2020-11-20	Sista datum för inrapportering av annonseringsunderlag för persontåg i Tågplan 2021.
	2020-11-30	Sista datum för att teckna trafikeringsavtal utifrån fastställd tågplan. Gäller endast sökande som enbart ansökt om kapacitet i kompletterande ansökan.
	2020-12-13	Tågplan 2021 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 2020-04-14 hanteras i tilldelningsprocessen och resulterar i en fastställd primär tågplan. Tågplanen omfattar kapacitetstilldelningen för tåglägen, banarbeten och tjänster för perioden 2020-12-13 – 2021-12-11.

4.3.2 Tider för kompletterande ansökningar, årlig tågplan

Kompletterande behov av tjänster samt ansökningar om kapacitet för tåglägen som inkommit efter 2020-04-14 hanteras i den ordningsföljd som de inkommit och resulterar tillsammans med ansökningar enligt avsnitt 4.2.1 i fastställd tågplan 2021. I figur 4.1 framgår när ansökningarna hanteras.

4.3.3 Justering av tågplan

Tågplanen justeras vid sex tillfällen per år. För varje justeringstillfälle genomförs möten med järnvägsföretag och trafikorganisatörer.

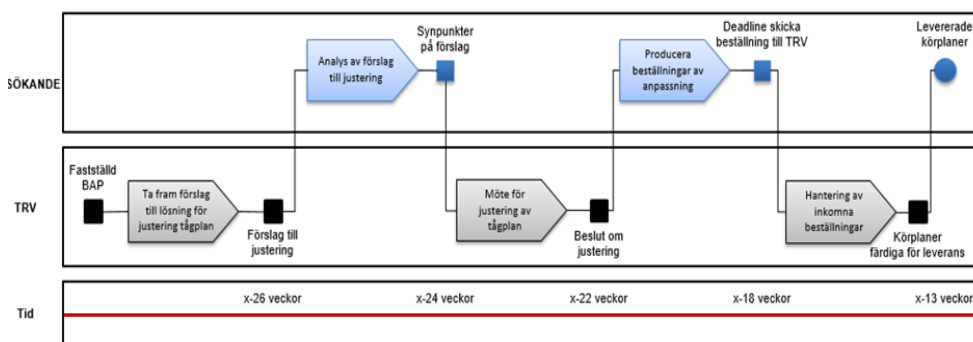
På grund av den korta tiden mellan fastställelse av tågplanen och trafikstarten kommer tidsfristerna som anges nedan i antal veckor inte kunna upprätthållas inledningsvis i tågplanen.

Trafikverket åtar sig följande

- tillhandahålla underlag och förslag till justering senast 2 veckor före justeringsmöte för sökande som tilldelats kapacitet och som berörs av föreslagen justering
- under justeringsmöte för aktuell tidsperiod föra dialog, tydligt beskriva förutsättningar och besluta om val av lösning för justering av kapacitet
- leverera justerade körplaner till de sökande. Den justerade körplanen ska levereras senast 13 veckor innan justerat tågläge ska trafikeras, till de sökande som inkommit med underlag i rätt tid.

Sökande som berörs av justering åtar sig att

- aktivt föra dialog med Trafikverket utifrån det underlag som skickats ut
- inkomma med underlag för ny körplan eller inställelse samt tjänster kopplade till den nya körplanen. Underlaget ska ha kommit in senast söndag kl. 23:59, 18 veckor före den vecka då justerat tågläge ska trafikeras. Exempel: Om ett justerat tågläge ska trafikeras under vecka 43, ska underlaget ha kommit in senast söndag kl. 23:59 vecka 24.



Figur 4.2. Justering av tågplan

4.3.4 Tider för ansökan utanför tilldelningsprocessen (ad hoc)

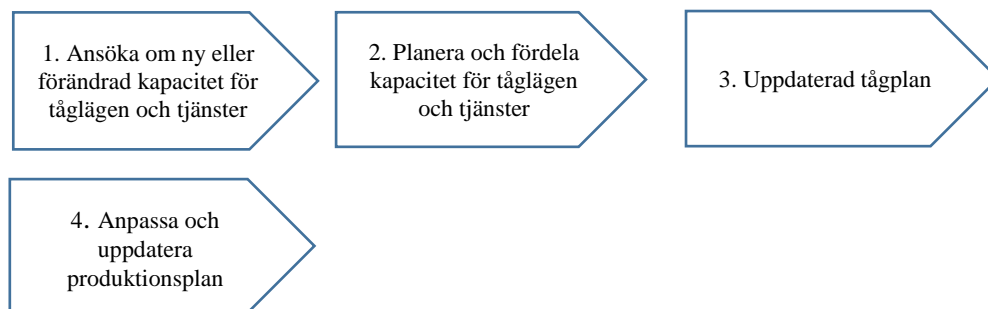
Kompletterande ansökningar om tjänster och/eller kapacitet för tåglägen som inkommit efter 2020-04-14 hanteras i den ordningsföljd som de inkommit och resulterar tillsammans med ansökningar enligt avsnitt 4.2.1 i fastställd tågplan 2021. I figur 4.1 framgår när ansökningarna hanteras.

Ansökningar om tjänster och/eller kapacitet för tåglägen eller justering av kapacitet för tåglägen som inkommit efter 2020-10-19, 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 tillkommande behov av 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 sökande 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.

Figur 4.3 Process för uppdatering av tågplanen

4.3.5 Kapacitetsförutsättningar

4.3.5.1 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 enkelspår.

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.

4.3.5.2 Förplanerade tåglägen för internationella korridorer

Senast elva månader före tågplanens trafikstart publiceras förplanerade tåglägen Pre-Arranged Paths (PaPs) för ScanMed RFC. De publiceras på korridorens webbplats www.scanmedfreight.eu samt direkt i ansöknings- och koordineringsverktyget PCS.

Korridorens 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 korridorens C-OSS-funktion.

Då dessa PaPs åtnjuter en särskild prioritet mot förändringar under tågplaneprocessen kan det för internationell godstrafik vara mer fördelaktigt att ansöka om dessa.

4.3.5.3 Kapacitetsrestriktioner

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 i en så kallad kapacitetsplan.

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

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

Kapacitetsplanen presenteras i sin helhet på Trafikverkets webbplats och i samband med tidig dialog inför kommande tågplan.

Trafikverket kan efter sista dag för ansökan i tilldelningsprocessen för ansökningar som fastställs i den primära tågplanen ta kontakt med sökande vars ansökan anses vara felaktig eller behöver kompletteras för att uppfylla kapacitetsplanens krav.

Vid dessa kontakter är det viktigt att sökande svarar snabbt på ställda frågor för att inte orsaka onödiga fördröjningar i tilldelningsprocessen. I de fall som svar inte lämnas inom den tidsram, normalt fem arbetsdagar, som anges i utskickad förfrågan kan Trafikverket efter påminnelse om svar avslå hela eller delar av ansökan om tågläge som berör kapacitetsplanen.

Trafikverket har för avsikt att ta fram följande kapacitetsplaner:

- Gävle–Åänge
- Karlberg–Ulriksdal
- Olskroken
- Ängelholm–Helsingborg
- Malmö–Lund.

4.3.5.4 Behov av tjänst på driftplatser

Många tillträdestjänster förutsätter tillgång till spår på driftplatser, 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 vid en intressekonflikt mellan flera ansökningar, i samband med tilldelningen ange vilka tjänster som har företräde.

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

För uppställning av godstrafikfordon i anslutning till 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 är alltid föremål för villkor. 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

Tilldelningsprocessen syftar till att uppnå en årlig tågplan som ger järnvägsföretagen förutsättningar för att leverera högkvalitativ järnvägstrafik som tillgodoser marknadens behov av järnvägstransporter. Tågplanen ska vara konstruerad så att det finns förutsättningar för att upprätthålla mycket hög punktlighet i hela trafiksystemet. Den ska vara välplanerad och robust. Risken för onödiga störningar i trafiken ska minimeras genom att inte bygga in hög störningskänslighet i tågplanen.

De senaste åren har mängden tåglägesansökningar ökat i högre grad än den tillgängliga kapaciteten. Dessa faktorer kan tillsammans komma att innebära att alla ansökningar om tågläge inte kan beviljas. Med en välfungerande tågplan, som så långt möjligt tillgodoser behoven av såväl långsiktigt som kortsiktigt planerad trafik, är ambitionen att göra järnvägen till ett än mer konkurrenskraftigt trafikslag i enlighet med direktiv 2012/34/EU.

Som verktyg för att uppnå detta används bland annat nedanstående planeringsförutsättningar under tilldelningsprocessen:

- tidsavstånd mellan tåg
- simulering av körbarhet
- kapacitetsrestriktioner, se bilaga 4 D
- kapacitetsplaner, se avsnitt 4.3.5.3
- förplanerade godstågslägen (PaPs) för ScanMed RFC.

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*

Synpunkter på tåglägen ska lämnas via tjänsten "Ansökan om kapacitet".

Synpunkter på tilldelad kapacitet för banarbeten samt uppställning och tilläggstjänster ska lämnas via e-post till trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se

Generell synpunkt: En övergripande synpunkt på en tilldelning, till exempel på inte konstruerade tåg eller på 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

Den som vill återta ett ansökt tågläge eller en uppställning innan den tilldelats i tågplanen ska skicka uppgiften i blanketten för kompletterande ansökan till trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se. Detta gäller också för återtagande av enstaka gångdagar.

Förslag till tågplan innehåller fördelning av kapacitet utifrån

- alla ansökningar om tåglägen, såväl nationella som internationella som inkommit senast 2020-04-14
- alla ansökningar om tjänster enligt avsnitt 5.3
- planerade banarbeten som redovisats av infrastrukturförvaltaren senast 2020-04-14
- det uppskattade 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.

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 av infrastrukturen 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](#).

Överbelastningsbeslutet ska innehålla information om

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

Efter lösning med stöd av prioriteringskriterier:

- beslut om tilldelning av kapacitet.

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 ansökts för järnvägsföretagets eller trafikorganisatörens räkning. Det är den som har ansökt om tågläget som sedan kan tilldelas detta. I samband med tilldelning av tågläget ingår den som ansökt 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](#).

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 ökad trafikaktivitet som inte ryms inom körplanen
- tågvikt eller tåglängd som kommer att överskridas

- avvikande tågsammansättning från tilldelad eller tillåten nivå och som försämrar prestanda i järnvägssystemet.

Se information om bokningsavgift (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 kan detta beaktas vid senare tilldelning av kapacitet, vilket medför att ett tågläge kan få lägre prioriteringskategori (bilaga 4 B) eller att Trafikverkets avtalspart kan komma att nekas tilldelning.

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. De operativa ledningarna på Trafikverket ska, vid varje enskild störning, i samverkan med berörda järnvägsföretag identifiera och utarbeta optimala åtgärder i syfte att minimera konsekvenser för resenärer och godstransportörer.

4.8.1.1 Evakuering av resenärer och röjning av järnvägsfordon

Vid störningar i järnvägstrafiken, där inte räddningstjänsten eller annan offentlig aktör är ansvarig enligt författning, ansvarar Trafikverket för att evakuering och/eller röjning inleds enligt 7.5.1. Både Trafikverket och berört järnvägsföretag ska därefter arbeta för att evakuering och/eller röjning kan påbörjas inom följande tidsfrister:

Påbörjad evakuering:

- Inom 60 minuter i storstad
- Inom 120 minuter i övriga landet

Påbörjad evakuering definieras som när första resenären måste lämna tåget oplanerat på annan plats än vid plattform.

Påbörjad röjning:

- Inom 120 minuter i storstad
- Inom 180 minuter i övriga landet

Påbörjad röjning definieras som när starttillstånd ges för att påbörja spärrfärd med hjälpfordon, alternativ växling (röjning inom driftplats) till hjälpbehövande järnvägsfordon.

4.8.1.2 Bärgning

Vid olycka eller haveri svarar samhällets räddningstjänst för räddning och järnvägsföretaget svarar för bärgning. Järnvägsföretagen är skyldiga att före trafikstart redovisa för Trafikverket de egna tillgängliga resurserna för bärgning, eller tecknat bärgningsavtal med någon annan.

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)
INFÖR – nationellt utkast årstidsstyrd beredskapsplan klar	5	16	29	40
Årstidsstyrd beredskapsplan				
• Kompletteringar från berörda parter både internt och externt	6-9	17-20	30-33	41-44
• Fastställelse beredskapsplan	10	21	34	45
UNDER – aktiveringsperiod årstidsstyrda beredskapsplaner	12-22	23-35	36-46	47-11
EFTER – nationellt utkast uppföljnings rapport klar	23	36	47	12

	Vårberedskap (vecka)	Sommarberedskap (vecka)	Höstberedskap (vecka)	Vinterberedskap (vecka)
Uppföljning årstidsstyrd beredskapsplan				
• Kompletteringar från berörda parter både internt och externt	24–25	37–38	48–50	13–14
• Fastställelse uppföljningsrapport	26	39	51	15

Tabell 4.1

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

4.8.4 Problem som inte kan förutses

4.8.4.1 Röjnings- och nödsituationer

Fastställd rutin för hur evakuerings- och röjningssituationer ska hanteras återfinns i bilaga 7D, där järnvägsföretaget och Trafikverket i dialog ska hitta en lösning till problemet. Om det inte går att komma överens om detta har Trafikverket befogenhet att besluta om hur situationen ska hanteras.

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

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

Innan röjningen påbörjas ska järnvägsföretaget arbetsjorda sina fordon och se till att nödvändiga åtgärder vidtagits. Om järnvägsföretaget använder någon annan modell av strömvagn 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 strömvagn. Vid akuta situationer kan Trafikverket avlägsna strömvagnen med de metoder som situationen kräver. Trafikverket ansvarar inte för skador på strömvagnarna, om det inte kan påvisas att Trafikverket orsakat skadan genom felaktigt agerande.

Om järnvägsföretagets fordon eller deras strömvagnsmodell 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 arbetsjording och nedbindning eller demontering av strömvagnen.

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, se avsnitt 5.2. 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, se avsnitt 5.3. 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, se avsnitt 5.4.
- **Extra tjänster**
I denna kategori ingår exempelvis tjänster som extra information och tillgång till GSM-R, se avsnitt 5.5.

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 begränsas helt eller delvis och/eller förändras på grund av störningar i järnvägstrafiken. Syftet är alltid att uppnå ett säkert och effektivt användande av infrastrukturen.

Sökande som transporterar ett fordon till att nyttja en tjänst som beskrivs i avsnitt 5.3.1.2 – 5.3.1.4 samt 5.3.1.6 och 5.4.2.1 har också ansvar för det under hela nyttjandet av tjänsten och fram till att fordonen nyttjas i en ny tjänst. I detta ligger bland annat betalningsansvaret för användning av tjänster som inte tilldelats enligt vad som anges i avsnitt 7.3.2.

På [Trafikverkets webbplats](#) finns uppräknat it-stöd och e-tjänster, både obligatoriska och frivilliga, som är till hjälp och nytta för den som använder Trafikverkets tjänster på järnväg. Där beskrivs också hur man får tillgång till dem. Trafikverket svarar inte för den utrustning som är nödvändig för att ta del av informationsutbytet mellan Trafikverket och den sökande, och inte heller för den sökandes mottagande av leveransen.

För information om var tjänsterna tillhandahålls, se kapitel 3. Bilaga 3 A visar var Trafikverket erbjuder tjänsterna *tillgång till plattform* (5.3.1.1), *tillträde till lastplats* (5.3.1.2), *spår för uppställning* (5.3.1.4) samt *anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon* (5.4.2.1).

För information om ansökan och tilldelning, se kapitel 4.

För information om avgifter, se kapitel 6.

Samtliga kontaktuppgifter finns i bilaga 1 A.

Information om andra som tillhandahåller tjänster

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

På Trafikverkets webbplats finns även uppgift om [tjänsteleverantörer för järnvägstransportsrelaterade tjänster i Sverige](#), där aktörer som tillhandahåller järnvägsnära tjänster till sökande och trafikoperatörer kan publicera kontaktuppgifter med länkar till den egna webbplatsen.

5.2 Minimipaket av tillträdestjänster

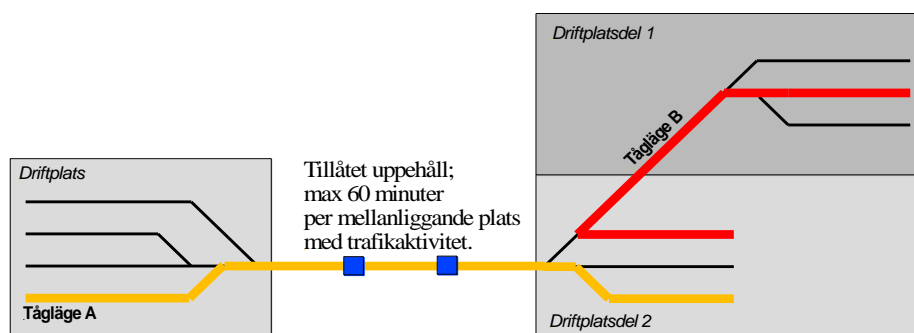
Trafikverket tillhandahåller minimipaket av tillträdestjänster i form av tjänsten *tågläge*, som indelas i följande alternativ:

- 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, ingår uppehåll på maximalt en timme (60 minuter) per mellanliggande plats med trafikaktivitet. 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.



Tågläge alternativ A – mellan driftplatser.

Tågläge alternativ B – mellan driftplatsdelar.

Figur 5.1

5.2.1 Tågläge för persontrafik

Om trafikuppgiften omfattar transport av resande ska ansökan avse tågläge för persontrafik. I tågläge för persontrafik ingår följande:

- 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.
- 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.

För mer information om trafikinformation till sökande och trafikoperatörer, se 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.

För mer information om trafikinformation till resenärer, se 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, punkterna 1–4.

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

5.3 Grundläggande tjänster

Grundläggande tjänster omfattar tillträdet till anläggningar för tjänster och tillgång till de järnvägsrelaterade tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar.

Anläggningar för tjänster omfattar installationer, mark, byggnader och utrustning som delvis eller helt särskilt iordningställts för att medge tillhandahållande av de tjänster som beskrivs i detta avsnitt.

För information om andra tjänsteleverantörer som tillhandahåller järnvägstransportsrelaterade tjänster, se avsnitt 5.1.

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 tjänster i stationsbyggnader eller allmänna utrymmen för resenärer.

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 kombiterminaler.

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 bärlighet, 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 närmast intill lastspåret får användas. Lastytan kan bestå av en lastkaj eller en markyta. Användandet ska ske enligt fastställda villkor.

3. trafikledning

Trafikverkets trafikledning på sidospår sker i enlighet med gällande trafikbestämmelser för järnväg. De aktörer som verkar på platsen svarar för samråd mellan de trafikverksamheter som pågår.

4. trafikinformation till sökande och trafikoperatörer

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.

Tjänsten tillhandahålls inte under Tågplan 2021, på grund av att Trafikverket saknar planeringsstöd som gör det möjligt att tilldela infrastrukturen så detaljerat. 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 spåranvändning, se avsnitt 4.3.4 och bilaga 4 D.

Uppställning av fordon regleras ur elsäkerhetssynpunkt i TDOK 2014:0415 – *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.

5.3.1.6 Andra tekniska anläggningar

Tillgång till bromsprovsanläggning

I Göteborg Skandiahallen (Gsh), vid spår 31–35, erbjuder Trafikverket en bromsprovsanläggning för laddning av luft i bromssystemets huvudledning, täthetskontroll och bromsprov samt underhållsladdning av uppkopplade vagnsätt. För den som ska använda anläggningen finns krav på genomgången utbildning.

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

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.

5.3.1.8 Undsättningshjälpmedel

Tillhandahållande av hjälpfordon för röjning av järnvägsfordon

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

Tjänsten omfattar hjälpfordon med tillhörande operativ driftpersonal.

Hjälpfordonen är diesellok med dragkraft för minst 900 ton. Loket är i båda ändar försett med rörlig dragkrok, bromshuvudledning och matarledning för att möjliggöra transporter, med koppeladapter/övergångskoppel, av fordon med automatkoppel på det hjälpbehövande fordonet.

Beredskapsnivån för tjänsten är anpassad för att en röjning ska kunna påbörjas inom tidsfrister och definitioner angivna i avsnitt 4.8.1.1. Tjänsten syftar till att stärka förmågan till en snabb, effektiv och säker röjning av hjälpbehövande järnvägsfordon. Det hjälpbehövande fordonet transporteras till en av Trafikverket anvisad plats. Bärning ingår inte i tjänsten.

Särskild information om avtalstecknande och leverans av tjänsten, se avsnitt 7.5.6.

5.3.1.9 Bränsledepåer och tillhandahållande av bränsle

Trafikverket har inga bränsledepåer och tillhandahåller inte bränsle.

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 konsument under 2021 köpa elcertifikat motsvarande 26,3 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.

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 med undantag för kodifierade transporter som kan framföras på en fördefinierad och kodifierad bana enligt [karta som finns på Trafikverket.se](https://www.trafikverket.se/karta-som-finns-pa-trafikverket-se).
- överskrider dynamisk referensprofil SEa med undantag för kodifierade transporter som kan framföras på en fördefinierad och kodifierad bana enligt [karta som finns på Trafikverket.se](https://www.trafikverket.se/karta-som-finns-pa-trafikverket-se).
- överskrider kod P/C 371 enligt UIC 596-6 (se 5.4.3.2 för kodifierad transport)
- använder den europeiska referensprofilen GC
- använder dynamisk referensprofil SEc
- överskrider banans linjekategori
- överskrider linjekategori D2 (STAX 22,5 ton och/eller STVM 6,4 ton/m)
- har inre axelavstånd större än 17,5 m
- har yttre axelavstånd mindre än 4,5 m
- har buffertöverhäng 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 största tillåtna axellast och/eller metervikt
- transport med tungvillkor – överskrider banans största tillåtna 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 ett transportvillkor ska omfatta samtliga sträckor där transporten ska framföras. Undantag kan dock göras för transportvillkor som innehåller fordon med minst 12 axlar.

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. Undantag förekommer för klämdagar och dagar med arbetstidsförkortning. Dessa publiceras på Trafikverkets webbplats.

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. Järnvägsföretaget ansvarar för att transporten har giltiga transporttillstånd innan avgång.

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 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. Undantag förekommer för klämdagar och dagar med arbetstidsförkortning. Dessa publiceras på Trafikverkets webbplats. I särskilda fall kan transporttillstånd hanteras utanför kontorstid.

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

Ansökan om transporttillstånd

Ansökan avser	Vem som ansöker om transporttillstånd
Fastställd tågplan	<p>Trafikverket ansöker om transporttillstånd för tåg som fastställts i tågplan och har ett villkor för specialtransport. Detta gäller även för ansökningar som görs under perioden för kompletterande ansökan om tågläge och tjänster. Järnvägsföretaget får ett meddelande via e-post när ansökan om transporttillstånd är beslutad. Beslut om transporttillstånd finns då att hämta i anvisat it-stöd.</p> <p>Järnvägsföretaget kan välja att själv ansöka om transporttillstånd, men måste då skriftligen meddela detta till Trafikverket innan tågplanen fastställs. Meddelandet skickas till specialtransporter.tillstand@trafikverket.se</p>
Innevarande tågplan	<p>Järnvägsföretaget ansöker om transporttillstånd via det it-stöd som finns på Trafikverkets webbplats. Järnvägsföretaget får ett meddelande via e-post när ansökan om transporttillstånd är beslutad. Beslut om transporttillstånd finns då att hämta i anvisat it-stöd.</p>
Utanför ordinarie kontorstid	<p>Efter kontakt med nationell operativ ledare ansöker järnvägsföretaget om transporttillstånd via det it-stöd som finns på Trafikverkets webbplats. Järnvägsföretaget får ett meddelande via e-post när ansökan om transporttillstånd är beslutad. Beslut om transporttillstånd finns då att hämta i anvisat it-stöd. Detta gäller under förutsättning att beslutat transportvillkor och fastställt tågläge finns.</p>

Ansökan avser	Vem som ansöker om transporttillstånd
Tillfälligt transporttillstånd	Tågledare ansöker om transporttillstånd. Detta gäller när tågfärd är planerad inom driftsperioden och har ett giltigt transporttillstånd, men hinder uppstår för framförande. Järnvägsföretaget får ett meddelande via e-post när ansökan om transporttillstånd är beslutad. Beslut om transporttillstånd finns då att hämta i anvisat it-stöd.

5.4.3.2 Kodifierad transport

Trafikverket tillhandahåller möjligheten att framföra kodifierade transporter under de förutsättningar som anges i IRS 50596-6 (tidigare UIC 596-6). Detta gäller kodifieringarna P/C 405, P/C 410 och P/C 422. På Trafikverkets webbplats finns en [karta](#) med banornas olika kodifiering markerade. Om banans kodifiering är lika med eller större än enhetens kodifiering får den aktuella kodifierade transporten framföras där.

Vid akut omledning hanteras en kodifierad transport som en specialtransport. När den erhållna körplanen för en kodifierad transport inte kan nyttjas i sin helhet tillhandahåller Trafikverket ett rikstäckande transportvillkor och med detta som grund utfärdar Trafikverket ett tillfälligt transporttillstånd. Transporten omleds därefter som specialtransport enligt ordinarie rutin

5.4.3.3 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.

5.5 Extra tjänster

5.5.1 Telekommunikationsnät

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 och bilaga 5 A, 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 viss 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 2020:0074 – *Detektorer. Hantering av larm samt åtgärder efter konstaterade skador*

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.

5.5.6 Andra extratjänster

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 0,0152 kronor per bruttotonkilometer plus cirka 3,33 kronor per tågakilometer i prisnivå 2016. Skattningarna framgår i två forskningsrapporter som togs fram av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) år 2018.⁴

Trafikverket får enligt 7 kap. 4 § järnvägslagen ta ut högre avgifter än den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, för att uppnå kostnadsäckning. 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.

De marknadssegment Trafikverket identifierar är

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

Trafikverket tar ut särskilda avgifter i form av passageavgifter (se 6.3.1.3) för persontåg och tjänstetåg. Trafikverket har beräknat vilka effekter som uppstår till följd av passageavgiften för ovan nämnda marknadssegment för att säkerställa att ingen otillbörlig undanträngning sker. Analysen återfinns i underlagsrapport med effektbefskrivning, på Trafikverkets webbplats.

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

⁴ CTS Working paper 2018:22, Marginalkostnader för reinvesteringar i järnvägsanläggningar: En delrapport inom SAMKOST 3, och CTS Working paper 2018:24, Marginalkostnader för järnvägsunderhåll: trafikens påverkan på olika anläggningar.

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 Øresundsbro Konsortiets järnvägsnät 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 mot en avgift (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 tåglägena ansöks i ad hoc-processen, se avsnitt 4.3.4.

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 inte ut emissionsavgifter men förbrukad mängd drivmedel måste rapporteras. 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 trafikorganisatörerna måste själva hålla register och spara de data som är nödvändiga för redovisning och kontroll. Deklaration sker via ett webbgränssnitt på Trafikverkets webbplats. Inloggning med behörighet krävs.

6.2 Avgiftssystem

För tjänsten *Minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge)* enligt kapitel 5.2, tas ut

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

Spåravgift

Kostnaderna för underhåll har ett orsakssamband med tågens bruttovikt och tågens genomsnittliga axellast. Sambandet innebär att underhållskostnaderna ökar med tågens medelvikt per axel.⁵ Därför tas spåravgiften ut i kronor per bruttotonkilometer och är differentierad efter medelaxellast.

För att spegla detta förhållande är spåravgiften för godståg och tjänstetåg uppdelad i fyra nivåer och spåravgiften för persontåg i två nivåer. För godståg varierar vikten mer än för persontåg, vilket motiverar fler nivåer.

Medelaxellasten beräknas som hela tågets bruttovikt dividerat med tågets totala antal axlar. För godståg beräknas medelaxellasten som:

$$\frac{\sum \text{tjänstevikt}_{\text{drivfordon}} + \sum (\text{egenvikt}_{\text{godsvagnar}} + \text{lastvikt}_{\text{godsvagnar}})}{\sum \text{axlar i tåget}}$$

Formeln innebär att man summerar varje 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 järnvägsnätsbeskrivningens bilaga 2 A.

På motsvarande sätt beräknas medelaxellasten för persontåg som:

$$\frac{\sum \text{tjänstevikt}_{\text{drivfordon, manövernagn, personvagn}}}{\sum \text{axlar i tåget}}$$

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 före tågets avgång 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.

⁵ CTS Working Paper 2016:21. The impact of axle loads on rail infrastructure maintenance costs

	Medelaxellast	STAX-klass
Spåravgift godstrafik och tjänstetåg	≤ 10 ton	-
	> 10 ton ≤ 17 ton	A
	> 17 ton ≤ 25 ton	B, C, D, E
	> 25 ton	F
Spåravgift persontrafik	≤ 17 ton	A
	> 17 ton	B, C, D

Tabell 6.1

Tåglägesavgift

Tåglägesavgifter baseras på tågkilometer och tas ut i två nivåer, se bilaga 6 A. Basnivån ska spegla de genomsnittliga direkta kostnaderna som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. *Tåglägesavgift hög* innefattar ett påslag som tas ut på sträckor med hög belastning.

I bilaga 6 A finns sträckorna för respektive nivå beskrivna.



Figur 6.1

Passageavgift

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 6 A. Trafikkalendern finns i bilaga 4 C.

Kapacitetsutnyttjandet är som störst dessa tider på dessa platser. Detaljerad information om passageavgifter finns i bilaga 6 A, avsnitt 2.

För godstrafik som passerar över Öresundsförbindelsen tas en passageavgift ut. Spåravgift och tåglägesavgift tas inte ut för godstrafik som betalar passageavgiften över Öresundsförbindelsen.

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.

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

För minimipaketet av tillträdestjänster tas ut spåravgift (per bruttotonkilometer) plus tåglägesavgift (per tågkilometer) plus eventuella passageavgifter enligt kap. 6.2.

6.3.1.1 Spåravgift

	Medelaxellast	STAX-klass (om medelaxellast inte kan beräknas)	Avgift per bruttotonkilometer
Spåravgift godstrafik och tjänstetåg	≤ 10 ton	-	0,0095 kr
	> 10 ton ≤ 17 ton	A	0,0106 kr
	> 17 ton ≤ 25 ton	B, C, D, E	0,0117 kr
	>25 ton	F	0,0127 kr
Spåravgift persontrafik	≤ 17 ton	A	0,0171 kr
	>17 ton	B, C, D	0,0188 kr

Tabell 6.2

6.3.1.2 Tåglägesavgift

	Högnivå	Basnivå
Tågläge för persontrafik	8,00 kr/tågkilometer	3,50 kr/tågkilometer

	Högnivå	Basnivå
Tågläge för godstrafik	8,00 kr/tågkilometer	3,50 kr/tågkilometer
Tågläge för tjänstetåg	8,00 kr/tågkilometer	3,50 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	3 060 kr

Tabell 6.5

6.3.2 Grundläggande tjänster

6.3.2.1 Rangerbangårdar

Tjänst	Avgift
Tillträde till rangerbangård	70 kr per ankommande fordonssätt

Tabell 6.6

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 6.7

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

Tjänst	Avgift
Långtidsuppställning	3 kr per påbörjat dygn och påbörjat 100-tal meter spår
Eventuella åtgärder i anläggningen	Trafikverkets självkostnad för åtgärder i anläggningen

Tabell 6.8

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 6.9

Avgiften grundas på tilldelad, ej avbokad kapacitet.

6.3.2.5 Bromsprovсанläggning

Tjänst	Avgift
Tillgång till bromsprovсанläggning i Göteborg Skandiahallen, spår 31–35	60 kr per bromsprov

Tabell 6.10

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.

6.3.2.7 Hjälpfordon för röjning av järnvägsfordon

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

Tabell 6.11

Tiden räknas (avgiften tillämpas):

- Från det att starttillstånd ges för att påbörja spärrfärd med hjälpfordon, alternativt växling, till hjälpbehövande järnvägsfordon
- Till det att det hjälpbehövande fordonet står på av Trafikverket anvisad plats

Om det är Trafikverket som orsakat röjningssituationen ska ingen avgift tas ut för nyttjandet av tjänsten.

Samma avgift gäller när ett annat järnvägsföretag, inom ramen för tjänsten, genomför röjningen på Trafikverkets begäran.

Uttag av avgiften kommer att ske för röjningar som utförs från och med den 1 november 2020.

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 Trafikverkets centrala funktion Inköp och logistik.

Fordon med mätare som uppfyller EN 50463 samt TSD 1302/2014

Mätare som uppfyller EN 50463 samt TSD 1302/2014 har tidsupplösning och GPS, och det går därför att läsa av tid och plats för elförbrukningen. Trafikverket debiterar järnvägsföretagen som har sådan mätare med det aktuella elpriset inklusive nätavgifter timme för timme för respektive elområde. För järnvägsföretag som har mätare som uppfyller dessa standarder, sänder mätaren alla mätdata direkt till Trafikverkets avräkningssystem. Om mätdata saknas hanteras debiteringen som för fordon utan mätare.

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 trafikorganisatörerna 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 6.12. Den framräknade energimängden används som underlag för debiteringen.

Uppgifter om antal utförda bruttotonkilometer per fordonstyp som underlag för schablonberäkning ska lämnas senast den 20:e i månaden efter den månad då tjänsterna använts. Järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna måste själva hålla register och spara de data som är nödvändiga för redovisning och kontroll. Deklaration sker via ett webbgränssnitt på [Trafikverkets webbplats](#). Inloggning med behörighet krävs.

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, Rm	E x 1,07
Ma	E x 1,07
Mb	E
BR 243	E
BR 193	E
ER1	E
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
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

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 tågvärmepost, lokvärmepost eller diesellokvärmepost	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 6.15 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 trafikorganisatörerna måste själva hålla register och spara de data som är nödvändiga för redovisning och kontroll. Deklaration sker via ett webbgränssnitt på [Trafikverkets webbplats](#). Inloggning med behörighet krävs.

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 handlägningsavgift 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

Om tjänster som gäller specialtransporter nyttjas vid akut omledning av kodifierad transport debiteras ingen avgift.

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 trafikorganisatorerna 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 (JDE undantaget)	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 merförseningsminuter)	6 000 kr per tillfälle
Persontrafik (60 merförseningsminuter eller mer)	20 000 kr per tillfälle
Godstrafik (60–179 merförseningsminuter)	13 000 kr per tillfälle
Godstrafik (180 merförseningsminuter eller mer)	20 000 kr per tillfälle

Tabell 6.21

Kvalitetsavgift för merförseningar baseras på antalet störningstillfällen med en merförsening inom angivna merförseningsminuter per tillfälle i utförd trafik jämfört med körplan och orsakskod.

Tjänstetåg omfattas inte av den enkelriktade modellen med kvalitetsavgifter.

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 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.

6.5.2.3 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).

Tjänstetåg omfattas inte av den enkelriktade modellen 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 Opal⁶ 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&Nu⁷ och Opera⁸ har järnvägsföretagen och trafikorganisatorerna tillgång till realtidsinformation om merförseningar och orsakskoder. I systemet Lupp⁹ sammanställs informationen från de övriga systemen. Trafikverket tillhandahåller rapporter med sammanställningar av avvikelser.

⁶ Opal – Trafikcentralens gemensamma verktyg för all händelserapportering.

⁷ Här&Nu – Webbapplikation som visar aktuellt tågläge. Medger viss inrapportering.

⁸ Opera – System för operativ tåginformation.

⁹ Lupp – Uppföljningssystem för statistik om punktlighet och störningar.

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.

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 trafikorganisations (i avsnitt 6.5.6 undersnitt benämnda avtalspart) kan skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning av orsakskod (i fortsättningen kallad BONO) till Trafikverket, om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för en merförsening. Det gäller under förutsättningen att den enskilda merförseningen är 5 minuter eller mer. BONO ska ske enligt det tillvägagångssätt som beskrivs på [trafikverket.se/kvalitetsavgifter för järnväg](https://trafikverket.se/kvalitetsavgifter-for-jarnvag). BONO ska vara fullständigt ifyllt, innehålla förslag på ny orsakskod inkluderat en adekvat motivering till kodändring, och kan inte kompletteras i efterhand.

Trafikverkets avtalspart kan bifoga underlag till BONO för att styrka det förslag på ny orsakskod som läggs fram.

BONO måste vara Trafikverket till handa senast under det sjätte kalenderdagen efter den kalenderdag då tågläget påbörjades. Trafikverket ska redovisa sitt ställningstagande senast under det nionde kalenderdagen efter den kalenderdag då tågläget påbörjades.

Om BONO har resulterat i en ny orsakskod, det vill säga att resultatet av BONO blev ett beslut som varken var den av Trafikverket fastställda koden eller den kod som avtalsparten föreslog i BONO, och det råder fortsatt oenighet om fastställd orsakskod, kan de avtalsparter som berörs av kodändringen skicka en skriftlig begäran om ytterligare förnyad bedömning av orsakskod (i fortsättningen kallad BONO+) till Trafikverket. BONO+ ska ske enligt det tillvägagångssätt som beskrivs på [trafikverket.se/kvalitetsavgifter för järnväg](https://trafikverket.se/kvalitetsavgifter-for-jarnvag). BONO+ ska vara fullständigt ifylld, innehålla förslag på ny orsakskod inkluderat en adekvat motivering till kodändring och kan inte kompletteras i efterhand. Trafikverkets avtalspart kan bifoga underlag till BONO+ för att styrka det förslag på ny orsakskod som läggs fram.

Om det är möjligt för avtalsparten att använda sig av BONO+ efter avslutad BONO måste denna möjlighet utnyttjas innan eventuell Tvistlösning initieras.

BONO+ måste vara Trafikverket till handa senast under den tolfte kalenderdagen efter den kalenderdag då tågläget påbörjades. Trafikverket ska redovisa sitt slutliga ställningstagande senast under den 15:e kalenderdagen efter den kalenderdag då tågläget påbörjades.

Råder det fortsatt oenighet om orsakskodningen har Trafikverkets avtalspart möjlighet att initiera Tvistlösning, se avsnitt 6.5.6.3.

För orsakskoden *Ytterligare utredning krävs (YUK)* ska avtalsparten förutom information som är obligatorisk för BONO och BONO+, även bilägga sin tillgängliga information om ärendet samt bistå och medverka i utredningen av den faktiska orsaken till händelsen.

Processen beskrivs nedan:

Kalenderdag	Processteg	Händelse/aktivitet
0	Tågläge påbörjas	Tåg trafikerar järnvägsnätet enligt tilldelat tågläge.
0–3	Orsakskodning	Händelse som orsakar merförsening (≥ 3 minuter) inträffar. Operativ personal på trafikcentralerna rapporterar initial orsakskod. Trafikverket granskar alla inrapporterade orsakskoder, och gör eventuella justeringar.
4–6	Begäran om BONO	Trafikverkets avtalspart kan granska orsakskoden i systemet "Här och Nu" och därefter begära en förnyad bedömning av orsakskoden (BONO).
7–9	Behandling av BONO	Trafikverket utreder en eventuell BONO och beslutar om bifall eller avslag, vilket ligger till grund för kommande fakturering och uppföljning. Trafikverkets avtalspart kan granska fastställd orsakskod i tillsänt beslut. Om parterna är överens om orsakskod låses den kalenderdag nio.

		Om parterna inte är överens om orsakskoden efter att BONO har genomförts finns det möjlighet för berörda avtalsparter att ta ärendet vidare till antingen BONO+ eller tvistlösning.
10 - 12	Begäran om BONO+	Om BONO har resulterat i en ny orsakskod och det råder fortsatt oenighet om fastställd orsakskod ges berörda avtalsparter möjlighet att begära ytterligare en förnyad bedömning av orsakskoden (BONO+).
10 - 12	Begäran om Tvistlösning	Om det råder fortsatt oenighet om fastställd orsakskod efter BONO, och BONO+ inte är tillämplig, har Trafikverkets avtalspart möjlighet att initiera tvistlösning. Begäran om tvistlösning efter BONO ska ha inkommit till Trafikverket senast kalenderdag tolv efter den kalenderdag då tågläget påbörjades, se avsnitt 6.5.6.3.
13 - 15	Behandling av BONO+	Trafikverket utreder en eventuell BONO+ och beslutar om bifall eller avslag. Beslutet ligger till grund för uppföljning samt eventuell justering av fakturerade kvalitetsavgifter i de fall det inte lyfts till tvistlösning. Trafikverkets avtalspart kan granska fastställd orsakskod i tillsänt beslut. Om parterna är överens om orsakskoden fastställs den kalenderdag 15. Om parterna fortsatt inte är överens om orsakskod efter att BONO+ har genomförts finns det möjlighet för berörda avtalsparter att ta ärendet vidare till tvistlösning.
16 - 18	Begäran om Tvistlösning	Begäran om tvistlösning efter BONO+ ska ha inkommit till Trafikverket senast kalenderdag 18 efter den kalenderdag då tågläget påbörjades, se avsnitt 6.5.6.3.

Tabell 6.24

BONO och BONO+ ska skickas in via e-tjänst eller aktuell blankett som finns på Trafikverkets webbplats, [trafikverket.se/kvalitetsavgifter för järnväg](https://trafikverket.se/kvalitetsavgifter-for-jarnvag).

I bilaga 1 A anges vart BONO och BONO+ ska skickas.

6.5.6.2 Inställda tåg

Trafikverkets avtalspart kan skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning av inställelseorsakskod (i fortsättningen kallad BRIO) till Trafikverket, om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för inställda tåg. Begäran ska vara fullständigt ifylld, innehålla förslag på ny orsakskod inkluderat en adekvat motivering till kodändring, och kan inte kompletteras i efterhand. Trafikverkets avtalspart kan bifoga underlag till BRIO för att styrka det förslag på ny orsakskod som läggs fram.

En begäran som avser orsakskod för inställda tåg ska vara Trafikverket till handa senast inom 60 kalenderdagar från planerad avgångsdag vid utgångsstation.

Begäran ska skickas in via e-tjänst eller blankett som finns på [trafikverket.se/kvalitetsavgifter för järnväg](https://trafikverket.se/kvalitetsavgifter-för-järnväg).

I bilaga 1 A anges vart BRIO ska skickas

6.5.6.3 Tvistlösning

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

Tvistlösningsfunktionen fattar samtliga beslut i tvistlösningsprocessen.

Kontaktpersoner för Begäran om tvistlösning orsakskod kommer att finnas angivna i bilaga a (kontaktbilaga) till TRAV.

Begäran om tvistlösning efter avslutad BONO ska ha inkommit till Trafikverket senast under kalenderdag tolv efter den kalenderdag då tågläget påbörjades.

Begäran om tvistlösning efter avslutad BONO+ ska ha inkommit till Trafikverket senast under kalenderdag 18 efter den kalenderdag då tågläget påbörjades.

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

Tvistlösningen startar så snart som begäran om tvistlösning är Trafikverket tillhanda.

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

Tvistlösningsfunktionen fattar beslut utifrån tillgänglig information och genomförd utredning.

Beslut i ärendet meddelas parterna senast tio arbetsdagar efter att tvistlösningen startat.

Processen för tvistlösning beskrivs schematiskt nedan:

Arbetsdag	Händelse/aktivitet
1	Begäran om tvistlösning inkommer från avtalspart och registreras. Tvistlösning startar. Trafikverkets avtalspart bifogar eventuellt nytt underlag till begäran om tvistlösning.
2-10	Den aktuella tvisten utreds. Beslut i ärendet meddelas parterna senast tio arbetsdagar efter att tvistlösningen startat.

Arbetsdag	Händelse/aktivitet
	Beslutet ligger till grund för eventuell justering av fakturerade kvalitetsavgifter samt för uppföljning.

Tabell 6.25

Begäran om tvistlösning avseende Trafikverkets orsaksskodning ska skickas in via e-tjänst eller aktuell blankett som finns på Trafikverkets webbplats, [trafikverket.se/kvalitetsavgifter för järnväg](https://trafikverket.se/kvalitetsavgifter-för-järnväg).

I bilaga 1 A anges vart begäran om tvistlösning ska skickas

6.6 Förändringar av avgifter

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

Trafikverket har för avsikt att successivt anpassa avgifterna inom minimipaketet av tillträdestjänster, så att

- **spåravgiften** speglar den direkta kostnaden som uppstår som av framförandet av järnvägsfordon enligt 7 kap. 2 § järnvägslagen för underhållet av banöverbyggnad och banunderbyggnad. Senaste forskning tyder på en genomsnittlig kostnad på 0,0152 kronor per bruttoton (prisnivå 2016). Differentiering efter medelaxellast kvarstår.
- **tåglägesavgift bas** speglar den direkta kostnaden som uppstår av framförandet av järnvägsfordon enligt 7 kap. 2 § järnvägslagen för underhållet av elanläggningar, signalanläggningar, tele-anläggningen och övriga anläggningar. Senaste forskning tyder på 3,33 kronor per tågkilometer (prisnivå 2016).

Avgiftsändringar som kan förutses för följande fem år är en anpassning av spåravgiften för gods- och tjänstetåg med årligen cirka 10% och tills den har uppnått marginalkostnadens nivå samt en ökning av tåglägesavgift bas med cirka 6% årligen tills den har uppnått marginalkostnadsnivån.

Banavgifterna inom minimipaketet av tillträdestjänster ska generera årliga intäkter enligt gällande Nationell transportplan 2018-2029. För att uppnå intäktsmålen planerar Trafikverket att under kommande år ta ut tågläge hög och passageavgifter i den mån det behövs.

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 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 trafikorganisatörerna svarar själva för utskrift av elektroniskt underlag på papper, eller konvertering av underlag till den form som de själva önskar.

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

För att minimera kreditriskerna förbehåller sig Trafikverket rätten att i vissa fall begära en ekonomisk garanti. Den sökande kan uppfylla kravet antingen genom förskottsbetalning eller genom ett kontraktsarrangemang där ett finansinstitut, exempelvis en bank, åtar sig att säkerställa att sådana betalningar betalas när 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 trafikeringsavtal med omedelbar verkan.

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

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 anlits 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 leverantörsfakturer 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 tågägen och övriga tjänster till avtalsparten enligt beslut om fastställelse av tågplan inklusive de dokument som är nödvändiga för att framföra avtalade tågägen, 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. Om avtalsparten ändå använder tjänster som inte tilldelats tas sedvanlig avgift för tjänsten ut, liksom avgift för eventuella kostnader för reklamationer från andra järnvägsföretag och trafikorganisatörer samt kostnader för eventuell bortforsling av hindrande fordon.

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

- trafikeringsavtalets villkor
- järnvägsnätsbeskrivningens regler och villkor
- författningar som reglerar den aktuella verksamheten
- föreskrifter som finns angivna i bilaga 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 avvikelserna är ringa eller om det finns synnerliga skäl till avvikelserna samt om någon annan inte påverkas negativt.

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 Avhjälpande av avvikelser

7.5.1 I samverkan och i dialog

Järnvägsföretaget och Trafikverket ska i dialog sträva efter att lösa situationen genom samverkan. Om det inte går att komma överens ska Trafikverket enligt 6 kap. 17 § järnvägslagen vid störningar i järnvägstrafiken genomföra nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Ansvar et inkluderar befogenhet att besluta om att nödvändiga åtgärder vidtas för förberedelse av evakuering och/eller genomförande av röjning. Definierade tidsfrister i avsnitt 4.8.1.1 ligger till grund för vilket beslut som Trafikverket fattar. Rutiner vid evakuering och/eller röjningssituationer återfinns i bilaga 7 D.

7.5.2 Informera vid avvikelser och fel

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

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

Trafikverket ska, så snart nödvändig information är tillgänglig, samråda med järnvägsföretag och trafikorganisatör om vilka åtgärder Trafikverket planerar att vidta vid vädervarningar eller annan liknande omständighet (som SMHI, MSB eller annan myndighet eller organisation informerar om) som riskerar att påverka tågtrafiken i stor omfattning. Trafikverket ska särskilt beakta de berörda tågens olika förutsättningar. Trafikverket ska, så snart beslut om fortsatt hantering är fattat, meddela järnvägsföretag och trafikorganisatörer de åtgärder som Trafikverket planerar att vidta.

Om järnvägsföretag (eller trafikorganisatör) upptäcker fel eller brister i Trafikverkets anläggning eller i den trafikinformation som ska levereras till resenär ska det anmälas till Trafikverket. Trafikverket ska lämna information till den som anmält felet om vilka åtgärder som vidtas.

Avtalsparten ska även informera Trafikverkets trafikledning om förändringar som påverkar den planerade trafikinformationen.

7.5.3 Prognos för avhjälpande och fortsatt trafik

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

Om akuta åtgärder inte avhjälpeligen 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 Inställelsetid

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

7.5.5 Vid olycka

Arbete på olycksplats sker i enlighet med bilaga 7 B.

7.5.6 Resurser vid röjning

Järnvägsföretaget ska senast vid tecknande av trafikeringsavtalet informera Trafikverket om att man har resurser för röjning i störningssituationer, genom egna fordon eller genom avtal med tjänsteleverantör, som uppfyller tidsfristerna i avsnitt 4.8.1.2. Detta gäller endast om järnvägsföretaget inte önskar teckna avtal om tjänsten (specificerad i JNB avsnitt 5.3.1.8) i samtliga täckningsområden.

Trafikverket etablerar successivt en tjänst för tillhandahållande av hjälpfordon för röjning av järnvägsfordon (se 5.3.1.8). Var och när tjänsten finns tillgänglig samt hur Trafikverket informerar om tillgängligheten i ett specifikt täckningsområde anges i avsnitt 3.6.8.

Järnvägsföretaget tecknar avtal om tjänsten i samband med undertecknandet av trafikeringsavtalet (se trafikeringsavtal, bilaga B punkt 3). Om järnvägsföretaget inte lämnar information enligt ovan ska järnvägsföretaget, i och med undertecknandet av trafikeringsavtalet, anses ha slutit avtal med Trafikverket om tjänsten (se trafikeringsavtal, bilaga B punkt 3).

Oberoende av ovanstående kan Trafikverket, om tidsfrister specificerade i avsnitt 4.8.1.1 inte bedöms kunna hållas, besluta om att sätta in resurser i form av hjälpfordon för röjning enligt 6 kap. 17 § järnvägslagen. Vidare ska järnvägsföretaget, om situationen kräver enligt ovan, på Trafikverkets begäran ställa fordon och förarpersonal till Trafikverkets förfogande för röjning enligt 7.5.1 och enligt 6 kap. 18 § järnvägslagen.

Trafikorganisatör

En trafikorganisatör ska vid tecknande av trafikeringsavtal, eller senast 30 dagar innan trafikstart, informera Trafikverket hur erforderlig röjningskapacitet säkerställs för den aktuella trafiken. Detta innebär att trafikorganisatören ska redovisa hur den trafikoperatör som anlitas för trafiken fullgör kravet avseende röjningskapacitet i enlighet med vad som angetts ovan.

7.5.7 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 ersättningsskyldig gentemot den andra parten för annan skada än sakskada som part vållat den andra parten och som i varje enskilt fall överstiger 0,5 prisbasbelopp.

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

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

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](https://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 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. Jämkningen 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 (2018:181).

Trafikverket får, trots vad som anges ovan, återkräva ersättning för skada av avtalsparten, som enligt lag eller annan författning betalats till tredje man, endast om Trafikverket visar att avtalsparten orsakat skadan.

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 rövning

Vid rövningssituationer där Trafikverkets hjälpfordon används ansvarar Trafikverket gentemot avtalsparten för hjälpfordonet enligt bestämmelserna i 7.2.

Om en skada uppkommer i samband med rövning som Trafikverket har begärt, ska Trafikverket svara för skadan under förutsättning att avtalsparten ställt resurser till Trafikverkets förfogande enligt vad som anges i 7.5.6. Detta gäller dock inte om avtalspartens förarpersonal gjort sig skyldig till vårdslöshet i samband med rövningen. Vid bedömningen av vad som är vårdslöshet i samband med rövningen ska parterna särskilt ta hänsyn till de svårigheter som kan finnas vid rövning.

Om en skada uppkommer till följd av att resurser som ställts till Trafikverkets förfogande inte uppfyllt kraven enligt 7.5.6, 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, upplopp, arbetsinställelse, brist i den allmänna energiförsörjningen i landet, blockad, eldsvåda eller explosion, myndighetsbeslut eller annan händelse som parterna inte råder över eller när en sådan omständighet drabbar en underleverantör. Parterna har som befrielsegrund inte rätt att hänvisa till händelse som orsakats av eget agerande eller eget beslut.

Om befrielsegrund enligt ovan är aktuell ska den part som hänvisar till befrielsegrunden göra motiverade åtgärder för att minska och undanröja effekterna av händelsen.

Den part som begär befrielse enligt bestämmelserna ovan ska utan dröjsmål underrätta motparten och snarast meddela denne när befrielsegrunden upphört.

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 ersättningsskyldig.

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 begära ersättning för visad ekonomisk skada. Ansökan ska ha inkommit Trafikverket:

a) För Persontrafik

Gällande ersättningstrafik och övrigt (hotell, mat, förfriskningar)
180 dagar efter inträffad händelse

Gällande ersättning för försenad resenär

180 dagar efter att resenären begärt ersättning av transportör

b) För Godstrafik

180 dagar efter att begäran om ersättning framförts till transportör.

Begäran ska innehålla en redogörelse för händelser, grunder för begäran och ett underlag som specificerar den ekonomiska skadan. Tidsfristen 180 dagar gäller för händelser som inträffar från och med 13 december 2020. För äldre händelser gäller tidsfristen 90 dagar.

Kontakter

1 Information om järnvägsnätsbeskrivningen

För mer detaljerad information om innehållet i järnvägsnätsbeskrivningen hänvisas till nedanstående adress, om inget annat anges. Hit sänds även uppgifter om felaktigheter i texten.

Trafikverket
Avdelning Trafikplanering, Enhet Affärsregler och modeller
781 89 Borlänge

E-post: networkstatement@trafikverket.se
Webbplats: <https://www.trafikverket.se/jnb>

2 Telefonnummer till Trafikverkets växel samt företagsadress

Trafikverket
781 89 Borlänge

Telefon: 0771-921 921
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Webbplats: <http://www.trafikverket.se>

3 Övriga kontakter

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

Telefon: 0771-503 503

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Telefon: 08-405 10 00
Webbplats: <http://www.regeringen.se>

4 Support järnväg

Behörigheter till Trafikverkets system, ID06, nyckelhantering, annonseringsinformation samt frågor av generell karaktär.

Trafikverket
Support järnväg
781 89 Borlänge

Telefon: 010-123 20 20

E-post: support.jarnvag@trafikverket.se

För information om kontaktvägar för ansökan om tjänster i kapitel 5, se kontaktuppgifter nedan eller Trafikverkets webbplats (<http://www.trafikverket.se>).

5 Ansökan om kapacitet och tjänster

Ansökan avser

- minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)
- minimipaket av tillträdestjänster (tågläge) för internationell trafik
- minimipaket av tillträdestjänster (tågläge) för specialtransport
- annonsering för persontåg
- stationer för resenärer
- godsterminaler
- rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter
- uppställning på sidospår
- andra tekniska anläggningar
- tågbildningstjänster¹
- anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon.

5.1 Ansökan senast 2020-04-14

Trafikverket
Avdelning Trafikplanering, enhet för Produktionsplanering järnväg
781 89 Borlänge

Via Trafikverkets e-tjänst (Ansökan om kapacitet)
E-post: Support.jarnvag@trafikverket.se

Anmälan om annonsering för persontåg görs via Trafikverkets it-stöd för annonseringsinformation (Planno). Där ska tilldelat tågläge uppdateras med annonseringsinformation vid ett tillfälle som kommer att meddelas senare.

¹ De sökande ska lämna kompletterande information om vem som de avser ska utföra tågbildningstjänsten enligt avsnitt 5.3.2.1 Informationen lämnas via e-post till enhet för Produktionsplanering järnväg.

5.2 Ansökan fram till kl. 15.00 vardagar före kommande driftperiod

Driftperiod är i normalfallet efterföljande dygn (kl. 00.00–24.00) utom för dag före lördagar, aftnar och helgdagar då driftperioden är fram till nästkommande helgfri vardag kl. 24.00.

För annonseringsinformation gäller kl. 16.00 som sluttid.

Trafikverket
Avdelning Trafikplanering, enhet för Produktionsplanering järnväg
781 89 Borlänge

Telefon: 0771-921 921
Via Trafikverkets e-tjänst (Ansökan om kapacitet)
E-post: Support.jarnvag@trafikverket.se
Anmälan om annonsering för persontåg görs via Trafikverkets
it-stöd för annonseringsinformation (Planno)

5.3 Ansökan från kl. 15.00 vardagar före kommande driftperiod samt under driftperioden.

Driftperiod är i normalfallet efterföljande dygn (kl. 00.00–24.00) utom för dag före lördagar, aftnar och helgdagar då driftperioden är fram till nästkommande helgfri vardag kl. 24.00.

För annonseringsinformation gäller kl. 16.00 som sluttid.

Trafikverket
Avdelning Trafikplanering, enhet för Produktionsplanering järnväg
781 89 Borlänge

E-post: Support.jarnvag@trafikverket.se
E-post: trafikinformationsledaren.syd@trafikverket.se

5.4 Uppgifter om fordonstyp och strömvtagarmodell enligt bilaga 2 A

Trafikverket
781 89 Borlänge

E-postadress för frågor om elkraft: elkraft@trafikverket.se
E-postadress för frågor om bana, såsom hjul-räl-kontakt,
infrastrukturprofiler sparsystem@trafikverket.se
E-postadress för frågor om spårfordon kopplade till arbete i spår
Uhtt.trafiksakerhetjvg@trafikverket.se gäller även för tunga
spårgående arbetsredskap.

5.5 Förhandskontakt om spår för långtidsuppställning enligt avsnitt 5.3.1.4

Skriftlig beskrivning sänds till Trafikverket:

Trafikverket
Avdelning Trafikplanering, enhet för Produktionsplanering järnväg
781 89 Borlänge

E-post: trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se

5.6 Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund enligt avsnitt 5.3.2.1

ISS Facility Services AB
Kontaktperson: Jeanette Pettersson

ISS Facility Services AB
Årstaängsvägen 11, Box 47636
117 94 Stockholm

Mobil: +46 734 365 668 Växel: 020-155 155

E-post: jeanette.pettersson@se.issworld.com

5.7 Tilläggstjänster enligt avsnitt 5.4.3

Avser frågor om villkor och tillstånd för specialtransport:

Trafikverket
Avdelning Trafikplanering, enhet Transporttjänster – Support järnväg
781 89 Borlänge

Telefon – Transportvillkor: 010-123 20 20

E-post: specialtransporter.jarnvag@trafikverket.se

Telefon – Transporttillstånd: 010-123 20 20

E-post: specialtransporter.tillstand@trafikverket.se

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

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

E-post: trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se

6 Extra tjänster

6.1 Ansökan avser andra extratjänster:

Villkor för provkörning av fordon

Trafikverket
Avdelning Teknik och miljö, enhet Övervakning och fordon
781 89 Borlänge

E-post: provkornning.jarnvag@trafikverket.se

7 Skadeärenden, reklamation av tjänster och fakturafrågor

7.1 Framställan av krav med anledning av sakskada enligt avsnitt 7.6

Trafikverket
TRAV-skador
781 89 Borlänge

E-post: TRAV-skador@trafikverket.se

7.2 Reklamation av tjänster och fakturafrågor

Trafikverket
Avdelning Trafikplanering, enhet Transporttjänster - Eftermarknad
781 89 Borlänge

E-post: fakturering.jarnvag@trafikverket.se

7.3 Faktura för röjning enligt avsnitt 7.5.7

Trafikverket
FE 851, EF 1207
838 26 Frösön

7.4 Faktura som avser sakskada enligt bilaga 7 C – rutiner vid skadereglering, avsnitt 1.7.4

Trafikverket
FE 851, EF 1207
838 26 Frösön

7.5 Ansökan om ekonomisk skada – regressrätt

Trafikverket
Avdelning Trafikplanering, enhet Transporttjänster – Eftermarknad
781 89 Borlänge

Telefon: 010-123 20 20
Epost: ekonomisk.skada.jarnvag@trafikverket.se

För mer information om kontaktvägar och blankett för ansökan om ekonomisk skada i kapitel 7.11, se Trafikverkets webbplats
<https://www.trafikverket.se>

8 Orsakskod

8.1 Begäran om förnyad bedömning (BONO respektive BONO+) av Trafikverkets orsakskodning enligt avsnitt 6.5.6.1

E-post: begaranomnyorsakskod@trafikverket.se

8.2 Begäran om förnyad bedömning (BRIO) av Trafikverkets inställelseorsakskodning enligt avsnitt 6.5.6.2

E-post: begaranomnyinstallelseorsakskod@trafikverket.se

8.3 Begäran om tvistlösning orsakskod enligt avsnitt 6.5.6.3

E-post: tvistlosningorsakskod@trafikverket.se

9 Internationell tågtrafik

9.1 Internationell tågtrafik enligt avsnitt 1.9.1

Information om ScanMed RFC och C-OSS kontakt för förplanerade tåglägen.
www.scanmedfreight.eu (se även avsnitt 4.3)

9.2 Internationell tågtrafik enligt avsnitt 1.10.1

Information om RNE (RailNetEurope), kontaktpersoner, kapacitet för internationella tåglägen OSS: www.rne.eu/organisation/oss-c-oss. Systemet Path Coordination System (PCS) och gemensamma definitioner inom RNE presenteras på RNE:s hemsida www.rne.eu/organisation/network-statements, (se även avsnitt 4.3)

9.3 Nationell One-Stop Shop enligt avsnitt 1.10.1

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

E-post: oss@trafikverket.se

Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång

1 Anmälan om uppgifter

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

2 Uppgifter

Uppgifterna ska lämnas antingen

- a) maskinellt enligt EU-reglerna TAF/TAP via Common Interface enligt punkt a) nedan
- b) manuellt via Trafikverkets system Topas enligt punkt b) nedan
- c) maskinellt via systemet Opera enligt punkt c) nedan.

OBS Common Interface och Topas driftsätts 2021-01-01.

a) Maskinellt via Common Interface.

Järnvägsföretag kan via Common Interface sända meddelandet TrainCompositionMessage eller PassengerTrainCompositionProcessMessage. De uppgifter, förutom de obligatoriska uppgifterna enligt de båda meddelandena, som är nationellt obligatoriska i Sverige presenteras på Trafikverket.se och motsvarar de uppgifter som varit möjliga att rapportera via systemet Opera. Se systemet Topas på [Trafikverkets webbplats](#).

b) Manuellt via systemet Topas

Järnvägsföretag kan göra manuell rapportering av uppgifter via Trafikverkets system Topas, som publiceras på Trafikverkets webbplats. Rapporteringen i Topas är anpassad efter EU-förordningarna TAF/TAP. Se systemet Topas på [Trafikverkets webbplats](#).

c) Maskinellt via systemet Opera

Järnvägsföretag kan rapportera uppgifter via Trafikverkets system Opera.

För varje tåg ska uppgifter lämnas om

- järnvägsföretag, enligt järnvägslagen (2004: 519)
- trafikorganisatör
- betalningsansvarig
- betalningsansvarig för drivmotorström
- tågnummer, som tilldelats av Trafikverket
- tåget är ett persontåg
- tågets tilldelade startdatum
- transportvillkorsidentitet ärendebeteckning för beslut om transportvillkor för varje vagn (vid framförande av specialtransport)
- högsta kodifieringsklass (vid framförande av kodifierad transport).
- telefonnummer till förare

För varje drivfordon och manövervagn som ingår i tåget ska uppgifter lämnas om

- identifikationskod (uppdelat på littera och fordonsnummer)
- tjänstevikt: vikten av det olastade fordonet tillsammans med den personal och det förråd (fyllt till 2/3) som är nödvändigt för driften (ton)
- längd över buffertar/centralkoppel (m)
- eldrivning (Ja/Nej)
- elmätare (Ja/Nej) Rapportering enligt typ:
 - elmätare med tidsupplöst mätning
 - elmätare utan tidsupplöst mätning
 - schablondebitering
- största tillåtna hastighet (km/tim)
- trafikplats för avgång.

För varje godsvagn som ingår i tåget ska uppgifter lämnas om

- identifikationskod
- egenvikt: vikten av det olastade fordonet (ton)
- längd över buffertar (m)
- största tillåtna hastighet (km/tim)
- lastprofil (anges som lastprofil A eller C). Se även avsnitt 3.3.2 Referensprofil.)
- trafikplats för avgång (anges endast om vagnen ska rangeras)
- UN-nummer (i förekommande fall), position i tåget, Lastad JA/NEJ
- lastvikt (ton).

För varje personvagn som ingår i tåget ska uppgifter lämnas om

- identifikationskod enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:47) om registrering och märkning av järnvägsfordon (Om fordonet inte fått identifikationskod från Transportstyrelsen, anges typbeteckning och individnummer.)
- tjänstevikt: vikten av det olastade fordonet tillsammans med den personal och det förråd (fyllt till 2/3) som är nödvändigt för driften (ton)
- längd över buffertar (m)
- största tillåtna hastighet (km/tim).

3 Förändrade uppgifter

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

4 Uppgifter om fordonstyp och strömvtagarmodell

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

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

Säkerhet vid aktiviteter i spårområde

1 Elsäkerhet

1.1 Skadad eller nedfallen ledning

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

Ring omgående larmnummer 112 eller Trafikverkets produktionsplats. Varna andra personer och vakta beroende på omständigheterna till dess att en elarbetsansvarig eller ansvarigt befäl hos räddningstjänsten kommit på plats och tagit över ansvaret.

1.2 Stegar och andra långa föremål

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

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

Varningsskylten ska utformas enligt kraven i ELSÄK-FS 2008:2, *allmän varning för elektrisk fara* och placeras cirka 2 meter från stegens rotända.

1.3 Växelvärmeanläggningar

Vid fel på växelvärmeelement kan rälen anta farlig spänning. För att eliminera risken för skada på grund av fel ska växelvärmeanläggningen alltid fränkopplas vid arbete i spårväxel.

Vid arbeten där direkt beröring av rälen inte förekommer (till exempel vid snöröjning med kvast, rensning av staggrop) krävs inte fränkoppling av växelvärmeanläggningen.

Vid arbete på värmeväxelanläggning ska reglerna SS-EN 50 110-1 utgåva 3 *Skötsel av elektriska anläggningar* följas.

I riskbedömningen ska det framgå om växelvärmeanläggningen behöver fränkopplas.

1.4 Tillträde till driftrum

För att få vistas i driftrum på egen hand krävs att personen är tillräckligt instruerad för att undgå de faror som elektriciteten kan medföra. Personal som inte är

instruerad får endast vistas i driftrum under uppsikt av fackkunnig person. Övriga regler för driftrum finns i ELSÄK-FS 2008:2.

2 Säkerhetszon

Säkerhetszonen sträcker sig minst 2,20 meter ut från närmaste räil. Ingen får vistas i säkerhetszonen 10 sekunder innan ett spårfordon passerar.

Upplag eller liknande får inte sträcka sig in i säkerhetszonen eller närmare en spänningssatt anläggningsdel än 4 meter.

3 Varselkläder

Personer som vistas inom spårområdet ska bära varselkläder som uppfyller standard EN 471, klass 3. Logotyper eller andra färgsättningar som inte är fluorescerande får inte påverka ytan som standarden påvisar.

Föreskrifter

Dokument	Titel	Version
TDOK 2017:0701	Växlar och spårspärrar – lokal manövrering och kontroll	1.0
TDOK 2013:0657	Ordnings- och skyddsregler för bangårdar	2.0
TDOK 2020:0074	Detektorer. Hantering av larm samt åtgärder efter konstaterade skador	1.0
TDOK 2014:0415	Elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser	2.0
TDOK 2016:0193	Användning av GSM-R på Trafikverkets järnvägsanläggning	2.0
TDOK 2015:0309	Trafikbestämmelser för järnväg	7.0
TDOK 2014:0774	Elektriska krav på fordon med avseende på kompatibilitet med infrastrukturen och andra fordon	1.0
TDOK 2014:0775	Krav på strömvtagare och interaktionen mellan strömvtagen och kontaktledningen	1.0
TRVINFRA-00164 KRAV	Kontaktledning Uppställning av fordon med uppfälld strömvtagare Tekniska krav på fordon	1.0
TRVINFRA-00164 Råd	Kontaktledning Uppställning av fordon med uppfälld strömvtagare Tekniska krav på fordon	1.0

Tillgänglig infrastruktur

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

https://www.trafikverket.se/contentassets/8ca6d0cf000b40e9976f2090f79714df/bil_3_a_jnb_2021_tillganglig_infrastruktur210211.xlsx

Handläggare: Andreas Ljunggren
 Datum: 20-02-21 15:06:07
 Sida: 1 (1)

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Mellersta

Ostkustbanan

Vecka : 2050 2150

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
330369 PSB	GUI	VV		Spårbyte Vallvik-Åänge	E	2131	2131	M-S	00:00	24:00	H		A	Vv3/2-Gui ubl L2	X		PSB M1 Trafikpåverkan: Trafikavbrott Vallvik-Gussi
						2147	2147	M-S	00:00	24:00	H		H	(sth: 140/70)			
						2148	2148	M-F	00:00	15:00	H		H	(sth: 140/70)			
310601 PSB	(VV)	SMO		Spårbyte Gävle-Vallvik	Alla	2131	2146	M-S	00:00	24:00	H		A	Smo msi 111,109-Vv infsi 3/2			PSB M1 Trafikpåverkan: Trafikavbrott Strömsbro-Vallvik Strömsbro kan trafikeras mot Oslättfors
						2148	2148	F	11:00	15:00	D		A	Smo msi 111,109-Vv infsi 3/2			
					E	2147	2147	M-S	00:00	24:00	H		H	(sth: 140/70)			
						2148	2148	M-F	00:00	15:00	H		H	(sth: 140/70)			

Handläggare: Mathias Enbom
 Datum: 19-12-10 09:56:18
 Sida: 2 (9)

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Östra

Godsstråket gm Bergslagen

Vecka : 2051 2150

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D Detalj	Påv Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
313471 PSB	(SKMS)	(MOT)		Dunsjö - Jakobshyttan - Degerön	Alla	2128	2132	M-S	00:00	24:00	H	A Skms 650 - Mot 221,251	X		PSB Ö2 Trafikpåverkan: Trafikavbrott Motala - Hallsberg

Handläggare: Mathias Enbom
Datum: 19-12-10 09:56:18
Sida: 3 (9)

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Östra

Mälarbanan Sub-Hsa

Vecka : 2051 2150

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
310336 PSB	SUB	(BKB)		Mälarbanan 21:2 Trafikavbrott Sundbyberg - Barkarby (1:2)	Alla	2126	2126	S	02:30	24:00	D	A	Sub 895, Ke hfpvx 328a - Bkb 22, 24, 52, 54	X	PSB Ö1	Trafikpåverkan: Trafikavbrott Sundbyberg - (Barkarby) Möjligt att vända pendeltåg i Huvudsta på nedspår.
						2127	2130	M-S	00:00	24:00	H	A	Sub 895, Ke hfpvx 328a - Bkb 22, 24, 52, 54	X		
						2131	2131	M	00:00	04:30	D	A	Sub 895, Ke hfpvx 328a - Bkb 22, 24, 52, 54	X		
310558 PSB	BKB			Mälarbanan 21:2 Barkarby Norra entrén Trafikavbrott (2:2)	Alla	2126	2126	S	02:30	24:00	D	A	Bkb 22,24,54,52 - Bkb 51,53,23,21	X	PSB Ö1	Trafikpåverkan: Trafikavbrott Barkarby
						2127	2132	M-S	00:00	24:00	H	A	Bkb 22,24,54,52 - Bkb 51,53,23,21	X		
						2133	2133	M	00:00	04:30	D	A	Bkb 22,24,54,52 - Bkb 51,53,23,21	X		

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Södra
Godsstråket gm Skåne
Vecka : 2051 2150

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
314988 PSB	Ä	(ÄP)		Ängelholm - Åstorp: Ktl-byte samt inlansering av GC-port	E	2115	2132	M-S	00:00	24:00	H	Trafikstopp, Ktl-byte	A	D-skydd: Ä 11 - Äp 42	X		PSB S4. Trafikpåverkan: Trafikstopp Ängelholm-Åstorp (samtidigt med upprustningen av Söderåsbanan)
309127 PSB	(ÄP)	(TP)		Söderåsbanan: Upprustning inför pågatågstrafik	E	2109	2114	M-F	00:00	24:00	D	Totalavstängt	A	D-skydd: Äp 52 - Tp 23			PSB S3
						2115	2132	M-S	00:00	24:00	H	Totalavstängt	A	D-skydd: Äp 52 - Tp 23	X		Trafikpåverkan: Trafikavbrott (Åstorp)-(Teckomatorp)

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Södra
Södra Stambanan K-M
Vecka : 2051 2150

Obj / Kls	Fran	Till	Espd Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D Detalj	Påv Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av Anmärkningar
312523 PSB	LU	(AL)	Lansering järnvägsbro och nya ledningar	Alla	2134	2134	LS	02:00	24:00	H Trafikstopp	A D-skydd: Lu N1,U1 - Up 202,204	X	PSB S1
					2135	2135	M-S	00:00	24:00	H Trafikstopp	A D-skydd: Lu N1,U1 - Up 202,204	X	Trafikpåverkan:Trafikstopp Lund-Arlöv 9 dygn
					2136	2136	M	00:00	03:00	H Trafikstopp	A D-skydd: Lu N1,U1 - Up 202,204	X	

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Södra
Västkustbanan
Vecka : 2051 2150

Obj / Kls	Fran	Till	Espd Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D Detalj	Påv Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av Anmärkningar
309122 PSB	Ä	MIA	Dubbelspår Ängelholm - Maria	E Ä sp 2-3	2136	2145	M-S	00:45	24:00	H Trafikstopp	A D-skydd: Ä 31, 36 - Ka 23 - Mia 32,34	X	PSB S5 Trafikpåverkan: Trafikavbrott Ängelholm-Maria
					2146	2146	M	00:00	04:00	D Trafikstopp	A D-skydd: Ä 31, 36 - Ka 23 - Mia 32,34	X	Trafik till/från Åstorp möjlig via spår 1. Åtkomst till spår 2 möjlig från norr.

Handläggare: Mathias Enbom
 Datum: 19-12-10 09:56:18
 Sida: 7 (9)

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Västra

Bohusbanan

Vecka : 2051 2150

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
307737	GK	SVE	E6.21	Lundbyleden (Å2139)	E	2126	2148	M-S	00:00	24:00	H		A	GK si 601 - SVE infartsignal 21.	X	PSB V1	
PSB			GK-SVE			2149	2149	M-L	00:00	24:00	H		A	GK si 601 - SVE infartsignal 21.	X	Trafikpåverkan:	
																Trafikavbrott Göteborg Kville-Säve	
																kopplade objekt 306111, 312881.	

Handläggare: Mathias Enbom
 Datum: 19-12-10 09:56:18
 Sida: 8 (9)

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Västra

Viskadalsbanan

Vecka : 2051 2150

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
309217	BS	(VB)		Spår- och	E	2132	2148	M-S	00:00	24:00	H		A	Bs 9H - Vb 251,	X		PSB V3
PSB				kontaktleddningsbyte Bs-Vb		2149	2149	M-L	00:00	24:00	H		A	Bs 9H - Vb 251,	X		Trafikpåverkan: Trafikavbrott Borås - (Varberg) OBS - Avstängningen kommer fortsätta i T22

Handläggare: Mathias Enbom
 Datum: 19-12-10 09:56:18
 Sida: 9 (9)

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Västra

Älvsborgsbanan

Vecka : 2051 2150

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
307442 PSB	(HR)	BS		Herrljunga-Borås, fjärrstyrning & spårbyte	E	2129	2129	Ti-S	00:00	24:00	H		A	Hr 81 - Bs 71v , 75ha.	X		PSB V2
						2130	2148	M-S	00:00	24:00	H		A	Hr 81 - Bs 71v , 75ha.	X		Trafikpåverkan: Trafikavbrott (Herrljunga)-Borås
						2149	2149	M-L	00:00	24:00	H		A	Hr 81 - Bs 71v , 75ha.	X		

Bevakning av trafikplatser

Trafikverket planerar bevakning av trafikplatser enligt denna bilaga.

Kategori A

Trafikplatser som fjärrstyrs från trafikcentral och trafikplatser som ständigt är lokalbevakade tillhör kategori A. Inga särskilda villkor anges för kapacitets-tilldelning på dessa platser på grund av bevakning.

Trafikplatser som ständigt är lokalbevakade

- Kil
- Luleå
- Helsingborg
- Nässjö
- Trelleborg

Kategori B

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

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

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

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

Trafikplatser som planenligt är lokalbevakade tidvis och fjärrstyrda tidvis

- Fagersta central
- Jönköpings godsbangård

Trafikplatser som planenligt är lokalbevakade tidvis

- | | |
|----------------|------------------|
| - Bengtsfors | - Mönsterås |
| - Berga | - Olofström |
| - Blomstermåla | - Oskarshamn |
| - Bofors | - Rottneros |
| - Borås | - Skene |
| - Bäckebron | - Smedjebacken |
| - Dingle | - Smålandsstenar |
| - Eksjö | - Storfors |
| - Forsheda | - Strömstad |
| - Forshem | - Sunne |
| - Hältevad | - Tanum |
| - Hultsfred | - Torsby |
| - Kisa | - Torup |
| - Landeryd | - Veddige |
| - Lidköping | - Vetlanda |
| - Lycksele | - Vimmerby |
| - Lysvik | - Viskafors |
| - Mariestad | - Värnamo |
| - Mora | |
| - Munkedal | |

Kategori C

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

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

Trafikplatser som kan lokalbevakas tidvis

- | | |
|-------------|---------------|
| - Lyrestad* | - Reftele |
| - Mörlunda | - Skellefteå* |

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

Kategori D

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

Trafikplatser som inte lokalbevakas

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

Banstandarddata

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

https://www.trafikverket.se/contentassets/8ca6d0cf000b40e9976f2090f79714df/bil_3_d_jnb_2021_banstandarddata210211.xlsx

JNB 2021 Bilaga 3 E STH per sträcka

Informationen i bilagan är gällande så länge den inte står i konflikt med den information som återfinns i JNB kapitel 3.4.1. Vid eventuella skillnader mellan dessa två dokument är det uppgifterna i JNB kapitel 3.4.1. som i första hand är gällande.

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h) med procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
111	(Peuravaara)	Riksgränsen	130	
112	Peuravaara	Kiruna Malmbangård	100	
113	(Gällivare)	(Peuravaara)	160	
114	Gällivare	Koskullskulle	100	
116	(Råtsi)	Svappavaara	80	
118	(Boden central)	(Gällivare)	135	
118	(Koijuvaara)	Aitik	70	
119	(Boden central)	(Luleå)	140	
120	Buddbyn - Boden central	Bodens södra	120	
124	Bastuträsk	(Bodens södra)	160	
126	(Vännäs)	(Bastuträsk)	140	
129	(Mellansel)	(Vännäs)	160	
130	(Långsele)	Mellansel	130	
132	(Morjärv)	Bredviken	200	
133	(Bredviken)	(Haparanda)	250	
137	(Buddbyn)	Morjärv	160	
141	(Nyfors)	Piteå/Svedjan	90	
143	(Bastuträsk)	Skelleftehamns övre	100	
146	(Vännäs)	Umeå central	135	
147	(Umeå central)	Holmsund	180	
149	(Mellansel)	(Örnsköldsviks C)	80	
152	(Hällnäs)	(Storuman)	90	
153	(Forsmo)	(Hoting)	70	
171	Örnsköldsviks central	(Gimonäs)	250	
173	(Husum norra)	Rågön	50	
175	(Västerasby)	(Örnsköldsviks central)	250	
211	(Bräcke)	Långsele	120	
212	(Ånge)	Bräcke	180	
215	(Ramsjö)	(Ånge)	160	
216	(Ljusdal)	Ramsjö	160	
217	Ljusdal	Bollnäs	160	
218	(Bollnäs)	Ockelbo	200	
221	(Östersunds central)	Storlien riksgränsen	140	
222	Östersunds central		160	
223	(Bräcke)	(Östersunds centra)	160	
224	(Ånge)	(Sundsvall c)	130	Se flik ändringslogg
231	(Timrå)	Tunadal	40	

JNB 2021 Bilaga 3 E STH per sträcka

Informationen i bilagan är gällande så länge den inte står i konflikt med den information som återfinns i JNB kapitel 3.4.1. Vid eventuella skillnader mellan dessa två dokument är det uppgifterna i JNB kapitel 3.4.1. som i första hand är gällande.

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h) med procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
232	(Härnösand)	Västerasby	200	
232	(Västerasby)	(Långsele)	70	
233	(Sundsvall)	Härnösand	200	
234	Sundsvall c		130	
235	(Sundsvall c)	(Gävle central)	200	
236	Stugsund	(Åänge)	40	
237	(Härnösand)	Ålandsbro	40	Se flik ändringslogg
238	(Västerasby)	Nyland	40	Se flik ändringslogg
242	(Kilafors)	(Söderhamns västra)	140	
243	(Ockelbo)	(Gävle central)	160	
251	(Furudal)	(Bollnäs)	40	
302	(Gävle central)	Fliskär	40	
303	Gävle central		140	
306	Borlänge fr. Avesta Krylbo	(Repbäcken)	120	
311	(Ockelbo)	(Storvik)	120	
312	(Storvik)	(Avesta Krylbo)	130	
313	(Frövi)	Avesta Krylbo	130	
315	Storvik	(Gävle central)	120	
322	(Falun cental)	(Storvik)	120	
323	Falun central	(Borlänge)	120	
324	(Borlänge central)	Ludvika	140	
325	(Ludvika)	Ställdalen	140	Via Hörkenspåret
326	Hällefors	(Kil)	140	
327	(Ställdalen)	(Hällefors)	140	
331	Repbäcken	Mora	140	
333	(Avesta Krylbo)	(Borlänge central)	180	
334	Grycksbo	(Falun central)	30	
340	(Fagersta centrum)	(Ludvika)	90	
341	Brattheden	(Fagersta centrum)	140	
344	(Snyten)	(Ängelsberg)	40	
345	(Kolbäck)	(Brattheden)	140	
348	Tillberga	(Västerås norra)	130	
349	Västerås norra	Kolbäck	200	
350	(Kolbäck)	Jädersbruk	200	
351	(Frövi)	(Jädersbruk)	120	
354	(Jädersbruk)	(Hovsta)	200	
361	Vika	(Mora)	40	

JNB 2021 Bilaga 3 E STH per sträcka

Informationen i bilagan är gällande så länge den inte står i konflikt med den information som återfinns i JNB kapitel 3.4.1. Vid eventuella skillnader mellan dessa två dokument är det uppgifterna i JNB kapitel 3.4.1. som i första hand är gällande.

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h) med procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
364	(Kristinehamn)	Filipstad/Persberg	90	
371	(Blyberg)	Märbäck	10	
371	(Mora)	Blyberg	40	
375	(Malung)	Malungsfors		Uppgift saknas
376	(Repbäcken)	Malung	70	
382	(Kil)	Karlstad Välsviken	195	
383	(Laxå)	(Karlstad Välsviken)	200	
391	(Grängesberg)	(Frövi)	115	Via Silverhöjden
393	Bofors	(Strömtorp)	50	
395	(Karlstads central)	Skoghall	30	
401	Ulriksdal	Stockholms central, km 0	200	
401	Älvsjö	Stockholms central, km 0	160	
402	(Solna) - Hagalund			Endast växling
403	Tomtebodas rangerbangård	(Huvudsta)	20	
404	(Karlberg)	Sundbyberg	140	
405	(Tomtebodas)	Värtan	40	
406	(Älvsjö rbg)	Liljeholmen		Endast växling
407	(Älvsjö)	Älvsjö gbg	70	
409	(Tomtebodas övre)	(Stockholms södra)	90	
410	(Älvsjö)	Södertälje hamn	160	
412	(Södertälje hamn)	Järna	200	
413	Södertälje centrum	(Södertälje hamn)	85	
414	(Järna)	(Katrineholms central)	200	
416	(Katrineholms central)	(Hallsberg)	200	
418	(Flemingsberg)	(Järna)	250	
419	Hallsberg pbg – Östansjö; Hallsberg pbg -			Uppgift saknas
420	Katrineholms central fr. Baggetorp		200	
420	Katrineholms central fr. Strängsjö		200	
421	(Järna)	(Åby)	160	
422	(Katrineholms central)	(Åby)	200	
429	Uppsala central	Uppsala norra	200	
430	(Märsta)	(Uppsala central)	200	
431	Sala	(Uppsala norra)	160	
433	(Ulriksdal)	Märsta	200	
434	(Uppsala central)	(Gävle central)	200	
435	(Örbyhus)	Hallstavik	40	
441	(Sala)	(Avesta Krylbo)	180	

JNB 2021 Bilaga 3 E STH per sträcka

Informationen i bilagan är gällande så länge den inte står i konflikt med den information som återfinns i JNB kapitel 3.4.1. Vid eventuella skillnader mellan dessa två dokument är det uppgifterna i JNB kapitel 3.4.1. som i första hand är gällande.

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h) med procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
443	(Tillberga)	(Sala)	130	
444	(Kungsängen)	(Västerås norra)	200	
445	(Sundbyberg)	Kungsängen	70	
450	Eskilstuna central	Rekarne	200	
452	(Folkesta)	Nybybruk	30	
453	Åkers styckebruk	(Grundbro)	40	
476	Västerhaninge	(Älvsjö)	160	
477	(Västerhaninge)	Nynäshamn	160	
490	(Rekarne)	(Valskog)	160	
492	Oxelösund	(Flens övre)	100	
493	(Rekarne)	(Kolbäck)	135	
494	Flens övre	(Eskilstuna central)	120	
502	Linköpings central		200	
504	Norrköpings central		180	
505	Åby	(Mjölby)	200	
511	(Östansjö)	Laxå	200	
512	(Laxå)	Falköpings central	200	
522	(Skymossen)	(Mjölby)	160	
524	(Hallsberg pbg)	Frövi	140	
552	(Gårdsjö)	(Håkantorp)	100	
563	(Kimstad)	Finspång	40	
591	(Kumla)	Närkes Kvarntorp		Trafikeras som sidospår.
601	(Göteborg Kville)	(Göteborg Marieholm)	90	
601	(Olskroken)	Gubbero	70	
601	Almedal	Göteborg central	105	Via Gubbero
601	Göteborg central	Partille	150	Via Olskroken
601	Göteborg norra	Olskroken	40	
601	Olskroken	Göteborg Marieholm	110	
601	Olskroken	Göteborg Kville	80	
602	Sävenäs rangerbangård		20	
603	Göteborg Kville	Göteborg Skandiahallen	40	
611	(Falköpings central)	(Alingsås)	200	
612	Alingsås	(Partille)	180	
621	(Uddevalla central)	Strömstad	110	
623	(Munkedal)	Lysekil		Uppgift saknas
624	(Stenungsund)	(Uddevalla central)	140	
625	(Göteborg Kville)	Stenungsund	140	

JNB 2021 Bilaga 3 E STH per sträcka

Informationen i bilagan är gällande så länge den inte står i konflikt med den information som återfinns i JNB kapitel 3.4.1. Vid eventuella skillnader mellan dessa två dokument är det uppgifterna i JNB kapitel 3.4.1. som i första hand är gällande.

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h) med procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
626	(Almedal)	Kungsbacka	180	
627	(Kungsbacka)	Kistinge	200	
628	(Eldsberga)	Ängelholm	200	
629	(Torebo)	Falkenberg godsstation	105	
630	Furet	Kistinge	200	Via Halmstads central
631	Kil	Charlottenberg gräns	160	
634	Älvängen	(Göteborg Marieholm)	200	
635	Öxnered	(Älvängen)	200	
636	(Skälebol)	(Kornsjö-gränsen)	200	
637	(Kil)	(Öxnered)	160	
640	Halmstad rangerbangård		130	
641	(Almedal)	(Borås central)	140	
651	Uddevalla central	(Öxnered)	140	
652	(Öxnered)	(Håkantorps)	110	
653	Håkantorps	(Herrljunga)	160	
654	(Herrljunga)	(Borås central)	110	
655	Borås central		100	
656	(Borås central)	(Varberg)	110	
661	(Kil)	Torsby	90	
662	(Mellerud)	Billingsfors	80	
666	(Alvhem)	Lilla Edet	40	
710	(Falköpings central)	(Sandhem)	160	
711	Sandhem	(Nässjö central)	160	
715	(Jönköpings central)	Jönköpings gbg	60	
720	Värnamo	(Alvesta)	160	
721	(Borås)	(Värnamo)	160	
731	(Jönköping gbg)	(Vaggeryd)	100	
732	(Nässjö central)	(Landeryd)	125	
733	Landeryd	(Furet/Halmstads central)	120	
735	(Torup)	Hyltebruk	40	
742	Smålands Burseryd	(Landeryd)	40	
751	(Värnamo)	Helmershus	40	
810	Mjölby		140	
811	(Mjölby)	(Nässjö central)	200	
813	(Nässjö central)	(Alvesta)	200	
814	Alvesta	Älmhult	200	
815	(Älmhult)	(Hässleholm)	200	

JNB 2021 Bilaga 3 E STH per sträcka

Informationen i bilagan är gällande så länge den inte står i konflikt med den information som återfinns i JNB kapitel 3.4.1. Vid eventuella skillnader mellan dessa två dokument är det uppgifterna i JNB kapitel 3.4.1. som i första hand är gällande.

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h) med procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
817	Nässjö central		200	
821	(Alvesta)	Växjö	160	
822	(Växjö)	Emmaboda	160	
823	(Emmaboda)	Karlskrona central	200	
824	(Emmaboda)	(Kalmar södra)	200	
827	Kalmar södra	Kalmar central	140	
829	(Nässjö central)	Vetlanda	100	
831	(Nässjö central)	Eksjö	120	
831	(Eksjö)	(Hultsfred)	100	
832	Hultsfred	Berga	110	
833	(Berga)	Oskarshamn	100	
841	(Bjärka-Säby)	(Hultsfred)	120	
843	(Linköpings central)	Bjärka Säby	100	
845	(Bjärka-Säby)	Västervik	110	
851	(Älmhult)	Olofström	70	
872	(Vetlanda)	Kvillsfors	40	Kvillsfors-Järnforsen trafikeras som sidospår
873	(Kvillsfors)	(Pauliström)		
875	(Blomstermåla)	(Berga)	120	
876	(Kalmar södra)	Blomstermåla	140	
877	Mönsterås	(Blomstermåla)	70	
901	(Malmö central)	Lockarp	200	
901	Arlöv	(Malmö godsbangård)		Uppgift saknas
901	Arlöv	Lockarp		Uppgift saknas
910	(Hässleholm)	(Höör)	200	
912	Höör	(Arlöv)	200	
913	(Lockarp)	(Trelleborg)	160	
914	Trelleborg		110	
919	(Fosieby)	Lernacken	200	
920	(Ängelholm)	(Helsingborgs central)	180	
922	(Ängelholm)	(Åstorp)	130	
923	(Åstorp)	(Kattarp)	120	
924	(Åstorp)	(Teckomatorp)	120	
925	(Kävlinge)	(Arlöv)	160	
926	(Helsingborgs central)	Teckomatorp	140	
927	(Teckomatorp)	(Kävlinge)	140	
931	(Elsberga)	(Hässleholm)	130	
932	(Hässleholm)	(Åstorp)	130	

JNB 2021 Bilaga 3 E STH per sträcka

Informationen i bilagan är gällande så länge den inte står i konflikt med den information som återfinns i JNB kapitel 3.4.1. Vid eventuella skillnader mellan dessa två dokument är det uppgifterna i JNB kapitel 3.4.1. som i första hand är gällande.

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h) med procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
933	(Helsingborgs rbg)	Åstorp	130	
935	(Teckomatorp)	(Eslöv)	120	
938	(Helsingborgs central)	(Kävlinge)	200	via Landskrona östra
940	Kävlinge	(Lund c)	200	
941	(Hässleholm)	(Karpalund)	160	
942	Karpalund	Kristianstads gbg	160	via Kristianstads central
943	(Kristianstads central)	(Karlskrona central)	160	
952	(Kristianstads central)	Åhus	40	
960	(Malmö central)	(Lernacken)	200	via Hyllie
960	(Malmö central)	(Svågertorp)	160	via Hyllie
961	(Lockarp)	Ystad	160	
964	(Östervärn)	Brågarp		
969	(Ystad)	Simrishamn	160	
990	(Lernacken)	(Köbenhavns Lufth. Kastrup)	200	
451a	(Södertälje hamn)	Södertälje centrum	85	
451a	(Södertälje hamn)	(Södertälje syd övre)	80	
451b	(Södertälje syd övre)	(Eskilstuna central)	200	

JNB 2021 Bilaga 3 E Ändringslogg

datum	ändring
2020-01-23	Uppgifterna om bandel 237 (Härnösand) - Ålandsbro utgår, då sträckan är nedlagd.
2020-02-17	Uppgifterna om bandel 238 (Västerasby) - Nyland utgår. Sträckan nedlagd.
2020-04-15	Hastighetshöjning (Ånge) - (Sundsvall) bandel 224 till sth 160 km/h.

Lutningar per stråk

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

https://www.trafikverket.se/contentassets/8ca6d0cf000b40e9976f2090f79714df/bil_3_f_jnb_2021_lutningar_200415.xlsx

1 Övrig tillgänglighetspåverkan

1.1 Övriga stora trafikpåverkande banarbeten

Under tågplaneperioden pågår ett antal större projekt som inte kan definieras som PSB, eller som uppfyller kriterierna för att vara PSB som inte bedöms vara möjliga att anpassa tåglägesansökan till. Dessa projekt kan komma att inskränka på infrastrukturens tillgängliga kapacitet. Exempel på detta är spårtillgänglighet och plattformssval. Även hastighetsnedsättningar, såväl tillfälliga som permanenta, kan förekomma. Större trafikstörningar av denna art kan förväntas genom de projekt och hastighetsnedsättningar som nämns på följande platser:

Norra området:

- ERTMS, Malmbanan
- (Långsele)-(Västerasby), Spår- och kontaktledningsupprustning

Mellersta området:

- Ramsjö-Ljusdal, FÖ-lina
- Kilafor–Holmsveden, Röstbo bangårdsombyggnad
- Gustafs–Vikmanshyttan, bangårdsombyggnad Gustafs/Säter
- Snyten–Fagersta C, ny driftplats Ombenning
- Frövi-Avesta, FÖ-lina.
- Mora Ställverksbyte
- Österås-Bispgården, FÖ-Lina
- Långsele-Roback, Upprustning teknikhus
- Sundsvall triangelspår
- Storlien-Gränsen, Spårbyte
- Ludvika-Fagersta, Fjärrstyrning
- Gävle–(Storvik), hastighetshöjning, Upprustning stv. M59
- Erikslund, ESIK
- Ludvika, ESIK

Östra området:

- Stockholm – Stockholm Södra, Getingmidjan
- (Karlberg) – Barkarby, Mälarbanan
- Stockholm – Solna, Stationsåtgärder, kontaktledningsarbete och bryggbyte
- Solna, upprustning tunnlar
- Kummelby – Häggvik, nytt mittspår Sollentuna
- Solna – Kummelby, hastighetshöjande åtgärder
- (Flemmingsberg) – Södertälje Syd Övre, dilationsskarvar
- Årstaberget – Solna + Citybanan, hastighetshöjande åtgärder
- Järna – Gnesta, trimningsåtgärder
- Gnesta – (Flen), transformatorbyten
- Sködinge – Hallsberg, Förstärkningslina
- Simonstorp – Åby, läckkabel
- Hallsberg, dubbelspår

- Skymossen – Motala, dubbelspår
- Motala – Mjölby, ställverksbyte Fågelsta, Skänninge

Västra området:

- (Kil) – Karlstad Spår- och växelbyte- Kabellokalisering/Sänkning.
- (Karlstad)-(Kristinehamn) Spår- och växelbyte- Kabellokalisering/Sänkning
- Karlstad-Skattkärr Spår- och växelbyte- Kabellokalisering/Sänkning
- (Kristinehamn)-(Laxå) Spår- och växelbyte- Kabellokalisering/Sänkning
- Hasselfors. Setra paketet, ombyggnad kontaktledning
- Varberg Frehamnsspåret
- Varberg plattformsarbete
- Varberg Växeliläggningar
- Varberg Brorivning
- Varberg Ställverksgenerering kontaktledning
- Borås 1 års justering
- (Borås)-(Limmared) 1 års justering
- (Ytterby)-(Säve) Gunnersby, Vägbro över järnväg
- Floda spårväxelbyte – Växel 21a/21b
- Floda spårväxelbyte – Växel 22a/22b
- Förbigångspår Herrljunga Västra
- (Jönköping)-(Nässjö) GC port
- (Jönköping)-(Habo) Bankeryd inkoppling
- Sandhem & Vartofta Sth-höjning
- Fristad Planskildhet
- Borås Spår- och kontaktledningsbyte
- Olskroken planskildhet
- Kontaktledningsupprustning Alingsås- Partille
- Lundbyleden
- Göteborg hamnbana
- Sävenäs migrering rangerställverk
- Sävenäs, upprustning av kontaktledning

Södra området:

- Underhåll 50 timmars Hässleholm-Lund
- Ystad bangårdsombyggnad/Mötesstation Gärsnäs Vilhemsborg-Simrishamn
- Spår och spårväxelbyte Älmhult-Olofström
- Slipersbyte och rälsbyte Jönköping gbg-Vaggeryd
- Bro arbete, lyfta slipers, räl och måla under Klippan-Kvidinge
- Förlängning av mötesstation Attarp
- Broåtgärder Nässjö-Vaggeryd
- Spårbyte (Torup)-(Furet)
- Dubbelspår Ängelholm-Maria, kompletterade avstängningar
- Banarbetsnätter Malmö gb-Svågertorp/Lernacken

1.2 Förplanerade tider i spår för banunderhåll

För att skapa utrymme för förebyggande underhållsarbete och åtgärder som behöver utföras med anledning av brister i anläggningen som upptäcks i samband med besiktning, avser Trafikverket att reservera kapacitet i järnvägsanläggningen – så kallade servicefönster – enligt de ramar som presenteras nedan.

Utformningen av servicefönster grundas bland annat på erfarenhet av tidigare års underhåll, kunskap om anläggningens tillstånd och bedömningar av kommande trafikeringsbehov. Utformningen ska samrådats med presumtiva sökande av kapacitet på berörd sträcka. Detta sker i samband med varje ny upphandling av basunderhållskontrakt – det vill säga vart 5:e till 7:e år.

I god tid inför varje tågplaneprocess ska ytterligare samråd genomföras med presumtiva sökande av kapacitet. Samrådet avser justeringar av omfattningen för servicefönster, och utgår dels från den uppföljning av nyttjandegraden som ska göras löpande, dels från förväntat ändrade trafikeringsbehov. I de fall nyttjandegraden har varit låg, kan reserverad kapacitet för servicefönster återtas, delvis eller i sin helhet.

Behovet av servicefönster lämnas in till tågplaneprocessen tillsammans med Trafikverkets övriga behov av banarbeten. Den detaljerade samordningen och fastställelsen sker i den ordinarie tågplaneprocessen. Någon hänsyn till dessa tider måste alltså inte tas vid ansökan om tåglägen, men servicefönster representerar det behov av underhållstider som Trafikverket bedömer finnas och som förväntas behöva kapacitet i den fastställda tågplanen. Servicefönster omfattar inte det totala kapacitetsbehovet för underhållsarbeten, utan ytterligare behov kan komma att presenteras från Trafikverkets sida. Det sker i den ordinarie tågplaneprocessen.

1.2.1 Underhållskontrakt Norra Malmbanan

Trafikverket avser att under vår, vinter och höst ansöka om 2 timmars trafikavbrott dagtid måndag–fredag, varannan vecka norr om Kiruna och varannan vecka söder om Kiruna. Dessa tider är samordnade med underhållstider på den norska sidan av gränsen.

1.2.2 Underhållskontrakt Norra stambanan

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet för trafikavbrott cirka 2 timmar måndag–fredag, uppdelat på olika sträckor samt 4 veckor dagtid, 6 timmar varje dag. Undantag är sträckan (Gävle)–Storvik där Trafikverket avser att ansöka om 5 timmar varje natt mot söndag samt 4 banarbetshelger natt mot lördag, söndag, måndag, cirka 8 timmar per skift.

1.2.3 Underhållskontrakt Södra Malmbanan och Haparandabanan

Trafikverket avser att på Södra Malmbanan ansöka om 1–2 timmars trafikavbrott dagtid jämna veckor måndag–fredag och 2 timmar sammanhängande nattetid

jämna veckor natt mot måndag–fredag samt på Haparandabanan ansöka om 2 timmars trafikavbrott ojämbna veckor dagtid måndag–fredag.

1.2.4 Underhållskontrakt Botniabanan, Långsele–Vännäs

Trafikverket avser att för respektive bandel ansöka om trafikavbrott under 1–4 timmar, 1–5 vardagar per vecka.

1.2.5 Underhållskontrakt Holmsund–Boden inklusive tvärbanor

Trafikverket avser att för respektive bandel ansöka om trafikavbrott under 1–3 timmar, 1–4 vardagar per vecka.

För tvärbanorna avser Trafikverket även att ansöka om kapacitet för trafikavbrott för 3 timmar under vardagar.

1.2.6 Underhållskontrakt Ådalsbanan samt Mittbanan.

Trafikverket avser att på sträckorna Storlien–Östersund, Östersund–Bräcke, Bräcke–Ånge, Ånge–Sundsvall, Bräcke–Långsele, Sundsvall–Härnösand och Härnösand–Långsele ansöka om trafikavbrott 2–3 veckor, måndag–söndag, som innehåller cirka 40 timmar samt fyra veckor måndag–fredag, fyra timmar varje dag.

1.2.7 Underhållskontrakt banorna i Bergslagen samt Godsstråket

Trafikverket avser att på sträckorna Storvik–Borlänge, Borlänge–Frövi, Storvik–Avesta Krylbo, Avesta Krylbo–Frövi, Borlänge–Avesta Krylbo, Mora–Borlänge, Fagersta–Ludvika och Ställdalen–Hällefors ansöka om kapacitet för trafikavbrott under 6 timmar, 5 tillfällen per vecka i 2–3 veckor per år. Vid kontaktledningsrevisioner vart tredje år utökas det med 2 veckor. För 2021 är det kontaktledningsrevision Avesta Krylbo–Borlänge och Borlänge–Mora.

För sträckan Frövi–Mjölby avser Trafikverket att ansöka om kapacitet 4–6 timmar natt mot måndag–fredag, samt sträckan Frövi–Jädersbruk 5 timmar dagtid under 25 måndagar.

1.2.8 Underhållskontrakt Stockholm Mitt, sträckan Stuvsta–Stockholms central

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet 4–5 timmar, natt mot måndag–fredag varje vecka. Under detta tidsintervall kommer trafik att kunna framföras med begränsad framkomlighet.

1.2.9 Underhållskontrakt Stockholm Mitt, sträckorna Stockholms central–Sundbyberg, Stockholms central–Solna, Stockholms central–Älvsjö, Värtabanan samt sträckan Årstabron–Älvsjö gods–Älvsjö

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet 3–6 timmar, natt mot måndag–fredag varje vecka. Under detta tidsintervall kommer trafik att kunna framföras med begränsad framkomlighet.

1.2.10 Underhållskontrakt Citybanan, sträckan Södra station–Tomtebodavägen via Stockholm City

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet 3–4 timmar, natt mot måndag–fredag. Under detta tidsintervall kommer trafik att kunna framföras med begränsad framkomlighet.

1.2.11 Underhållskontrakt Hagalund

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet 4 timmar under måndag–torsdag varje vecka, på överenskommet geografiskt område inom Hagalund. Under detta tidsintervall kommer trafik att kunna framföras med begränsad framkomlighet.

1.2.12 Underhållskontrakt Stockholm nord sträckorna Storvreta–Ulriksdal, Kungsängen– Bålsta

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet på del av driftplats, upp- eller nedspår, natt mot tisdag–fredag 3–5 timmar samt 12–16 veckor natt mot tisdag–fredag i 5 timmar fördelat på vår och höst.

1.2.13 Underhållskontrakt Mälarbanan

Trafikverket avser att ansöka om trafikavbrott med lite olika upplägg. På dubbelspårssträckor används enkelspårsdrift företrädesvis nattetid 5–7 timmar. Generellt gäller tiderna 1 bevakningssträcka och 2 driftplatser. På enkelspårssträckor ligger avbrotten företrädesvis nattetid 3–6 timmar.

1.2.14 Underhållskontrakt Svealandsbanan

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet 2–4 timmar, natt mot måndag–fredag. Under detta tidsintervall kommer trafik att kunna framföras med begränsad framkomlighet.

1.2.15 Underhållskontrakt Västra stambanan (Hallsberg–Gnesta)

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet 5 timmar, natt mot måndag–fredag.

1.2.16 Underhållskontrakt Hallsberg–Laxå inklusive Hallsberg rangerbangård

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet:

- Hallsbergs rangerbangård, 3 timmar sammanhängande måndag–fredag samt 6 timmar sammanhängande natt mot söndag
- Hallsbergs personbangård–Östansjö, 5 timmar natt mot måndag–söndag under 4 veckor
- (Östansjö)–Laxå, 4 timmar natt mot måndag och tisdag, 8 timmar natt mot söndag på del av driftplats, antingen upp- eller nedspår samt 5 timmar natt mot måndag–söndag under 4 banarbetsveckor.

1.2.17 Underhållskontrakt på Södra stambanan (Katrineholm–Arlöv)

Trafikverket avser på att sträckan Katrineholm–Nässjö ansöka om kapacitet 4–5,5 timmar, natt mot måndag–fredag. På sträckan (Hässleholm)–Nässjö avser Trafikverket att ansöka om enkelspårdrift under 6 timmar, 6 dagar i veckan samt på sträckan (Arlöv)–Hässleholm ansöka om enkelspårdrift (Arlöv)–Lund 5 timmar natt mot måndag. På övriga delar avser Trafikverket att ansöka om enkelspårdrift 6 timmar sammanhängande, natt mot tisdag–fredag.

1.2.18 Underhållskontrakt Värmland och Dalsland

Trafikverket avser att i huvudsak samla underhållet i 3 banarbetsveckor per år och bandel, med trafikstopp 5 timmar, måndag–torsdag.

1.2.19 Underhållskontrakt Länsbanorna i Östergötland och östra Småland

Trafikverket avser att ansöka om 7 timmars trafikavbrott tisdag–torsdag på större delen av de sträckningar som detta underhållskontrakt omfattar.

1.2.20 Underhållskontrakt Jönköpingsbanan

Trafikverket avser att ansöka om trafikavbrott under 3–7 timmar, natt mot tisdag–fredag, på större delen av de sträckningar som detta underhållskontrakt omfattar.

1.2.21 Underhållskontrakt Västra Götaland, Väst

Trafikverket avser att för respektive bandel ansöka om trafikavbrott (enkelspåriga banor) respektive enkelspårdrift (dubbelspåriga banor) under 3–7 timmar, 1–5 dagar per vecka. Trafikverket avser även att utföra underhåll på driftplatserna Öxnered, Trollhättan och Uddevalla enligt en områdesindelning som tagits fram av Trafikverket. Områden som får trafikpåverkan, trafikpassas i revision.

Trafikverket avser att för respektive driftplats Öxnered och Uddevalla, var för sig, ansöka om trafikavbrott under 6-7 timmar 4-5 nätter i en vecka.

1.2.22 Underhållskontrakt Väst kustbanan, Väst

Trafikverket avser att för respektive bandel ansöka om trafikavbrott (enkelspåriga banor) 5–10 timmar, 1–6 dagar per vecka, respektive enkelspårsdrift (dubbelspåriga banor) under 3–10 timmar, 1–5 dagar per vecka. Trafikverket avser även att utföra underhåll på driftplatserna Varberg och Halmstad enligt en områdesindelning som tagits fram av Trafikverket. Områden som får trafikpåverkan, trafikpassas i revision.

1.2.23 Underhållskontrakt Västra Götaland Göteborg

Trafikverket avser att för respektive bandel ansöka om trafikavbrott (enkelspåriga banor) 4 timmar, 1–5 dagar per vecka, respektive enkelspårsdrift (dubbelspåriga banor) under 4 timmar, 1–5 vardagsnätter per vecka. Dessutom två tillfällen med 24-timmars enkelspårsdrift (2 bevakningssträckor och en mellanliggande driftplats) på sträckan Alingsås – (Partille), samt två tillfällen med 12-timmars enkelspårsdrift (2 bevakningssträckor och en mellanliggande driftplats) på sträckan Alingsås – (Partille). Trafikverket avser även att utföra underhåll på Göteborgs ställverksområde samt driftplatserna Alingsås och Kungsbacka, enligt en områdesindelning som tagits fram av Trafikverket. Områden som får trafikpåverkan, trafikpassas i revision.

1.2.24 Underhållskontrakt Västra Götaland Öst

Trafikverket avser att för respektive bandel ansöka om trafikavbrott (enkelspåriga banor) 4–24 timmar, 1–7 dagar per vecka, respektive enkelspårsdrift (dubbelspåriga banor) under 4–8 timmar, 1–7 dagar per vecka. Trafikverket avser även att utföra underhåll på driftplatserna Herrljunga, Falköping och Skövde enligt en områdesindelning som tagits fram av Trafikverket. Områden som får trafikpåverkan trafikpassas i revision.

1.2.25 Underhållskontrakt Väst kustbanan syd

Trafikverket avser att ansöka om trafikavbrott med lite olika upplägg. På dubbelspårssträckor så praktiseras enkelspårsdrift nattetid 6-8 timmar, totalstopp natt mot söndag på vissa stråk. På enkelspårssträckor ligger tider företrädevis nattetid 6-8 timmar upp till 20 tillfällen per år. Följande driftplatser är specificerade med olika delområden: Helsingborg/Helsingborg godsbangård, Ängelholm, Åstorp, Teckomatorp, Kävlinge, Landskrona Ö. Tiderna ligger företrädevis nattetid upp till 20 tillfällen per år

1.2.26 Underhållskontrakt Blekinge kustbana, Kust till kust-banan

Trafikverket avser att ansöka om trafikavbrott vardagar nattetid, 4–7 timmar mellan Värnamo och Kalmar/Karlskrona, samt vardagar nattetid, 3–5 timmar mellan Hässleholm och Karlskrona.

1.2.27 Underhållskontrakt Kust till kust-banan väst

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet:

- (Herrljunga)–(Borås), 3 timmar dagtid 5 veckor om året, 8 timmar natt mot måndag–fredag under 3 veckor samt 12 timmar dagtid lördag–söndag 4 gånger per år.
- (Almedal)–(Värnamo), 3 timmar dagtid måndag–fredag var tredje vecka samt 6 timmar dagtid måndag–fredag under 6 veckor, fördelat på vår, sommar och höst.
- Underhåll på driftplatsen Borås enligt en områdesindelning som tagits fram av Trafikverket. Områden som får trafikpåverkan trafikpassas i revision.

1.2.28 Underhållskontrakt Malmö och sydöstra Skåne

Trafikverket avser att ansöka om Trafikavbrott under 4 timmar varje natt mot måndag på banorna från Lockarp till Ystad respektive Trelleborg. Avstängning av hela infartsgruppen på Malmö godsbangård under 10 timmar, 4 gånger per år.
Enkelspårdrift under 6 timmar varje natt mot tisdag–fredag i Citytunneln.

1.3 Sträckor med risk för varaktiga begränsningar

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

Bana/sträcka med risk för varaktiga begränsningar
111 (Peuravaara)–Riksgränsen
117 Harträsk–Gällivare
153 (Forsmo)–(Hoting)
221 (Östersund)–Storlien
224 (Ånge)–(Sundsvall)
235 (Strömsbro)–(Sundsvall)
303 Gävle–Strömsbro
305 Borlänge rangerbangård
324 (Borlänge)–Ludvika
331 Repbäcken–Mora
340 (Fagersta C)–(Ludvika)
349 Västerås Norra–Kolbäck
364 (Kristinehamn)–(Nykroppa), (Daglösen)–Filipstad
376 (Repbäcken)–Rågsveden
382 Kil–(Karlstad)

Bana/sträcka med risk för varaktiga begränsningar
383 (Laxå)–(Karlstad Vällsviken)
391 (Grängesberg)–(Ställdalen)–(Frövi)
435 (Örbyhus)–Hallstavik
524 (Hallsbergs personbangård)–Frövi
552 Mariestad –(Håkantorp)
611 (Falköping)–(Alingsås)
621 (Uddevalla C)–Strömstad
631 Kil–Charlottenberg
652 (Öxnered)–(Håkantorp)
654 (Herrljunga)–(Borås)
661 Sunne–Torsby
732 (Nässjö)–(Värnamo)–(Landeryd)
733 Landeryd–(Furet)
831 (Nässjö)–(Hultsfred)
832 Hultsfred–Berga
851 (Älmhult)–Olofström

Bandel 111 (Peuravaara)–Riksgränsen

Bro Rautasjokk södra, km 1432+883: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 117 Harrträsk–Gällivare

Harrträsk–Gällivare km 1299+985 – 1306+214: Det finns risk för varaktig nedsättning för malmtågen till 40 km/tim på grund av dåliga räler.

Bandel 153 (Forsmo)–(Hoting)

Bro över Rörströmsälven norr om Rossön km 96+466 – 96+552: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bro över Fjällsjöälven mellan Ådalsliden och Betåsen km 34+198 – 34+366: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 221 (Östersund)–Storlien

Storlien–gränsen, km 747+602 – 750+298: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 224 (Ånge)–(Sundsvall)

Sträckan (Ånge)–(Erikslund), km 483+361 – 497+530: Det finns risk för varaktig nedsättning till 70 km/tim pga dåligt spår.

Bro över Ljungan, Erikslund, km 498+829: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av lager.Bandel 235 (Strömsbro)–(Sundsvall)

Sträckan Gävle–Vallvik, km 117+440 – 178+712: Det finns risk för varaktig nedsättning till 140 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 303 Gävle – Strömsbro

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

Bandel 305 Borlänge rangerbangård

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

Bandel 324 (Borlänge)–Ludvika

Ulvshyttan–Rämshyttan, km 50+646 – 50+813: Det finns risk för hastighetsnedsättning till 40 km/tim på grund av problem i Rämshyttetunneln.

Bandel 331 Tunsta, bro över Dalälven

Bro över Dalälven vid Tunsta, km 100+837: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 340 (Fagersta C)–(Ludvika)

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

Bandel 349 Västerås norra–Kolbäck

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

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

Kristinehamn–Storfors, km 0+500 – 9+350: Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim på grund av dåligt spår.

Kristinehamn–Storfors, km 12+285 – 28+140: Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim på grund av dåligt spår.

Storfors–Nykroppa, km 37+800 – 39+199: Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 376 (Repbäcken)–(Rågsveden)

Repbäcken–Rågsveden, km 30+784 – 162+119: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim.

Västerdalälven vid Kvarnforsen, km 269+344: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av lager.

Bandel 382 och 383 Kil–(Laxå)

Laxå–Kil, km 228+036 – 350+300: Det finns risk för ökade restriktioner för tunga transporter samt risk för varaktig nedsättning till 140 km/tim på grund av dåliga räler.

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

Silverhöjdspåret, km 463+258 – 480+962: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim.

Bandel 435 (Örbyhus)–Hallstavik

Bro Örbyhusån, i riktning Hallstavik km 0+485: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 524 (Hallsbergs personbangård)–Frövi

Örebro–Frövi, uppspår, km 225+360 – 249+157 samt nedspår km 224+725 – 249+157: Det finns risk för varaktig nedsättning till 120 km/tim på grund av dåliga räler.

Bandel 552 Mariestad–(Håkantorp)

Lugnås–Råbäck, km 50+193 - 72+350,
(Källby)–Lidköping, km 84+584 - 94+390 samt
(Gårdsjö)–Mariestad, km 0+488 – 41+490:
Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 611 (Falköping)–(Alingsås)

Bron över Nossan vid Herrljunga (mot Håkantorp), km 89+846 – 89+890: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 621 (Uddevalla C)–Strömstad

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

Överbyggnaden på en vägport i Munkedal (Vadholmsvägen), km 109+777: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 631 Kil–Charlottenberg

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

Bandel 652 (Öxnered)–(Håkantorp)

Bro över Trollhätte kanal i Vänersborg, km 25+609: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet.

Bandel 654 (Herrljunga)–(Borås)

(Herrljunga)–(Ljung), km 91+161 – 94+000, Fristad–(Borås), 119+999 – 131+824:
Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 661 Sunne-Torsby

Sunne–(Lysvik), km 42+656 - 60+940; Lysvik–Torsby, 62+265 – 82+637: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim på grund av dåligt spår. Kil–Rottneros, 1+008 – 35+939: Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim på grund av dåligt spår.

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

Värnamo–Landeryd, km 83+766 – 136+256: Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim på grund av dåligt spår.

Broarna i Malmbäck, km 21+048 samt 20+224 (2 st.): Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 733 Landeryd–(Furet)

Oskarström–Åled, km 176+840 – 184+671: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 831 (Nässjö)–(Hultsfred)

Eksjö–Hultsfred, km 21+039 – 82+561: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 832 Hultsfred–Berga

Hultsfred–Berga, km 87+430 – 93+000 och km 103+289 – 119+945: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 851 (Älmhult)–Olofström

Älmhult–Olofström, km 1+985 – 42+112: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim på grund av dåligt spår.

Prioriteringskriterier

Innehållsförteckning

1	Prioriteringskriteriernas struktur	2
1.1	Prioriteringskriteriernas syfte	2
1.2	Omfattning	2
1.3	Tåglägen	2
1.4	Associationer	2
1.5	Banarbeten	2
1.6	Grundläggande princip	3
1.7	Uppgifter i ansökan	3
1.8	Kategorisera objekten	3
1.9	Fördefinierade kostnadsparametrar för kategorierna	3
1.10	Beräkna kostnadsskillnader mellan lösningsalternativ	3
1.11	Prioritera effektivaste lösningsalternativet	3
2	Uppgifter som direkt eller indirekt påverkar prioriteringen	3
2.1	Ansök på rätt sätt – bli prioriterad på rätt sätt	3
2.2	Typ av information som uppgifter i ansökan innehåller	4
2.3	Uppgifter i ansökan som är obligatoriska eller frivilliga	4
2.4	Uppgifter i ansökan som används vid prioritering	4
2.5	Uppgifter som rekommenderas för att få rätt prioritering	5
2.6	Uppgifter för tåglägen	5
2.7	Uppgifter för associationer mellan tåglägen	7
2.8	Uppgifter för banarbeten	9
3	Prioriteringskategoriernas indelning	11
3.1	Kategorisering av tåglägen och associationer	11
3.2	Prioriteringskategorier för tåg – godstransporter	11
3.3	Prioriteringskategorier för tåg - persontransporter	13
3.4	Prioriteringskategorier för tåg - tomtransporter	14
3.5	Prioriteringskategorier för associationer -anslutningar	14
3.6	Prioriteringskategorier för associationer – omlopp	14
4	Prioriteringskategoriernas identifiering	15
4.1	Identifieringsvillkor för prioriteringskategorier	15
4.2	Trafikverket kan överpröva prio-kategorier i ansökan	15
4.3	Variationer och osäkerheter i identifieringsvillkoren	15
4.4	Identifiering av prio-kategorier vid start av ny trafik	16
5	Kostnadsparametrar	18
5.1	Kostnadsparametrar för tåg	18
5.2	Kostnadsparametrar för associationer	19
6	Beräkning av samhällsekonomiska kostnader	20
6.1	Villkor för kostnadsberäkning av lösningsalternativ	20
	Giltiga tåglägen	20
6.2	Beräkning av samhällsekonomiska effektkostnader	21
6.3	Beräkning av samhällsekonomisk kostnad för lösningsalternativ	21
6.4	Definition av och kostnad för ”Exkluderat tågläge”	22
6.5	Manuella korrigeringar för begränsningar i modellen	22
6.6	Prioritering genom val av lösning	22

1 Prioriteringskriteriernas struktur

1.1 Prioriteringskriteriernas syfte

I järnvägslagen (2004:519), 6 kap. 3 §, anges att om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas ska förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Vidare framgår enligt järnvägsförordningen (2004:526), 5 kap. 1 §, andra stycket, att prioriteringskriterier ska vara utformade så, att de medger ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen, varvid betydelsen av snabba godstransporter särskilt ska beaktas.

Trafikverkets prioriteringskriterier är det verktyg med vars hjälp Trafikverket avgör hur intressekonflikter ska lösas som uppstår när kapacitet ska tilldelas för en ny, ett år lång tågplanperiod.

1.2 Omfattning

Prioriteringskriterierna använder beräkning av samhällsekonomiska kostnader för tre typer av objekt som behandlas i kapacitetstilldelningsprocessen: tåglägen, associationer och banarbeten.

1.3 Tåglägen

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

1.4 Associationer

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

1.5 Banarbeten

Trafikverket har som infrastrukturförvaltare ansvar för det långsiktiga vidmakthållandet och utvecklingen av den fysiska infrastrukturen. Detta innebär att infrastrukturförvaltarens behov av kapacitet för banarbeten inte kan trängas undan av de sökandes behov av kapacitet för tåglägen, men däremot kan banarbetet förläggas till annan tid men inte nekas kapacitet i tågplanen. Vid konflikt mellan banarbeten och tåglägen är prioriteringskriterierna utformade så att banarbetena tidsmässigt förläggs till den tid som medför den samhällsekonomiskt mest effektiva lösningen.

Kostnader för banarbeten beräknas för alternativa produktionskostnader kopplat till olika tider för tillgång till spåret. Den samhällsekonomiska nyttan av ett levererat banarbete ingår inte i dessa beräkningar.

1.6 Grundläggande princip

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

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

1.7 Uppgifter i ansökan

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

1.8 Kategorisera objekten

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

1.9 Fördefinierade kostnadsparametrar för kategorierna

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

1.10 Beräkna kostnadsskillnader mellan lösningsalternativ

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

1.11 Prioritera effektivaste lösningsalternativet

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

2 Uppgifter som direkt eller indirekt påverkar prioriteringen

2.1 Ansök på rätt sätt – bli prioriterad på rätt sätt

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

Genom att den sökande inriktar sig på att främst beskriva sitt behov snarare än en lösning av sitt behov, får Trafikverket ökade möjligheter att samordna olika behov

och skapa bättre och effektivare lösningar. Ett exempel på detta är att uppgift om ”senaste acceptabla ankomsttid” och ”tidigaste acceptabla avgångstid” ger Trafikverket bättre förutsättningar för effektiva lösningar än vad motsvarande uppgift om ”önskad ankomsttid” och ”önskad avgångstid” ger.

2.2 Typ av information som uppgifter i ansökan innehåller

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

2.3 Uppgifter i ansökan som är obligatoriska eller frivilliga

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

2.4 Uppgifter i ansökan som används vid prioritering

Noter	Används till:	Förklaring
+	Prioriteringsberäkningen	Ett upphöjt plustecken (+) vid en uppgift betyder att uppgiften används vid beräkning av den samhällsekonomiska effekt som avgör hur olika alternativ ska prioriteras sinsemellan. Om en uppgift används i prioriteringsberäkningen (finns +) men samtidigt är frivillig (saknar *), bör konsekvensen av att avstå från att ange denna uppgift noga beaktas. Beräkningen av de sammanlagda samhällsekonomiska kostnaderna kommer givetvis inte kunna innehålla effekten av den frivilliga uppgiften med mindre än att den anges.

Noter	Används till:	Förklaring
0	Planering, tilldelning och indirekt även prioritering	En upphöjd nolla (0) vid en uppgift betyder att uppgiften används i samband med planering, tilldelning och indirekt till prioritering. Den kan även användas vid konfliktlösning de överväganden som påverkar prioriteringen samt dess resultat.

2.5 Uppgifter som rekommenderas för att få rätt prioritering

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

2.6 Uppgifter för tåglägen

Denna lista innehåller endast ett urval av de uppgifter som kan anges vid ansökan om tågläge, främst de som har betydelse för prioritering och konfliktlösning. Förklaring till noterna * + 0 och infotyp, se avsnitt 2.2–2.5.

Uppgift	Del-uppgift	Info-typ	Beskrivning
Gång-uppgift		Spec	Tåguppdragets gånguppgifter, består av fem deluppgifter, Första dag, Sista dag, Veckodagar, Avvikelse typ och Avvikelse datum.
- " -	Fr o m datum ⁺⁺	Spec	Första dag i önskad trafikperiod.
- " -	To m datum ⁺⁺	Spec	Sista dag i önskad trafikperiod.
- " -	Vecko-dagar ⁺⁺	Spec	Veckodagar under önskad trafikperiod.
- " -	Även/Ej Datum ⁺	Spec	Eventuell avvikelse anges i form av Avvikelse typ och Avvikelse datum .
Plats		Spec	Platser anges med sin Platssignatur och definierar tåguppdragets geografiska omfattning.
- " -	Start-plats ⁺⁺	Spec	Start-plats betecknas ibland som: Från-plats
- " -	Slut-plats ⁺⁺	Spec	Slut-plats betecknas ibland som: Till-plats
- " -	Trafikut bytes-plats ^{0*}	Spec	Platser där trafikutbyte ska ske. Platser med enbart tekniskt uppehåll är inte trafikutbytesplatser och ska inte anges i ansökan. De påverkar inte heller prioriteringen.

Järnvägsnätsbeskrivning 2021
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier
Utgåva 2019-12-13

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

Järnvägsnätsbeskrivning 2021
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier
Utgåva 2019-12-13

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

2.7 Uppgifter för associationer mellan tåglägen

Denna lista innehåller endast ett urval av de uppgifter som kan anges för associationer vid ansökan om tågläge, främst de som har betydelse för prioritering och konfliktlösning. Förklaring till noterna * + ⁰ och infotyp, se avsnitt 2.2–2.5.

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

Järnvägsnätsbeskrivning 2021
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier
Utgåva 2019-12-13

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

Järnvägsnätsbeskrivning 2021
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier
Utgåva 2019-12-13

Uppgift	Del-uppgift	Info- typ	Beskrivning
Associationstyp ⁺		Dekl	Uppgiften behöver inte anges vid ansökan eftersom den direkt kommer att härledas ur associationens prioriteringskategori. Det finns för närvarande (JNB 2019) tre typer av associationer: - Anslutning godstransport - Anslutning persontransport - Fordonsomlopp

2.8 Uppgifter för banarbeten

Typ av data		Prio krit*	Beskrivning
Startdatum	Obligatorisk	B	Ansökt startdatum för tillgång till spår.
Slutdatum	Obligatorisk	B	Ansökt slutdatum för tillgång till spår.
Veckodagar	Obligatorisk	B	Anger vilken kombination av veckodagar som ingår i ansökt tillgång till spår.
Delad	Obligatorisk	B	Anger om veckodagar avser helt eller delat skift.
Starttid	Obligatorisk	B	Ansökt starttid för tillgång till spår.
Sluttid	Obligatorisk	B	Ansökt sluttid för tillgång till spår.
Tidigaste startdatum	Frivillig	X	För tidsfönster. Startdatum för acceptabel tillgång till spår.
Senaste slutdatum	Frivillig	X	För tidsfönster. Slutdatum för acceptabel tillgång till spår.
Acceptabla veckodagar	Frivillig	X	För tidsfönster. Anger vilken kombination av veckodagar som ingår i acceptabel tillgång till spår.
Delad (tidsfönster)	Frivillig	X	För tidsfönster. Anger om acceptabla veckodagar avser helt eller delat skift.
Tidigaste starttid	Frivillig	X	För tidsfönster. Starttid för acceptabel tillgång till spår.
Senaste sluttid	Frivillig	X	För tidsfönster. Sluttid för acceptabel tillgång till spår.
Produktionskostnad	Obligatorisk	B	Produktionskostnad (kr) per delaktivitet.
MM-andel	Obligatorisk	B	Andel man- och maskinkostnad av totala kostnaden. Kod (%)
Total produktionstid	Obligatorisk	B	Total produktionstid.
Ställtid per skift	Obligatorisk	B	Improduktiv ställtid.
Min produktions tid per skift	Frivillig	B	Minsta tillåtna produktionstid per skift.

Järnvägsnätsbeskrivning 2021
 Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier
 Utgåva 2019-12-13

Typ av data		Prio krit*	Beskrivning
Komprimeringsgräns	Frivillig	B	Gräns för tillåten komprimering av produktionstiden per delaktivitet (%). Komprimering uppstår om ett banarbete ska utföras på totalt sett kortare tid genom ökad produktionstakt.
Arbetschema	Frivillig	B	Kod enligt fördefinierade mallar.
Återställningsmarginal	Frivillig	B	Tidsmarginal för återhämtning av försening.

*) B = Uppgiften används i prioriteringens beräkningsmodell. X = Uppgiften används vid prioritering.

3 Prioriteringskategoriernas indelning

3.1 Kategorisering av tåglägen och associationer

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

3.2 Prioriteringskategorier för tåg – godstransporter

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

Prioriteringskategorier för tåg - godstransporter

Prioriteringskategori	Identifiseringsnyckel	Identifieringsvillkor									Typ av trafik, beskrivning	Exempel
		Trafikkoncept: Snabb* framfart	Tidskritisk logistik	Kundavtal snabb transport	Krav på leveransprecision	Krav på flexibilitet	Godsmängd (vikt)	Förädlingsgrad	Tågonfiguration	OBS! Texten i dessa två kolumner syftar endast till att ge en ungefärlig uppfattning om vad resp. kategori har för innebörd.		
Gods–snabb	GS	GS1	4	5	-	5	-	3	5	-	Mycket tidskänsliga transporter av industriprodukter med just-in-time-gods där mycket kort transporttid efterfrågas.	Just-in-time-godståg
		GS2	4	-	5	5	-	3	-	-	Mycket tidskänsliga transporter av post, paket och styckegods där mycket kort transporttid efterfrågas.	Posttåg
		GS3	4	-	5	4	-	3	-	Kombitåg	Mycket tidskänsliga intermodala transporter där mycket kort transporttid efterfrågas.	Kombitåg högprioriterat
Gods–övernatt	GT	GT1	2	5	-	4	-	3	4	Systemtåg	Tidskänsliga transporter av industriprodukter med snäva logistikkedjor där kort transporttid efterfrågas.	Systemtåg högprioriterat
		GT2	2	4	4	4	-	3	4	Systemtåg	Tidskänsliga transporter av högvärdigt gods där kort transporttid efterfrågas.	Systemtåg högprioriterat
		GT3	2	-	4	-	-	3	-	Kombitåg	Intermodala transporter där kort transporttid efterfrågas.	Kombitåg standard
		GT4	-	-	5	-	-	3	-	Vagnslasttåg	Vagnslasttåg där snäva förbindelser måste upprätthållas med hänsyn till kundlöften, vilket kräver kort transporttid	Vagnslasttåg högprioriterat
Gods–regulär	GR	GR1	-	4	-	4	-	3	4	Systemtåg	Transporter av industriprodukter med logistik-kedjor där transport med hög leveransprecision efterfrågas.	Systemtåg med krav på regularitet
		GR2	-	4	-	4	-	4	-	Systemtåg	Transporter av produkter där denna är integrerad med den industriella processen där transport med hög leveransprecision efterfrågas.	Systemtåg med krav på regularitet
Gods–nätverk	GN	GN1	-	-	4	-	-	3	-	Vagnslasttåg	Vagnslasttåg där förbindelser måste upprätthållas med hänsyn till kundlöften	Vagnslasttåg standard
Gods–flexibilitet	GF	GF1	-	-	-	-	4	3	-	Systemtåg	Systemtransporter där flexibilitet är viktigare än kort transporttid	Systemtåg med krav på flexibilitet
		GF2	-	-	-	-	-	3	-	Systemtåg	Systemtransporter och vagnslast där krav på kort transporttid inte kan motiveras eller verifieras	Godståg, övriga
		GF3	-	-	-	-	-	3	-	Vagnslasttåg	Systemtransporter och vagnslast där krav på kort transporttid inte kan motiveras eller verifieras	Godståg, övriga
		GF4	-	-	-	-	-	3	-	Vagnslasttåg	Vagnslasttåg där förbindelser inte kan motiveras att upprätthållas med hänsyn till kundlöften	Vagnslasttåg lågprioriterat
Ospecc.	GO	GO1	-	-	-	-	-	-	-	-	Ospecificerat godståg	Spec.saknas

Teckenförklaring till tabellen

5	Mycket hög(t)
4	Hög(t)
3	Medium

2	Låg(t)
1	Mycket låg(t)
0	Ingen(t)
-	Inga särskilda krav

*	Fordon och uppehållsmönster ska underlätta kort körtid
---	--

3.3 Prioriteringskategorier för tåg - persontransporter

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

Prioriteringskategorier		Identifieringsnyckel	Identifieringsvillkor				Typ av trafik, beskrivning	Exempel på tåg
			Antal resande	Andel tidskänsliga resande	Andel regionala resande	Trafikkoncept: Snabb* framfart	OBS! Texten i dessa två kolumner syftar endast till att ge en ungefärlig uppfattning om vad respektive kategori har för innebörd.	
Storpendel	SP	SP1	≥ 700	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, högsta möjliga beläggning	Stockholms pendeltåg, högtrafik
Regio-Pendel	RP	RP1	≥ 300	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, mycket hög beläggning	Storstadens pendeltåg, högtrafik
		RP2	≥ 300	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, mycket hög beläggning	Mkt tunga regionala relationer, högtrafik
Regio-max	RX	RX1	≥ 200	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, hög beläggning	Tunga regionala relationer
		RX2	≥ 75	≥ 75 %	-	Krav	Hög andel tidskänsliga, hög/medelhög beläggning, snabb framfart	Regional expresstrafik, dock ej lågtrafik
Regio-standard	RS	RS1	≥ 75	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, medelhög beläggning	Medelviktiga regionala tåg, högtrafik
		RS2	≥ 25	≥ 25 %	-	Krav	Frekvent regional trafik, medelhög andel tidskänsliga resande, låg beläggning, snabb framfart	Regional expresstrafik, lågtrafik
Regio-låg	RL	RL1	≥ 25	≥ 75 %	≥ 75 %	-	Hög andel tidskänsliga regionala resande, låg beläggning	Lätta regionala tåg, högtrafik
		RL2	≥ 75	-	≥ 25 %	-	Medelhög andel regionala resande, medelhög beläggning	Medeltunga regionala tåg
		RL3	≥ 25	-	≥ 25 %	-	Medelhög andel regionala resande, låg beläggning	Medelviktiga regionala tåg, lågtrafik
Regio-mini	RI	RI1	≥ 0	-	≥ 25 %	-	Medelhög andel regionala resande, mycket låg beläggning	Medelviktiga regionala tåg, lågtrafik
Fjärr-express	FX	FX1	≥ 200	≥ 75 %	-	Krav	Hög andel tidskänsliga resande, hög beläggning, snabb framfart	Affärståg, högtrafik
Fjärr-standard	FS	FS1	≥ 75	≥ 25 %	-	-	Medelhög andel tidskänsliga resande, medelhög beläggning	Trafikstarka interregionala tåg, högtrafik
Fjärr-låg	FL	FL1	≥ 25	≥ 25 %	-	-	Medelhög andel tidskänsliga resande, låg beläggning	Trafiksvaga interregionala tåg, dock ej lågtrafik
		FL2	≥ 75	-	-	-	Låg andel tidskänsliga resande, medelhög beläggning	Nattåg
Fjärr-mini	FI	FI1	≥ 0	-	-	-	Mycket låg beläggning	Trafiksvaga interregionala tåg lågtrafik
		FI2	≥ 0	-	-	-	Utfärd med tåg där resan i sig är målet	Utfärdståg utan transportuppgift
Ospecificerat	PO	PO1	-	-	-	-	Ospecificerat persontåg (fjärr eller regio)	-

Teckenförklaring till tabellen

-	Inga särskilda krav

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

3.4 Prioriteringskategorier för tåg - tomtransporter

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

3.5 Prioriteringskategorier för associationer -anslutningar

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

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

3.6 Prioriteringskategorier för associationer – omlopp

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

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

Teckenförklaring till tabellen

*	Med dimensionerande omloppsvändning avses endast den situation, att inget annat likvärdigt fordon finns tillgängligt på den plats omloppsvändningen äger rum, som kan användas som utbyte mot det som finns i omloppet.
---	---

4 Prioriteringskategoriernas identifiering

4.1 Identifieringsvillkor för prioriteringskategorier

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

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

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

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

4.2 Trafikverket kan överpröva prio-kategorier i ansökan

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

4.3 Variationer och osäkerheter i identifieringsvillkoren

För alla tåg kan variationer förekomma i identifieringsvillkoren (antal resande, andel tidskänsliga resande med mera). Dessa variationer kan gälla tiden (vissa dagar, perioder) eller vissa sträckor. Ett tåg kan normalt bara tillhöra en unik

prioriteringskategori för att kunna hanteras rationellt i processen för kapacitets-tilldelning. Det innebär att någon typ av medelvärde på egenskaperna får representera tåget, även om variationer förekommer över tid och utmed tågets färdväg. Huvudregeln är att om den valda prioriteringskategorins identifieringsvillkor uppfylls (eller överträffas) på minst 40 procent av tågets sträcka och minst 40 procent av tågets antal gångdagar, får den prioriteringskategorin tillämpas på tågets hela sträcka och alla perioder/dagar.

4.4 Identifiering av prio-kategorier vid start av ny trafik

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

Definitioner

1. **Ny trafik** (i huvudsak motsatsen till etablerad trafik)
Tåglägen där det i huvudsak saknas erfarenheter från etablerad trafik och där det därmed inte finns egenskaper att matcha mot identifieringsvillkoren.
2. **Prio-kategori-etablerad**
Prio-kategorier där identifieringsvillkoren har matchats mot egenskaper som baseras på erfarenheter av etablerad trafik.
Om Prio-kategori-etablerad ska användas, trots att etablerad trafik saknas, måste Prio-kategori-etablerad vara antingen ospecificerat persontåg eller ospecificerat godståg.
3. **Prio-kategorier-nystart**
Prio-kategorier där identifieringsvillkoren har matchats mot egenskaper som baseras på uppskattningar av förväntade framtida värden som bedöms bli uppnådda när den nystartade trafiken är fullt ut etablerad.

Identifiering av rätt kategori

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

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

4. Om den sökande vill åberopa användning av Prio-kategori-nystart, ska den sökande ange vilka tåglägen som därmed anses utgöra **Ny trafik**.

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

5. För att utvärdera rimligheten i de enligt punkt 3 gjorda uppskattningarna kan Trafikverket **komma att överpröva de prio-kategorier-nystart** som anges i ansökan. Trafikverket kan då komma att kräva redovisning av de antaganden som uppskattningar, enligt föregående stycke, bygger på.

Omfattning av prio-kategori-nystart

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

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

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

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

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

Figur 4.1 Omfattning av prio-kategori-nystart

Inverkan på kostnadsparametrarna vid beräkning

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

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

Att åberopa Ny Trafik/ Prio-kategori-nystart

7. Att åberopa möjligheten att använda Prio-kategori-nystart i stället för Prio-kategori-etablerad är helt frivilligt, och en sökande kan alltid avstå från detta.
8. Att åberopa användning av prio-kategori-nystart kan som längst göras under den tid som framgår av tabellen i figur 4.1. När den tiden har löpt ut kan dessa villkor inte åberopas. Trafikverket kan dock medge undantag efter begäran från den sökande, men endast om det finns extraordinära omständigheter som leder till att den sökande inte kunnat utföra trafiken i den omfattning som varit avsikten, och därför ännu inte till fullo kunnat utvärdera utfallet. Ett villkor är att avvikelser beror på faktorer som ligger utanför den sökandes kontroll och som inte är av ekonomisk art.

5 Kostnadsparametrar

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

5.1 Kostnadsparametrar för tåg

Kostnadsparametrar för nedanstående effekter angivet per tåg för respektive prioriteringskategori

Prioriterings-kategori	Kostnadsparametrar för nedanstående effekter räknat per tåg				Parametrar för exkludering av tågläge		
	Transporttid	Transportavstånd	Förskjutningstid	Exkluderat tågläge	Nyttogräns för tågläge	Korr-faktor bastid	Gångtidsmall
Kod	Kr/min	Kr/km	Kr/min	Kr/km			Kod
A	B	C	D	I	J	K	L
GS	269	61	166	-	15 %	2 %	GB201211
GT	233	60	140	-	25 %	2 %	GR401410
GN	153	65	80	-	35 %	2 %	GR401409
GR	204	59	118	-	35 %	2 %	GB200710
GF	81	58	26	-	45 %	2 %	GR401410
GO	61	43	20	-	50 %	2 %	60 km/tim
SP	1 238	104	841	-	15 %	20 %	PX600616
RP	795	104	509	-	15 %	15 %	PX600616
RX	546	86	228	-	15 %	15 %	PX410020
RS	261	30	141	-	20 %	12 %	PX610016
RL	184	32	103	-	30 %	12 %	PX510018
RI	51	24	11	-	40 %	12 %	PY310014
FX	816	71	459	-	20 %	6 %	PX2-2000
FS	524	46	312	-	25 %	8 %	PR600616
FL	275	42	134	-	35 %	8 %	PR600416
FI	87	17	33	-	45 %	8 %	PX620018
PO	38	12	8	-	50 %	8 %	PR600616
TT	71	38	0	-	100 %	0 %	PR600616
EL	43	27	0	-	100 %	0 %	ellok120

5.2 Kostnadsparametrar för associationer

Kostnadsparametrar för nedanstående effekter angivet per association för respektive prioriteringskategori.

Prioriterings- kategori	Kostnadsparametrar för nedanstående effekter	
	Tidsåtgång	Bruten association
Kod	Kr/min	Kr/association
K	L	M
APX	693	59 300
APH	326	27 900
APS	204	17 400
APL	114	9 770
API	33	2 790
AGX	114	87 400
AGH	68	52 400
AGS	43	32 800
AGL	26	19 700
AGI	9	6 560
FOH		38 500
FOS		19 900
FOL		12 200

6 Beräkning av samhällsekonomiska kostnader

6.1 Villkor för kostnadsberäkning av lösningsalternativ

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

Giltiga tåglägen

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

1. förutsättningar i form av planerade större banarbeten, publicerade kapacitetsplaner och andra planeringsförutsättningar som är publicerade i järnvägsnätsbeskrivningen.
2. tidsförbrukning under färd (gångtid)
Tidsförbrukningen tas fram med hjälp av de ban- och fordonstekniska förhållanden som påverkar tågrörelsers gångtider. Fordons gångtidsprestanda är representerade av så kallade gångtidsmallar. Gångtidsmallarnas antal och definition kan variera mellan tågplaner.
3. tidsförbrukning vid uppehåll
Nödvändig tid för trafikutbyte vid ett tågs uppehåll kan variera. Normalt sett finns en minsta möjliga tid som ett trafikutbyte kan genomföras på, så att tidsåtgången blir realistisk. Tills vidare används de tidsvärden som branschen av hävd använt, men en reglerad information om minimitider för trafikutbyten kan komma att inkluderas i järnvägsnätsbeskrivningen.
4. anpassning av tåglägen för leveransprecision
För att skapa tåglägen som kan levereras med avsedd punktlighet krävs oftast en anpassning, i huvudsak av två skäl:
 - a) Tågläget ska kunna levereras i enlighet med de punktlighetskrav som gäller.
 - b) Tågläget ska kunna levereras med hänsyn till alla omkringliggande tåglägen i tågplanen (tåglägen ska således vara ömsesidigt giltiga).

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

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

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

6.2 Beräkning av samhällsekonomiska effektkostnader

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

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

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

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

6.3 Beräkning av samhällsekonomisk kostnad för lösningsalternativ

Avgränsning och bildande av konfliktlösningsgrupp för kostnadsberäkning

Om en beräkning enligt modellen för prioriteringskriterierna ska utföras för en viss intressekonflikt, så måste först en geografisk avgränsning av beräkningsområdet ske som bestämmer hur långt ut i järnvägsnätet som sekundära intressekonflikter ska lösas upp. Ur den geografiska avgränsningen, kan entydigt härledas vilka enskilda tåglägen, associationer och banarbeten som blir berörda och som därför tillsammans utgör den *konfliktlösningsgrupp* för vilken beräkningar ska utföras.

Samhällsekonomisk kostnad för ett enskilt lösningsalternativ

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

Jämförelse mellan olika lösningsalternativ

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

6.4 Definition av och kostnad för "Exkluderat tågläge"

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

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

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

6.5 Manuella korrigeringar för begränsningar i modellen

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

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

Vissa situationer där modellen i sin nuvarande form inte kan anses vara tillräcklig är redan kända. I följande fall bör modellens beräkning kompletteras med manuell information för att ge rätt prioritering:

1. Tågläge som ersätts med landsvägstransport på grund av banarbete har två typer av kostnader som måste adderas manuellt:
 - kostnad för ersättningstransporten på landsväg
 - intäktsbortfall på grund av försämrad produkt till slutkund.
2. Tågläge som på grund av stor kundkänslighet drabbas av påtagligt intäktsbortfall som beror på den föreslagna tidtabellen.

6.6 Prioritering genom val av lösning

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

Trafikkalender 2021

Datum	År	Dag	Veckodag	Trafikeras som
23/12	2020		O	F
24/12	”	Julafton	To	L
25/12	”	Juldagen	F	S
26/12	”	Annandag jul	L	S
27/12	”		S	S
30/12	”		O	F
31/12	”	Nyårsafton	To	L
1/1	2021	Nyårsdagen	F	S
2/1	”		L	L
5/1	”	Trettondagsafton	Ti	F
6/1	”	Trettondedag jul	O	S
7/1	”		To	To
1/4	”	Skärtorsdagen	To	F
2/4	”	Långfredagen	F	L
3/4	”	Påskafton	L	L
4/4	”	Påskdagen	S	S
5/4	”	Annandag påsk	M	S
6/4	”		Ti	M
30/4	”	Valborgsmässoafton	F	F
1/5	”	Första maj	L	L
2/5	”		S	S
12/5	”		O	F
13/5	”	Kristi himmelfärdsdag	To	S
5/6	”		L	L
6/6	”	Sveriges nationaldag	S	S
7/6	”		M	M
24/6	”		To	F
25/6	”	Midsommarafton	F	L
26/6	”	Midsommardagen	L	S
6/11	”	Alla helgons dag	L	L

Kapacitetsförutsättningar

Innehåll

1	Banarbeten	2
1.1	Planerade större banarbeten.....	2
2	Förplanerade tåglägen för internationella korridorer	2
3	Kapacitetsrestriktioner	2
3.1	Bakgrund	2
3.2	Syfte.....	2
3.3	Trafikstruktur.....	3
3.4	Särskilda konstruktionsförutsättningar Stockholm.....	3
3.4.1	Norr om Stockholms central	3
3.4.2	Söder om Stockholms central.....	3
3.4.3	Citybanan	4
3.4.4	Stockholms central.....	4
3.5	Särskilda konstruktionsförutsättningar Göteborg	6
3.5.1	Sträckorna inom Göteborg	6
3.5.2	Göteborgs central	7
3.6	Särskilda konstruktionsförutsättningar Malmö	9
3.6.1	Samordning med anslutande dansk sträcka.....	9
3.6.2	Malmö central	9
3.6.3	Helsingborgs central.....	9

1 Banarbeten

1.1 Planerade större banarbeten

Se bilaga 3 B Planerade större banarbeten.

2 Förplanerade tåglägen för internationella korridorer

Förplanerade tåglägen för internationella "Rail Freight Corridors" publiceras i mitten av januari på respektive godskorridors hemsida. Länk till godskorridoren ScanMed RFC: www.scanmedfreight.eu

3 Kapacitetsrestriktioner

3.1 Bakgrund

Kapacitetsbegränsningar med stor trafikpåverkan uppkommer på de delar av järnvägsnätet där efterfrågan på tåglägen är högre än den tillgängliga kapaciteten, och ansökningar om tåglägen kan då inte tillgodoses fullt ut. På banor med kapacitetsrestriktioner tar Trafikverket fram förutsättningarna för den tågtrafik som är möjlig att leverera med god transportkvalitet. För att kunna utnyttja kapaciteten effektivt upprättar Trafikverket en kapacitetsplan för maximalt kapacitetsutnyttjande på berörda områden och sträckor. Se även avsnitt 4.3.5.3

3.2 Syfte

Kapacitetsplanen ska användas som planeringsförutsättning i processen för kapacitetstilldelning med syfte att

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

Trafikverkets publicerade kapacitetsplan för kapacitetsbegränsningar ska utgöra grunden för järnvägsföretagens ansökan om tåglägen och Trafikverkets konstruktion av tågplanen.

Definitioner

Tåglägeskanal: tidsfönster i körplanen som reserverats för ett tåg.

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

Enkelspår: sträcka med endast ett huvudspår på linjen mellan två angränsande trafikplatser.

Dubbelspår: sträcka med två huvudspår på linjen mellan två angränsande trafikplatser.

Flerspår: sträcka med tre eller flera huvudspår på linjen mellan två angränsande trafikplatser (till exempel fyerspår).

Loktåg: fordonssätt som framdrivs av ett eller flera lok samt övriga tågsammansättningar som inte är motorvagnståg.

Motorvagnståg: fordonssätt som består av en eller flera motorvagnar samt vagnar som är särskilt avpassade till motorvagnen.

3.3 Trafikstruktur

Vid större utpekade banarbeten och andra kapacitetsrestriktioner som ger stor trafikpåverkan ska en särskild kapacitetsplan upprättas som beskriver tillgänglig kapacitet.

3.4 Särskilda konstruktionsförutsättningar Stockholm

3.4.1 Norr om Stockholms central

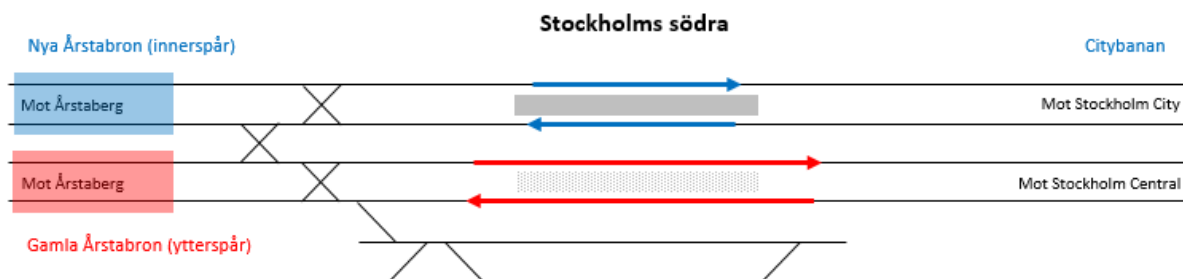
Persontåg som trafikerar Stockholms central ska framföras på ytterspåren på de fyerspåriga sträckorna Tomtebodavägen övre–Skavsta (Ostkustbanan) och Spånga–Kallhäll (Mälarbanan). På de fyerspåriga sträckorna ska strikt kanalkörning tillämpas för att uppnå maximal kapacitet. Planenlig kryssning mellan ytter- och innerspår är inte tillåten när den påverkar kapaciteten negativt.

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

3.4.2 Söder om Stockholms central

Persontåg som trafikerar Stockholms central ska framföras på ytterspåren på den fyerspåriga sträckan (Stockholms södra) – Årstaberg – Flemingsberg. På de fyerspåriga sträckorna ska strikt kanalkörning tillämpas för att uppnå maximal kapacitet. Planenlig kryssning mellan ytter- och innerspår är inte tillåten när den påverkar kapaciteten negativt.

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



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

För att undvika kapacitetsförluster bör tåg som körs på olika spår, men som saknar beröringspunkter med varandra, samutnyttja tåglägeskanaler när så är möjligt¹.

3.4.3 Citybanan

Citybanan och innerspåren på de fyrspåriga sträckorna Tomtebodavägen övre–Skavstaby/Huvudsta, Spånga–Kallhäll samt Årstaberg²–Flemingsberg är reserverade för pendeltågstrafik. Restkapacitet på de fyrspåriga sträckorna får dock utnyttjas av annan tågtrafik.

På de fyrspåriga sträckorna tillämpas strikt kanalkörning för att uppnå maximal kapacitet varför planerlig kryssning mellan inner- och ytterspår inte är tillåten när den påverkar kapaciteten negativt.

Uppehållen på Stockholm City begränsas normalt till två minuter. Under lågtrafik kan undantag göras för att tillgodose speciella önskemål, till exempel nyutrustning och tågsättsbyten. Vid dessa tillfällen kan även byte av körriktning bli aktuellt på spår 1–4.

3.4.4 Stockholms central

För att nå ett bättre utnyttjande av spårkapaciteten vid plattformar gäller särskilda planeringsförutsättningar för Stockholms central. Dessa berör främst persontrafiken, men tillgänglig kapacitet på plattformsspåren är också en viktig förutsättning för att flödet av godståg och andra rörelser utan uppehåll ska kunna fungera effektivt.

Trafiken på Stockholms central indelas i tre grupper med delvis olika förutsättningar:

- genomgående tåg
- vändande tåg söderifrån
- vändande tåg norrifrån.

Planeringsförutsättningarna gäller under högtrafik. Under övriga tider kan undantag från dessa göras för att tillgodose speciella önskemål.

¹ Exempel på samutnyttjade tåglägeskanaler är att trafikera sträckan Södertälje C–Järna (innerspår) mot Mölnbo och Södertälje Syd–Järna (ytterspår) mot Nyköping i samma tidsfönster

² Sträckan Stockholms södra–Årstaberg via Nya Årstabron (spår U2, N2)

Genomgående tåg

Genomgående tåg söderifrån ska i regel trafikera spår 15–19 och genomgående tåg norrifrån ska trafikera spår 10–14. Godståg får trafikera samtliga genomgående spår (10–19) om inte vagnar med särskilda transportvillkor medföljer.

Eftersom plattformskapaciteten är begränsad under högtrafiktid ska långa uppehåll undvikas, och den planerade uppehållstiden begränsas därför till tio minuter. Under lågtrafik kan undantag göras för att möta speciella önskemål, till exempel kvarliggning i sovvnagnståg, nyutrustning av försenade tåg samt vid evenemang.

Sammankoppling och isärkoppling av motorvagnståg

Sammankoppling av motorvagnståg bör undvikas under rusningstid. Växling av tågdelar mellan olika spår får endast utföras under lågtrafik eftersom växlingsrörelser konsumerar ytterligare kapacitet. En begränsad möjlighet till uppställning av fränkopplade fordon finns på spår A4 och spår E4, uppställning av fordon under längre tid bör dock undvikas då det påverkar kapaciteten på driftplatsen.

Vändande tåg söderifrån

Vändande tåg söderifrån ska i regel trafikera spår 15–19. Efter uppehållet på Stockholms central fortsätter tågen direkt till C-gruppen där vändning sker. I vissa fall fortsätter tågen via E-gruppen till Karlberg där vändning sker på spår M, V1, D1 eller D2 (minst ett av spår M, D1 och D2 ska vara tillgängligt för genomgående trafik). Efter vändning körs tågen från C-gruppen till spår 10–14.

Vid behov kan tåg söderifrån även vända direkt på spår 14 utan att behöva fortsätta till C-gruppen.

Vändning som kräver högerspårskörning genom så kallad kryssning vid infart till eller utfart från Stockholms central är endast tillåten under förutsättning att ingen tåglägeskanal i motsatt körriktning tas i anspråk.

Motorvagnståg och loktåg med manövernagn/två lok (SMS-tåg)

Aktivitet	Tidsram
Uppehåll på Stockholms central (ankomstspår 15–19)	10 minuter
Uppehåll på Norra Bantorget (servicespår spår E6–E7)	20 minuter
Uppställning/vändning i Karlberg (spår M, V1, D1 eller D2)	30 minuter
Uppehåll samt vändning på Stockholms central (spår 14)	Beror på kapacitetssituationen
Uppehåll på Norra Bantorget (servicespår spår C2–C4)	30 minuter
Uppehåll på Stockholms central (avgångsspår 10–14)	10 minuter

Loktåg

Lokrundgång är tillåten under förutsättning att ingen tåglägeskanal tas i anspråk.

Vändande tåg norrifrån

Vändande tåg norrifrån som framförs på spår N1 ska i regel trafikera spår 1–8, och tåg som framförs på spår N3 ska i regel trafikera spår 13–16.

Trafikering av spår 1–8 (säckbangården) begränsas av en rad faktorer:

- Spår 1–2 är reserverade för Arlanda Express flygpendeltåg.
- Spår- och plattformslängd varierar mellan olika spår.
- Möjlighet till rundgång saknas på spår 3.
- Möjligheter till samtidig in-/utfart varierar mellan spår.
- Rörelser norr om spår 8 är beroende av trafiken på spår 10–11. Trafikering av spår 8 bör därför begränsas och måste koordineras med trafiken till spår 10–11

För att tillräcklig spårkapacitet kunna erbjudas ska nedanstående tidsramar tillämpas för vändande tåg norrifrån.

Motorvagnståg och loktåg med manövernåg/två lok (SMS-tåg)

Aktivitet	Tidsram
Uppehåll på Stockholms central utan furnering (spår 1–8)	45 minuter
Uppehåll på Stockholms central med furnering (spår 1–8)	60 minuter
Uppehåll samt vändning på Stockholms central (spår 13-16)	Beror på kapacitetssituationen

Loktåg

Uppehållstid för loktåg med rundgång är maximalt 60 minuter på Stockholms central. Lokrundgång kan dock inte alltid ske enligt önskemål, till exempel under högtrafik.

3.5 Särskilda konstruktionsförutsättningar Göteborg

3.5.1 Sträckorna inom Göteborg

Trafikplatsen Göteborg består av driftplatsdelarna Partille, Sävedalen, Göteborg Sävenäs, Olskroken, Göteborgs central, Gubbero, Almedal, Göteborg Marieholm, Göteborg Kville, Pölsebo samt Göteborg Skandiahamnen. Dessutom ingår driftplatsdelen Sävenäs rangerbangård som styrs från eget ställverk.

Kapaciteten inom trafikplatsen begränsas i första hand av de korsande tågvägar som uppstår då planskilda korsningar inte är utbyggda i den omfattning som dagens trafik skulle behöva.

Hamnbanan

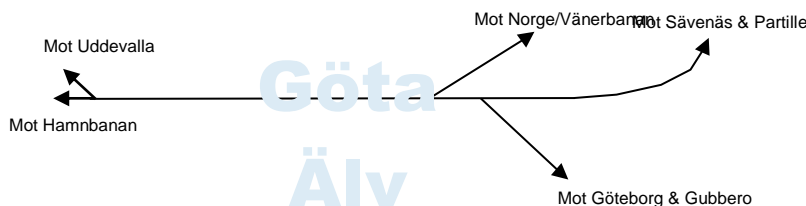
Göteborgs hamnbana, är i praktiken en enkelspårig bana med tätt placerade signaler för att ha god kapacitet för tåg som framförs i samma riktning, men inte för mötande trafik – även om den i sin helhet anses ligga inom driftplatsdelarna Göteborg Kville, Pölsebo och Göteborg Skandiahamnen. Det finns två spår mellan Pölsebo och Skandiahamnen, men det ena spåret förväntas i första hand användas för växling. Göteborgs hamnbana har kapacitet att klara av fem tåg per timme och riktning.

Marieholmsbroarna

I samband med tilldelningsprocessen kommer samordning att ske mellan behovet av broöppningar och kapacitet på järnvägen. Behovet är 18 broöppningar per dygn. Marieholmsbroarna förutsätts kunna öppnas en gång per timme, exkluderat tiden mellan 06:00 och 09:00 samt mellan 15:00 och 18:00. Öppningstiden för Marieholmsbroarna är 15 minuter per tillfälle.

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

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



Marieholmsbroarna är öppningsbara för båttrafik längs Göta älv. Generellt har tågtrafik företräde gentemot båttrafik.

Olskroken

Under byggnationen av planskild korsning vid Olskroken kommer det inte vara möjligt att trafikera direkt mellan Göteborg Sävenäs och Gubbero. Tåg som trafikerar denna förbindelse behöver utföra riktningsbyte eller lokrundgång på Göteborg Kville eller annan lämplig plats.

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

3.5.2 Göteborgs central

Allmänt

Göteborgs central är en säckbangård med tre dubbelspåriga anslutningar. Dessa är:

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

- Gubbero (spåren 85 och 86).

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

Indelning av plattformsspåren

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

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

Tid vid plattform

Det är möjligt att stå vid plattform 15 minuter före avgång eller efter ankomst. I vissa fall kan längre plattformstid erbjudas.

Tidsintervall mellan tågen vid plattformsspåren

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

Växling

Under rusningstrafik (kl. 06.00–08.00 samt 16.00–18.00) kan växling endast ske efter särskild prövning i varje enskilt fall. Varje växlingsrörelse ska då jämföras med en tågrörelse i motsvarande spåravsnitt. För att växling ska vara möjlig ska således ett tågläge vara utnyttjat så att växlingsrörelsen kan utnyttja den tidslucka som därigenom blir tillgänglig.

Lokrundgång

Lokdragna tåg som ankommer och som sedan ska avgå med samma dragande lok ska ha minst 45 minuter mellan ankomst- och avgångstid. Dessutom måste det finnas två lediga kanaler för att tåget ska kunna växlas till O-gruppen för lokrundgång och sedan växlas tillbaka till ett plattformsspår. Spårlängder på O-gruppen begränsar möjlig tåglängd till 200 meter, vilket motsvarar 1 lok och 7 vagnar

3.6 Särskilda konstruktionsförutsättningar Malmö

3.6.1 Samordning med anslutande dansk sträcka

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

På grund av tunnelrestriktioner på sträckan Malmö central–Hyllie (Citytunneln)–Lernacken kan endast ett fåtal fordonstyper framföras.

3.6.2 Malmö central

Plattformsanvändning spår 1–4

För att utnyttja spårkapaciteten bättre vid plattformsspår gäller särskilda planeringsförutsättningar för de genomgående spåren 1–4 på Malmö central. Dessa spår ska användas enligt följande principer:

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

Dessa planeringsförutsättningar gäller under större delen av trafikdygnet. Vissa undantag kan göras, i första hand i lågtrafik (ungefär klockan 20–05).

Växling

Växling mellan tågspår och depå/uppställningsbangård innebär i de flesta fall korsande rörelser. Under rusningstrafik (klockan 06–09 samt 15–18) kan växling endast ske efter särskild prövning i varje enskilt fall.

Växling mellan tågspår och depå innebär i de flesta fall korsande rörelser och ska minimeras i högtrafik.

Lokrundgång

Lokdragna tåg som ankommer och som sedan ska avgå med samma dragande lok ska i planerat läge ha minst 45 minuter mellan ankomst- och avgångstid.

3.6.3 Helsingborgs central

Plattformsspåren är optimerade för tåglängder upp till 160 m. Möjligheterna att trafikera med långa tåg hanteras i tågplaneprocessen i varje särskilt fall.

Trafikinformation

1 Trafikinformation till sökande och trafikoperatörer

Informationen levereras till sökande och trafikoperatörer genom olika kanaler, såsom e-post, internet, direkt åtkomst till Trafikverkets it-system eller muntligt via telefon.

Informationen omfattar:

- a. planerade ankomst- och avgångstider på platser med trafikutbyte
- b. uppgifter om var tågen i realtid geografiskt befinner sig (där så är tekniskt möjligt)
- c. punktlighet (presenteras i minuter i förhållande till fastställd körplan)
- d. aktuellt ankomst- eller avgångsspår på platser med trafikutbyte
- e. beräkningar på ankomst- eller avgångstider vid trafikstörningar som medför en försening på 5 minuter eller mer
- f. bedömd förseningsorsak vid försening på 3 minuter eller mer
- g. trafikhändelser, information om eventuella åtgärder för återställande av bana och trafik samt prognoser för detta.

När trafikverksamheten sker i form av spärrfärd ingår endast tjänsterna i punkterna a och g. Spärrfärd förekommer endast i de fall de tekniska förutsättningarna för tågärd inte kan uppfyllas.

För upplysningar om tillgång till Trafikverkets it-system, se Trafikverkets webbplats.

2 Trafikinformation till resenärer

Trafikverket förmedlar den information som resenären behöver för att kunna genomföra en resa på järnvägen. Informationen innehåller såväl planerade uppgifter som information om trafikförändringar vilka påverkar resenärens förväntade restid, service och/eller komfort.

Trafikverket sammanställer, utifrån avtalade tåglägen, en grundannonsering av trafikinformationen till resenärer. Förslaget till annonsering presenteras för den sökande/trafikoperatören via e-tjänsten på Trafikverkets webbplats, där den sökande vid behov ska ändra och komplettera viss information. Annonseringsuppgifterna används för annonsering på station och vid publicering av trafikinformation på internet och via Trafikverkets it-system.

Trafikinformation till resenär bygger på aktuella och i möjligaste mån verifierade uppgifter. Informationen ska förmedlas skyndsamt och på ett sådant sätt att resenären enkelt och snabbt kan tillgodogöra sig innehållet. Informationen upplyser om det aktuella trafikläget och i förekommande fall om prognoser och beräkningar för kommande trafikläge.

På järnvägsstationer förmedlas trafikinformation direkt till resenären via en eller flera trafikinformationskanaler. Annonseringsanmärkningen ”Spårändrat” används i de fall en spårändring aktualiseras 60 minuter eller mindre före ankomst- eller avgångstid.

När Trafikverket får kännedom om en trafikpåverkande händelse ges visuell information och den presenteras på de stationer som med säkerhet bedöms bli påverkade av avvikelser. Innehållet kan variera, beroende på de tekniska möjligheterna i de olika trafikinformationskanalerna.

Så långt det är möjligt omfattar trafikinformation till resenär:

- a. annonserat tågnummer
- b. annonserad start- och slutstation
- c. via-station, som är avgörande för resan
- d. planerade ankomst- och avgångstider på platser med resandeutbyte
- e. beräkningar på ankomst- och avgångstider för tåg som är 5 minuter försenat eller mer (jämfört med fastställd körplan). Om orsaken till förseningen är känd lämnas den vid förseningar på 10 minuter eller mer.
- f. aktuellt ankomst- och avgångsspår på platser med resandeutbyte
- g. samlad information med orsak och prognos för händelser som ger trafikpåverkan på ett flertal tåg
- h. den sökandes/trafikoperatörens namn
- i. produktnamn, information om tågsammansättning, service, information om att tåget inte stannar vid vissa stationer (så kallade ”skip-stop”) med mera
- j. anvisningar vid eventuell trafikstörning (till exempel ersättningstrafik).

Om punkterna a och b avviker från körplanen, ansvarar den sökande eller trafikoperatören för att uppdatera e-tjänsten med denna information. Även kompletterande detaljinformation enligt punkterna h–j ska uppdateras av den sökande eller trafikoperatören.

2.1 Annonseringsinformation på station

Samtliga tåg annonseras på skyltar och monitorer, om möjligt senast 30 minuter före avtalad ankomst- eller avgångstid. När en trafikförändring berör flera tåg kan informationen sammanfattas i övergripande informationsmeddelanden.

Högtalarutrop görs i första hand för att ge information om avgående tåg med trafikförändring samt vid trafikhändelser som kräver extra uppmärksamhet. När en trafikförändring berör flera tåg kan informationen sammanfattas i övergripande högtalarmeddelanden.

Trafikverket inför successivt utrop på engelska för avgående tåg vid försening, spårändring, inställda tåg och ersättningstrafik.

2.2 Trafikinformation via webb

Informationen kan vara beskrivningar av planerade och hastigt uppkomna händelser som påverkar persontrafiken, eller annonseringsuppgifter per tåg och station. Informationen om de specifika tågen publiceras minst 12 timmar före tågets avtalade avgångs- eller ankomsttid.

2.3 Underlag till Trafikverket

För att i förväg kunna ge resenären övergripande trafikinformation om en planerad händelse behöver Trafikverket underlag från den sökande/trafikoperatören. Underlaget ska tydligt beskriva förändringar och/eller kompletteringar i såväl trafikupplägg som eventuell ersättningstrafik. Underlaget måste vara Trafikverket tillhanda senast 7 dagar före händelsen, se kontaktuppgifter i bilaga 1 A.

Om ändringarna kan innebära ett behov av sammanfattande information via utrop eller dynamiska skyltar, ska trafikoperatören omgående informera Trafikverket om detta enligt kontaktuppgifterna i bilaga 1 A.

Sökandes/trafikoperatörens ansvar för annonseringsuppgifter

Den sökande/trafikoperatören ansvarar alltid för att, inom ramen för Trafikverkets riktlinjer, uppdatera och komplettera annonseringsuppgifterna i Trafikverkets e-tjänster. Detta ska göras per tågläge och station enligt nedanstående, både för fastställd tågplan och inför kända avvikelser under pågående tågplan. Informationen ska endast innehålla uppgifter om sådant som påverkar resenärens service och/eller komfort och syftar till att förmedla en fullständig och ajourhållen annonsering till resenärer.

Samtliga i förväg kända ändringar och kompletteringar ska innehålla uppgift per tågläge och station och ska utföras av den sökande/trafikoperatören via Trafikverkets e-tjänst enligt följande:

Annonseringsuppgifter per tåg:	Färdigställt senast:
Tåg i fastställd tågplan	2 veckor innan tågplanen börjar gälla
Kända avvikelser, till exempel planerade arbeten och helganpassningar	5 arbetsdagar före trafikstart
Övriga ändringar för kommande driftperiod	Kl. 16:00 vardagen före kommande driftperiod
Tåg i innevarande driftperiod	Löpande

Den sökande/trafikoperatören ansvarar för att

- annonseringen följer aktuell helganpassning och rätt kalenderdag
- ta bort dubbel annonsering som kan uppstå vid omledning av tåg.

Den sökande/trafikoperatören *ska*, utifrån fördefinierade mallar, komplettera annonseringsinformationen med

- annonseringstexter ur gruppen ”avvikelse” för
 - ersättningstrafik
 - kompletterande trafik
 - inställt – när tåget inte ersätts
 - inställt – vid hänvisning till nästa avgång.
- annonseringstexter ur gruppen ”övrigt” för
 - anvisningar till resenär
 - ändrad tågsammansättning (i de fall den sökande/trafikoperatören tidigare har angett annonseringsuppgifter om tågsammansättning).

Den sökande/trafikoperatören *ska i förekommande fall* dessutom ändra/komplettera annonseringsinformationen med:

- annonserat tågnummer
- andra till- och från-stationer än körplanen anger
- via-stationer
- annonseringstexter ur grupperna produkt eller service
- annonseringstexter ur grupperna bokning, övrigt och/eller tågsammansättning
- vagnsordning för tåg med möjlighet till platsreservation.

2.4 Fast skyltning

Fast skyltning informerar om hur man inom stationsområdet hittar till och från tågen. Ansvar för fast skyltning inom egen fastighet (både byggnader och mark) åvilar normalt fastighetsägaren. Ramavtalet för Trafikverkets skyltstandard är öppet för alla ansvariga aktörer att använda. Detta ger möjlighet att skapa en helhetslösning för skyltning och informationsflöde.

Hållplatser för ersättningstrafik

Många stationer har en fastställd plats för ersättningstrafik för tåg. Inom Trafikverkets fastighet ansvarar Trafikverket för fast hänvisningsskyltning till dessa hållplatser. Sökande/trafikoperatörer ska informera Trafikverket om såväl

tillfälliga som beständiga hållplatslägen för ersättningstrafik för tåg, vid respektive järnvägsstation.

Hållplatslägena ska beskrivas med geografisk placering (hållplatsläge, gatuadress eller annat kännetecken).

Uppgifterna om hållplatser för ersättningstrafik används för uppdatering av fast skyltning samt i Trafikverkets annonseringssystem, så att dynamisk trafikinformation för ersättningstrafik kan förmedlas.

Ändringar av hållplatslägen meddelas till Trafikverket Support Järnväg, e-postadress: support.jarnvag@trafikverket.se, senast 12 veckor innan ändringen börjat gälla. Om det finns flera hållplatser för ersättningstrafik vid samma station, ska det framgå vilken hållplats som är ändrad, samt i förekommande fall, för vilken riktning/destination som ersättningstrafiken gäller.

2.5 Övrigt

Trafikinformation som utbyts mellan Trafikverket och sökande/trafikoperatör tillhandahålls i första hand genom it-system. Information kan även som komplement lämnas via telefon och e-post och till den sökandes/trafikoperatörens personal på plats. Såväl innehållet i den information som utbyts som sättet för utbyte ska vara strukturerat enligt Trafikverkets riktlinjer.

Den information om tågtrafiken som visas på Trafikverkets webbplats är även tillgänglig som data för marknadsaktörer som utvecklar trafikinformationstjänster.

Om avtalsparten själv förmedlar trafikinformationen till sina resenärer, ansvarar avtalsparten för att informationen inte förändras, eller publiceras på ett missvisande sätt. Information som är viktig för resenären ska inte utelämnas vid publicering.

Om informationen vidareförmedlas till tredje part ska avtalsparten se till att tredje part uppfyller samma villkor.

Tågläges- och passageavgift

1 Tåglägesavgift

Tåglägesavgiften är en kilometerbaserad avgift som har två nivåer: hög och bas. Den geografiska indelningen för de olika nivåerna redovisas nedan. Avgiften baseras på tilldelad kapacitet.

Hög nivå tillämpas på följande sträckor:

- Falun–Borlänge
- Uppsala central–Märsta–Stockholms central
- Barkarby–Stockholms central
- Delsträckor i Stockholmsområdet:
 - Solna–Tomtebodavägen/ Tomtebodavägen bangård
 - Ulriksdal–Hägalund–Solna
 - Huvudsta–Tomtebodavägen/ Tomtebodavägen bangård
 - Tomtebodavägen/ Tomtebodavägen bangård–Karlberg–Stockholms central–Stockholms södra
 - Tomtebodavägen–Stockholm City–Stockholms södra (Citybanan)
 - Stockholms södra–Årstaberg –Älvsjö godsbangård–Älvsjö
- Stockholms central–Göteborgs central:
 - Stockholms central–Älvsjö
 - Älvsjö–Södertälje syd övre–Partille
 - Partille–Göteborgs central
- Hallsbergs personbangård–Hallsbergs rangerbangård–Hallsberg Posten
- Laxå–Charlottenberg:
 - Laxå–Kristinehamn–Karlstad–Kil
 - Kil–Charlottenberg (riksgränsen)
- Stockholms central–Malmö central:
 - Stockholms central–Älvsjö
 - Älvsjö–Södertälje Syd övre–Katrineholm
 - Katrineholm–Åby–Arlöv
 - Arlov–Malmö central
- Nässjö–Jönköping
- Alvesta–Växjö
- Hässleholm–Kristianstads central
- Sävedalen–Sävenäs rangerbangård–Göteborg Sävenäs

- Älvängen–Göteborg Marieholm–Göteborg Kville–Pölsebo–Skandiahamnen
- Olskroken–Gubbero
- Olskroken–Göteborg Marieholm–Göteborg Kville–Pölsebo–Skandiahamnen
- Göteborg Olskroken–Älvängen
- Göteborgs central–Almedal
- Almedal–Halmstad
- Torebo–Falkenbergs godsstation
- Helsingborgs godsbangård–Åstorp
- Ängelholm–Helsingborgs central–Landskrona östra–Kävlinge–Lund
- Lund–Malmö central
- Helsingborgs godsbangård–Åstorp
- Malmö central–Triangeln–Hyllie–Lernacken
- Arlöv–Malmö godsbangård
- Fosieby–Svågertorp
- Lockarp–Svågertorp–Hyllie
- Fosieby–Svågertorp
- Svågertorp–Lernacken
- Lernacken–Peberholmen

Basniva gäller för järnvägsnätet i övrigt.

Järnvägsnätsbeskrivning 2021
Bilaga 6 A – Tågläge- och passageavgift
Utgåva 2019-12-13



Kartan ska betraktas som ett visuellt hjälpmedel. Om kartan inte överensstämmer med uppgifterna ovan, gäller uppgifterna.

Trafikverket har utvecklat en kalkylator för beräkning av Trafikverkets avgifter för transport på järnväg mellan givna trafikplatser. Kalkylatorn är en webbapplikation och nås via <https://jvk.trafikverket.se/>.

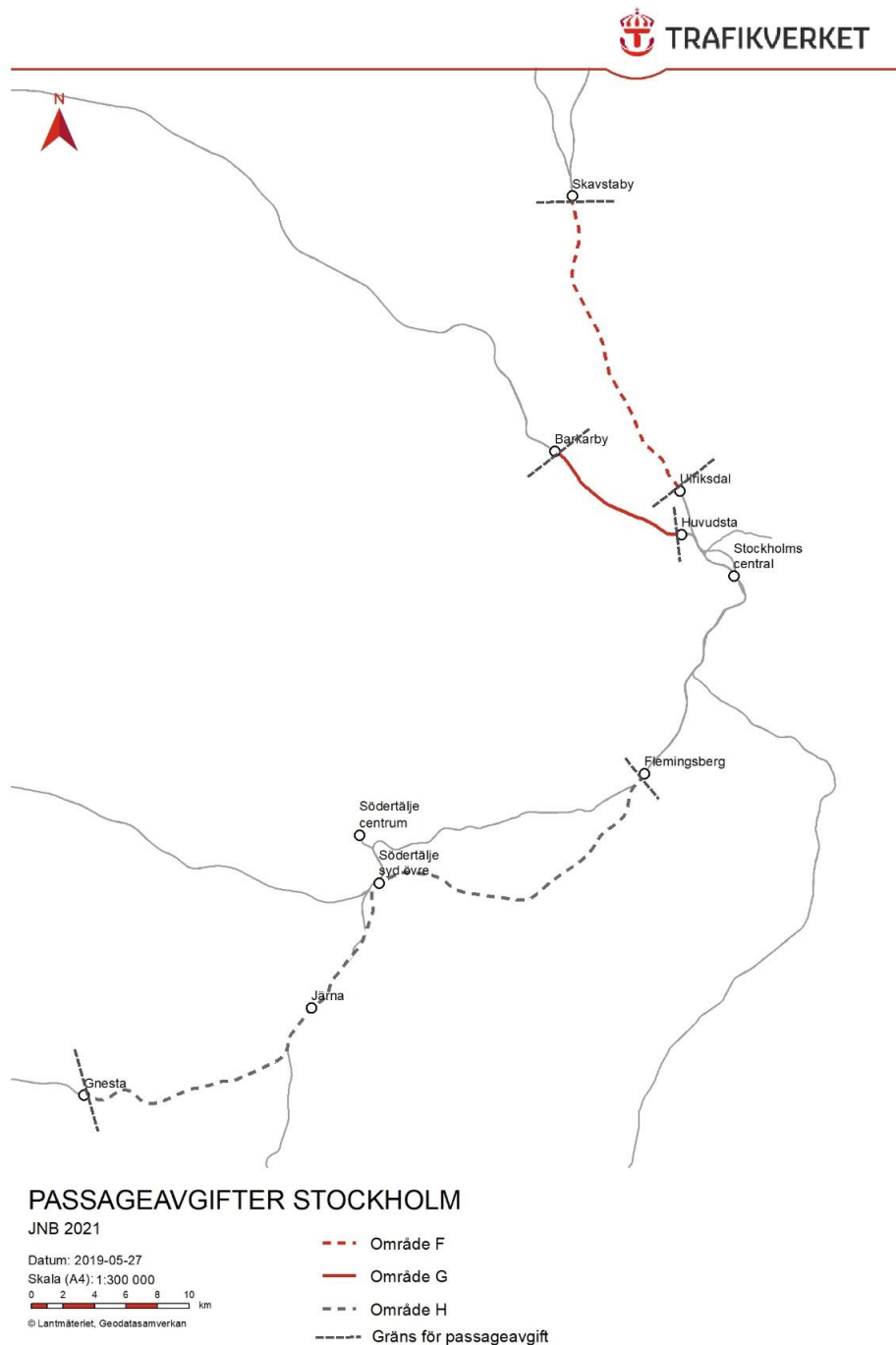
2 Passageavgift

Passageavgift tas ut för person- och tjänstetåg helgfri måndag till fredag kl. 06:00–09:00 och 15:00–18:00 i nedan beskrivna områden.

2.1 Beräkningsexempel Stockholm

I Stockholm tas avgiften ut för:

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



Exempel för Stockholm:

1. Ett tåg från Uppsala kör mot Norrköping via Stockholms central. Tåget kör in via Skavstaby 06.15 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut (Skavstaby–Ulriksdal). Tåget kommer till Stockholms central och kör vidare 06.30 mot Norrköping via Flemingsberg–Björnkulla–Malmsjö–Södertälje Syd övre, och då tas ytterligare en passageavgift ut (område H). Från

Södertälje går tåget via Nyköpings central.
2 passageavgifter för tågläget.

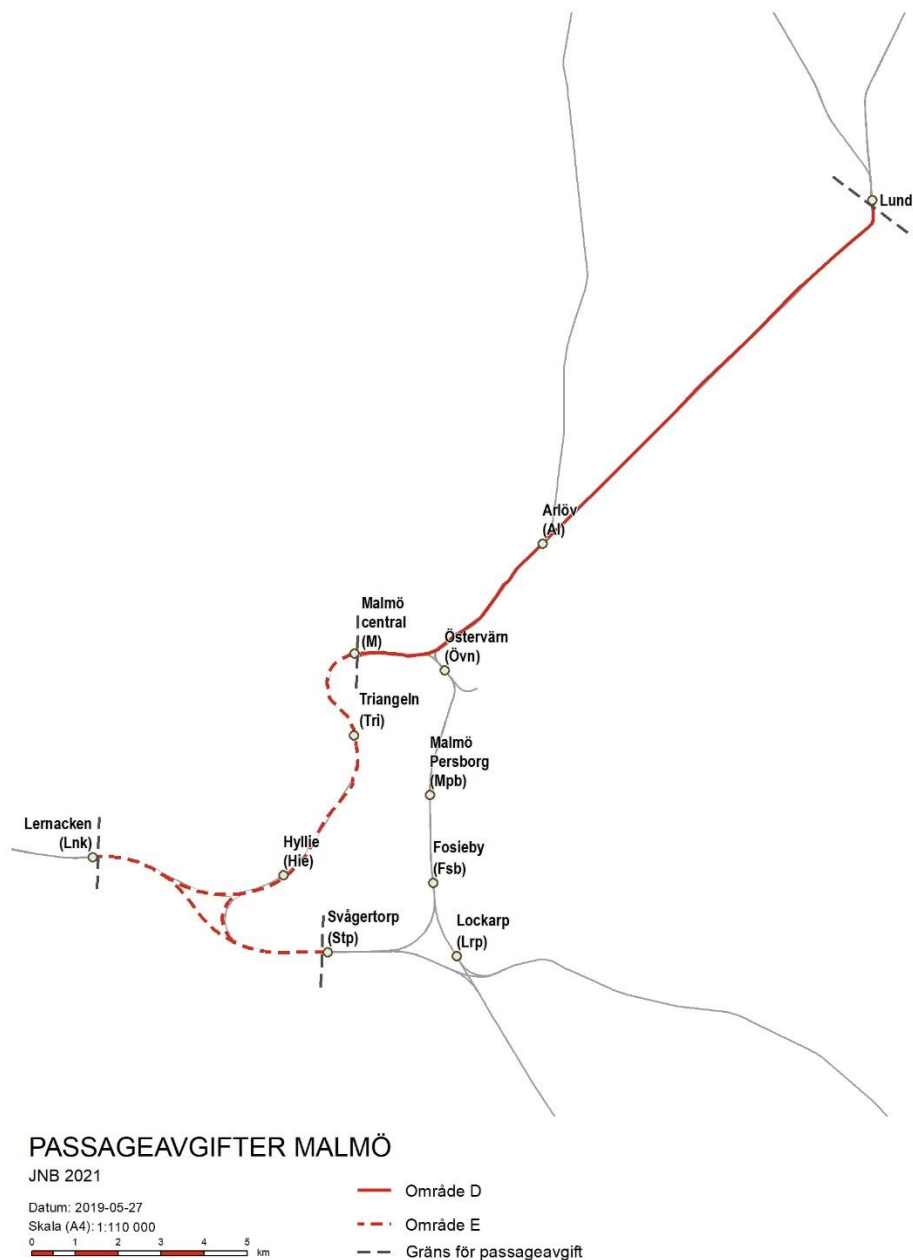
2. Ett tåg från Falun kör mot Stockholms central. Tåget passerar Skavstaby 15.40 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut (Skavstaby–Ulriksdal).
1 passageavgift för tågläget.
3. Tågsättet i exempel 2 har vänt vid Stockholms central och ska köra ett nytt tågläge till Falun 16.05 samma dag. Vid avgång 16.05 tas en passageavgift ut (Skavstaby–Ulriksdal).
1 passageavgift för tågläget.
4. Ett tåg från Falun kör mot Stockholms central. Tåget passerar Skavstaby 17.40 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut (Skavstaby–Ulriksdal).
1 passageavgift för tågläget.
5. Ett tåg från Gävle kör mot Linköping via Stockholms central. Tåget kör in via Skavstaby 17.55 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut (Skavstaby–Ulriksdal). Tåget kommer till Stockholms central 18.00 och kör sedan vidare 18.05 mot Linköping via område H. Det blir ingen ytterligare passageavgift för tåget eftersom det inte kommer att köra på området för passageavgift inom den tid då passageavgift tas ut.
1 passageavgift för tågläget.
6. Ett tåg från Uppsala kör mot Stockholms central. Tåget passerar Skavstaby 15.08 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut (Skavstaby–Ulriksdal). Passagerare lämnas av på Stockholms central.
1 passageavgift för tågläget
7. Ett tåg från Göteborg kör mot Stockholms central. Tåget passerar Gnesta 15.08 en helgfri vardag. Tåget passerar Södertälje Syd 15.25. En passageavgift tas ut för område H. Passagerare lämnas av på Stockholms central.
1 passageavgift för tågläget
8. Ett tåg från Västerås kör mot Stockholms central. Tåget passerar Barkarby 07:00 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut (Huvudsta–Barkarby). Passagerare lämnas av på Stockholms central.
1 passageavgift för tågläget.

2.3 Beräkningsexempel Malmö

I Malmö tas avgiften ut för

- samtliga spår i ett område som begränsas av ”Gräns för passageavgift” vid Lund och Malmö central (område D). Tåg i relationen Malmö godsbangård/central–Östervärn belastas inte av någon passageavgift.
- samtliga spår i ett område som begränsas av ”Gräns för passageavgift” vid Malmö central, Svågertorp och Lernacken (område E).

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



Exempel för Malmö:

1. Ett tåg från Stockholm är på väg mot Lernacken. Tåget kör in via Lund 07.30 en helgfri vardag. En passageavgift tas ut vid passagen av Lund (Lund–Malmö central). Tåget kör mot Malmö central där det fortsätter till Citytunneln 08.00. Vid passagen från Malmö central till Citytunneln tas ytterligare en passageavgift ut (Malmö central–Lernacken).
2 passageavgifter för tågläget.

2. Ett tåg från Göteborg är på väg mot Lernacken. Tåget kör in via Lund 07.30 en helgfri vardag. En passageavgift tas ut vid passagen av Lund (Lund–Malmö central). Tåget kör via Östervärn–Fosieby mot Svågertorp och passerar Lernacken 08.00.
2 passageavgifter för tågläget.

Orsakskoder

Innehåll

1	Orsakskoder	1
1.1	Inledning.....	1
1.2	Kodstruktur för merförseningar.....	2
1.3	Principer för användande vid merförseningar	2
1.4	Kodstruktur för akut inställda tåg samt vid avbokning	2
1.5	Kodstruktur för behov av utredning efter olycka/tillbud	2
2	Kodlista vid merförseningar	3
2.1	Driftledningsorsaker (D)	3
2.2	Följdorsaker (F)	3
2.3	Infrastrukturorsaker (I)	4
2.4	Järnvägsföretagsorsaker (J)	6
2.5	Olyckor och tillbud (O)	8
2.6	Ytterligare utredning (Y)	9
3	Kodlista för akut inställda tåg samt vid avbokning.....	9

1 Orsakskoder

1.1 Inledning

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

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

Huvudgrupperna är:

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

Undantag

Under huvudgruppen järnvägsföretag (J) och i underkoden ”Sent från depå” (JDE) finns på nivå 3 koder som är kopplade till infrastrukturförvaltarens ansvar.

1.2 Kodstruktur för merförseningar

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

Exempel

DPS 01 ska tolkas som orsak: driftledning, personal, felaktig el- eller ställverksmanöver.

1.3 Principer för användande vid merförseningar

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

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

Undantag

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

I praktiken kan det vara svårt för tågledare/tågklarerare att för långväga tåg ha kunskap om grundorsaken. Därför används ibland de andra koderna i gruppen följdorsak (F), även då grundorsaken ligger inom grupperna driftledning (D), infrastruktur (I), olyckor/tillbud och yttre faktorer (O) och järnvägsföretag (J).

1.4 Kodstruktur för akut inställda tåg samt vid avbokning

För att följa vad som orsakar akut inställda tåg rapporteras uppfattad orsak. Rapporteringen sker med orsakskoder enligt en standardiserad kodlista (se avsnitt 3 nedan). För driftstörningar bör rapportering ske i direkt anslutning till störningen. Syftet är att finna orsaken och vem som kan åtgärda problemen.

1.5 Kodstruktur för behov av utredning efter olycka/tillbud

För koderna OTÅ 01- Urspåring/kollision, OTÅ 02- Plankorsningsolycka, OTÅ 04- Otillåten stoppsignal/passage och OTÅ 05- Uppkörd växel, kan Trafikverket eller den sökande begära koden Ytterligare utredning krävs (YUK). Detta görs genom förnyad bedömning i enlighet med avsnitt 6.5.6. Beslut och besked om den slutliga koden lämnas snarast efter det att utredningen är färdigställd.

2 Kodlista vid merförseningar

2.1 Driftledningsorsaker (D)

Driftledningsorsaker			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
D	OG		Ordergivning pga. tågföring
D	OS		Operativa stödsystem
D	OS	1	Test CATO ¹⁾ , Driftledningsområde Boden
D	PR		Prioritering
D	PR	3	Driftledningen prioriterar
D	PS		Personal
D	PS	1	Felaktig hantering eller beslut
D	PS	2	Resursbrist
D	PS	3	Felaktigt lämnad trafikinformation
D	TB		Tågträngsel bangård
D	TT		Misstänkt fel i körplan/ felplanering

¹⁾CATO – System för optimal tågföring

2.2 Följdorsaker (F)

Följdorsaker			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
F	AT		Stört av annat tåg
F	OI		Omlopp/inväntan
F	OI	1	Inväntar vagnar från tåg
F	OI	2	Omkopplingstid överskriden
F	OI	3	Omlopp tågpersonal
F	OI	4	Inväntad förbindelse
F	OI	5	Tågvändning/Omlopp/Tåglänk
F	TF		Tågföring
F	TF	1	Möte/Korsande tågväg
F	TF	2	Förbigång
F	TF	3	Tåg före/spårbrist

2.3 Infrastrukturorsaker (I)

Infrastrukturorsaker			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
I	BA		Bangårdsanläggningar
I	BA	1	Bangårdsbelysning & Plattformsbelysning
I	BA	2	Plattform och lastkaj
I	BA	3	Plattformsövergång
I	BA	4	Rangerbromssystem
I	BA	5	Spårspärr
I	BA	6	Stoppbock
I	BA	7	Bromsprovanläggning
I	BA	8	Tåg- och lokvärmeanläggning
I	BA	9	Vagnvåg
I	BA	10	Vändskiva
I	BT		Banarbete/transport
I	BU		Banunderbyggnad
I	BU	1	Bank
I	BU	2	Skärning
I	BU	3	Trumma
I	BU	4	Bro
I	BU	5	Tunnel
I	BÖ		Banöverbyggnad
I	BÖ	1	Spår
I	BÖ	2	Spårväxel
I	EA		Elanläggningar
I	EA	1	Kontaktledning
I	EA	2	Hjälpkraftledning
I	EA	3	Fördelningsstation
I	EA	4	Kopplingscentral
I	EA	5	Matarledning
I	EA	6	Frånskiljarstation
I	EA	7	Nätstation
I	EA	8	Omformarstation
I	EA	9	Sektioneringsstation
I	EA	10	Transformatorstation
I	EA	11	Eldriftledningssystem
I	EA	12	Teknikbyggnad
I	FK		Framkomlighet i spår pga. väder
I	FK	1	Spårhalka
I	FK	2	Snö och is

Järnvägsnätsbeskrivning 2021
Bilaga 6 B - Orsakskoder
Utgåva 2019-12-13

I	SA		Signalanläggningar
I	SA	1	Balisgrupp
I	SA	2	Plankorsning
I	SA	3	Positioneringssystem
I	SA	4	Signal
I	SA	5	Signalställverk, RBC och linjeblockeringssystem
I	SA	6	Rangerställverk
I	SA	7	Tavla
I	SA	8	Tågledningssystem – ARGUS ¹⁾
I	SA	9	Tågledningssystem - EBICOS TMS ¹⁾
I	SA	10	Tågledningssystem - EBICOS 900 & EBICOS 900 NT ¹⁾
I	SA	11	Tågledningssystem - JZA 11 ²⁾ (Relä fjärrblockering)
I	SA	12	Tågledningssystem – ERTMS
I	TA		Teleanläggningar
I	TA	1	Detektor
I	TA	2	Kabelanläggning
I	TA	3	Radioanläggning
I	TA	4	Signaltelefon
I	TA	5	Telecentral
I	TA	6	Telestationsanläggning
I	TA	7	Teletransmissionsanläggning
I	TA	8	Dynamisk skylt
I	TA	9	Högtalarsystem
I	TA	10	Klockor
I	ÖA		Övriga anläggningar
I	ÖA	1	Fastighet
I	ÖA	2	Hägnad
I	ÖA	3	Kanalisation
I	ÖA	4	Rälsmörjningsapparat
I	ÖA	5	Snögalleri
I	ÖA	6	Väg
I	ÖA	7	Avvattning, pumpsystem
I	ÖA	8	Övervakningskamera

¹⁾Lokalt manöversystem för relä- och datorställverk

²⁾Reläbaserat tågledningssystem av äldre typ

2.4 Järnvägsföretagsorsaker (J)

Järnvägsföretagsorsaker			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
J	AS		Avvikande sammansättning
J	AS	1	Överskjutande lastprofil/Farligt gods
J	AS	2	Långt tåg
J	AS	3	För tungt tåg
J	AS	4	Rapportering
J	AS	5	Loktransport
J	DE		Sent från depå
J	DE	10	Terminaltjänst
J	DE	11	Över 10 minuter sent till depå
J	DE	12	Handhavandefel
J	DE	13	Akut felavhjälpning
J	DE	14	Personalbrist
J	DE	15	Förare klaranmält tåg sent
J	DE	16	Utebliven klarrapport
J	DE	20	Övrigt
J	DE	21	Fordonsbrist
J	DE	22	Extratåg beställt
J	DE	23	Övrig extra beställning
J	DE	24	Ingen notering
J	DE	25	Förare sen eller saknas
J	DE	30	Städ
J	DE	31	Städleverantör överskrider tid
J	DE	32	Försening på grund av underleverantör Städ
J	DE	33	Städarbete ej godkänt av järnvägsföretag
J	DE	40	Verkstad
J	DE	41	Verkstad överskrider tid
J	DE	42	Förs på grund av underleverantör verkstad
J	DE	43	Verkstadsarbete ej godkänt av järnvägsföretag
J	DE	45	Försening på grund av annan leverantör
J	DE	50	Infrastruktur
J	DE	51	Banarbete
J	DE	52	Spårfel
J	DE	53	Växelfel
J	DE	54	Signalfel
J	DE	55	Kontaktledningsfel, spänningslös kontaktledning
J	DE	56	Snö och is
J	DE	57	Körorder går ej att få
J	DE	60	Trafikledning
J	DE	61	Ställverk ej levererat i tid
J	DE	62	Ställverk går ej att nå
J	DE	63	TRV DLC felaktig manöver

Järnvägsnätsbeskrivning 2021
Bilaga 6 B - Orsakskoder
Utgåva 2019-12-13

J	DE	64	Differens klarrapport/avläsningspunkt
J	DM		Dragfordon / motorvagn¹⁾
J	DM	1	ATC-fel
J	DM	2	Lokbyte
J	DM	3	Strömavtagare
J	DM	4	Hjulskada
J	DM	5	Bromsfel
J	DM	6	Omstart av system
J	DM	8	Maskinfel
J	DM	09	Dörrfel
J	FÖ		Förarpersonal
J	FÖ	1	Förarpersonal saknas
J	FÖ	2	Personalbyte
J	FÖ	3	Rast
J	JF		Ingen uppgift från JF
J	OM		Ombordpersonal
J	OM	1	Ombordpersonal saknas
J	OM	2	Personalbyte
J	PR		Prioritering
J	PR	1	Ett järnvägsföretag har bestämt prioriteringen mellan egna tåg
J	PR	2	Två järnvägsföretag har bestämt prioriteringen mellan varandras tåg
J	ST		Stationär personal
J	ST	1	Stationär personal saknas
J	TP		Terminal/Plattform-hantering
J	TP	1	Furnering
J	TP	2	Försenad lastning/lossning
J	TP	3	Post
J	TP	4	Inväntad färja
J	TP	5	Inväntar vagnar från kund
J	TP	6	Växlingsrörelse i vägen
J	TP	7	Rangering/Växling utöver plan
J	TP	8	Oplanerad sammansättning
J	TP	9	Felväxlat lok
J	TP	10	Skada terminallok
J	TP	11	Terminallok saknas
J	TP	12	Bromsprovsningsanläggning
J	TP	13	JF önskemål
J	TP	14	Lok saknas på godsbangård
J	TP	15	Överskriden klargöringstid på godsbangård
J	TP	16	Inväntad förbindelse buss/taxi

1) En orsakskod har utgått ur serien. Därför förekommer ett hopp i numreringen.

Järnvägsnätsbeskrivning 2021
Bilaga 6 B - Orsakskoder
Utgåva 2019-12-13

J	VA		Vagn
J	VA	1	Dörrfel
J	VA	2	Bromsfel
J	VA	3	Hjulskada
J	VA	4	Lastförskjutning/Fellastning/Lastjustering
J	VA	5	Självakoppling/Avslitet tåg
J	VA	6	Vagnsyn

2.5 Olyckor och tillbud (O)

Olyckor och tillbud			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
O	BÖ		Broöppning
O	BÖ	1	Broöppningstid överskriden
O	BÖ	2	Planerad broöppning
O	DJ		Djur
O	DJ	1	Vilt
O	DJ	2	Tamdjur
O	DJ	3	Renar
O	MÄ		Människa
O	MÄ	1	Påkörd person
O	MÄ	2	Obehöriga i spåret
O	MÄ	3	Polis/sjukdom
O	MÄ	4	Sabotage/hot
O	NA		Naturhändelser
O	NA	1	Brand
O	NA	2	Översvämning
O	NA	3	Storm/Snöstorm
O	NA	4	Lavin
O	NA	5	Skred
O	NA	6	Kyla
O	SY		Avsugning av bana/fordon
O	SY	1	Bana
O	SY	2	Fordon
O	TÅ		Tåg/arbetsrörelse
O	TÅ	1	Urspårning/kollision
O	TÅ	2	Plankorsningsolycka
O	TÅ	3	ATC ¹⁾ -nödbroms
O	TÅ	4	Otillåten stoppsignal-passage
O	TÅ	05	Uppkörd växel
O	UT		Sent till/från utland
O	UT	1	Pass/tull

¹⁾ATC – Automatic Train Control

2.6 Ytterligare utredning (Y)

Y	UK		Ytterligare utredning krävs
---	----	--	-----------------------------

För mer information se avsnitt 1.5.

3 Kodlista för akut inställda tåg samt vid avbokning

Orsakskod inställelse	Förkortning	Beskrivning
Banarbete – fastställd BAP	B	Koden ska användas då tåg ställs in på grund av planerade fastställda banarbeten i BAP.
Banarbete – Förändrat/nyttillkommet	E	Koden ska användas då tåg ställs in på grund av att ett banarbete blir förändrat, förskjutet eller inställt efter fastställd BAP samt vid nyttillkommet banarbete. Felavhjälpning på grund av akuta infrastrukturfel/olycka rapporteras på respektive orsakskoder.
Driftledning	D	Koden ska användas vid akut inställda tåg på grund av brister i tågledningen, till exempel att tågklarare saknas eller felaktig ställverksmanöver.
Infrastruktur	I	Koden ska användas när tåg behöver ställas in beroende på infrastrukturfel som är tågstörande och som är rapporterade som en händelse i BASUN. Koden ska också användas vid förändrad banstandard utifrån fastställd järnvägsnätsbeskrivning. Vid inställelse ska koden Infrastruktur och externa händelser kvarstå tills banan har återfått ursprunglig prestanda oavsett att det oftast krävs ett banarbete för att återställa banan.
Olycka/Yttre tillbud och Externa händelser	O	Koden ska användas vid olyckor/yttre tillbud samt då väderlek, polis- eller räddningsingripande förhindrar tågtrafik, som är tågstörande och som är rapporterad som en händelse i BASUN. Vid avbokningar ska koden olycka/tillbud och externa händelser kvarstå tills banan har återfått ursprunglig prestanda oavsett att det oftast krävs ett banarbete för att återställa banan. Händelse hos annan infrastrukturförvaltare som orsakar behov av inställelse.
Felaktig planering	W	Koden ska enbart användas då felaktig planering har inträffat under planeringsfasen hos Trafikverket.
Följdorsak	F	Koden ska användas då tåg blir akut inställt på grund av störning från annat tåg.
Järnvägsföretag	J	Koden ska användas för såväl avbokningar som akut inställda tåg. Koden används när järnvägsföretag vill ställa in ett tåg som det inte finns några hinder för att köra samt om det är järnvägsföretaget som är orsakande för det inställda tåget (exempelvis lokskada).

Beräkningsexempel elkostnad

Innehåll

1	Beräkningsexempel.....	1
1.1	Inledning	1
1.2	Tillgång till elström vid uppställning av järnvägsfordon (6.3.3)	1
1.2.1	Beräkningsexempel 1	3
1.3	Tillhandahållande av drivmotorström.....	4
1.3.1	Allmänt om drivmotorström (6.3.4)	4
1.3.2	Beräkningsexempel 2 – Rc-lok utan elmätare	5
1.3.3	Beräkningsexempel 3 – Rc-lok med elmätare	6

1 Beräkningsexempel

1.1 Inledning

Följande beräkningsexempel syftar till att ge en förståelse för hur kostnaden räknas ut för el för uppställning och drivmotorström. Observera att detta enbart är exempel. För aktuella siffror, se [elprisrapport](#) på vår webbplats. I övrigt hänvisar vi till kapitel 6 i järnvägsnätsbeskrivningen, avsnitten om tillgång till el vid uppställning av järnvägsfordon och tillhandahållande av drivmotorström.

1.2 Tillgång till elström vid uppställning av järnvägsfordon (6.3.3)

Debiterad kostnad för uppvärmning av järnvägsfordon grundar sig dels på en fast kostnad per dygn för varje bokat tillfälle då anslutning till energikällan sker, dels på en kostnad för elförbrukningen.

Tabell 1: Kostnad för tillgång till tågvärmeposter, lokposter och dieselvärmeposter

Tjänst	Avgift
Tillgång till tågvärmepost, lokvärmepost eller diesellokvärmepost	X kr/påbörjat dygn
Tillgång till el via uppfälld strömavtagare för fordon med elmätare	X kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn.
Tillgång till el via uppfälld strömavtagare för fordon utan elmätare	X kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn

Aktuellt värde för x i tabellen finns i järnvägsnätsbeskrivningen, avsnitt 6.3.3.

[Elprisrapport](#)

För fordon med elmätare, som står uppställda med uppfälld strömavtagare ingår elströmmen i den debiterade drivmotorströmmen, se järnvägsnätsbeskrivningen,

avsnitt 6.3.4. För de fordon som saknar mätare eller som använder tågvärmepost, lokvärmepost eller dieselvärmepost tillämpas schablonen nedan.

Tabell 2: Schabloner för debitering av energiförbrukning per fordonstyp

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

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

För fordon där tabellen ovan är tillämplig och som saknar elmätare, är förlustpåslaget E= normalt förlustpåslag(1,14) vid beräkningarna. För de fordon som tar ström via uppfälld strömavtagare och som har mätare ingår elström för uppvärmning i den månadsvisa debiteringen av drivmotorström (se beräkningsexempel 3 under 1.3)

1.2.1 Beräkningsexempel 1

Exempel på beräkning av energiförbrukning (gjord 2011).

Tågtyp	Regina X 50-53 Utan elmätare
Uppställningstid dagar, april-okt	214
Uppställningstid dagar, nov-mars	151
Uppställningstid i timmar/dag	6
Elpris, öre/kWh	48,0
Nätkostnad, öre/kWh	9,0
Elcertifikat, öre/kWh	4,5
Förlustpåslag = E	1,14
Beräknad volymförlust, öre/kWh	1,5

Aktuella uppgifter enligt ovan kan utläsas i elprisrapporten

Kostnad per kWh

(elpris + nätkostnad) x förlustpåslag + elcertifikat + volymdifferens

$$(48+9 \text{ öre}) \times 1,14 + 4,5 + 1,5 = \mathbf{70,98}$$

Genomsnittligt effektuttag:

april-okt 5 kW (enligt tabell 2 ovan)

nov-mars 15 kW (enligt tabell 2 ovan)

Uträkning:

april-okt 214 dagar x 6 tim = 1 284 timmar

nov-mars 151 dagar x 6 tim = 906 timmar

Antaget elpris 70,98 öre/kWh

Kostnad: april-okt 5 kW x 1 284 timmar x 70,98 öre/kWh ger 4 556 kr

Kostnad: nov-mars 15 kWh x 906 timmar x 70,98 öre/kWh ger 9 646 kr

Till kostnaderna ovan tillkommer också en fast kostnad per uppställningstillfälle tågvärmepost/lokvärmepost. (X i tabell 1 har här satts till 40 kr per påbörjat dygn = 2013 års avgift).

Antal dagar blir för exempelåret med avgiften 2013 på tågvärmepost/lokvärmepost ger 365 (214+151) dagar x 40 kronor, det vill säga 14 600 kronor.

Totalkostnaden i vårt exempel under ett år vid en värmepost blir preliminärt
 $14\,600\text{kr} + 4\,556\text{kr} + 9\,646\text{kr} = 28\,802\text{kronor}$.

Elpriset inklusive elcertifikat mm ovan är endast beräkningsexempel. Det pris som används för debitering är utfallet av den aktuella månadens elhandel (se avsnitt 6.3.4 och elprisrapporten.)

1.3 Tillhandahållande av drivmotorström

1.3.1 Allmänt om drivmotorström (6.3.4)

För fordon som har elmätare installerad faktureras kostnaden baserat på den verkliga förbrukningen (exempel på hur en kostnad redovisas visas i beräknings-exempel 3 nedan). För de fordon som saknar mätare utgår man från det redovisade transportarbetet och schablonvärden enligt tabell 1 nedan.

Tabell 3: Schabloner för debitering av elkostnad

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 (Malmбанан)	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 4: Förlustpåslag

Fordonstyp	Förlustpåslag *
Rc, Rd, Rm	E x 1,07
Ma	E x 1,07
Mb	E
BR 243	E
BR 193	E
ER1	E
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
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

Det totala förlustpåslaget varierar från fordonstyp till fordonstyp utifrån ovanstående tabell.

1.3.2 Beräkningsexempel 2 – Rc-lok utan elmätare

Exemplen nedan är upprättade 2011. För att göra ett aktuellt exempel, se elprisrapporten och tabellerna ovan.

Antaganden:

Tågtyp	Rc-lok
Bruttovikt ton	1 000
Transportsträcka km	500
Förbrukning enligt tabell Wh	19,5
Förlustpåslag (E x 1,08 enligt tabell 4)	1,23
Beräknad volymdifferens, öre/kWh	1,5
Elpris, öre/kWh	48
Nätkostnad, öre/kWh	9,0
Elcertifikat, öre/kWh	4,5

Aktuella prisuppgifter kan utläsas i elprisrapporten

Kostnadsberäkning enligt uppgifter ovan:

Ett Rc-lok drar 19,5 Wh/bruttoton-km. Sträckan är 500 km och med en bruttovikt på 1 000 ton ger detta 500 000 bruttoton-km.

Förbrukad kWh = 500 000 bruttoton-km x (19,5/1000)kWh = 9 750 kWh

Beräknat pris per kWh = Förlustpåslag x (elhandelspris+nätavgift) + elcertifikat + beräknad volymdifferens.

$1,23 \times (48+9 \text{ öre}) = 70,11 + 4,5 \text{ öre elcertifikat} + 1,5 \text{ öre i beräknad volymdifferens}$
ger det beräknade priset 76,11 öre

Detta ger $9\,750 \text{ kWh} \times 0,7611 \text{ kr/kWh} = 7\,421 \text{ kronor}$

1.3.3 Beräkningsexempel 3 – Rc-lok med elmätare

Antaganden:

Tågtyp	Rc-lok
Förbrukning enligt mätare, kWh	10 000
Förlustpåslag (E x 1,08 enligt tabell 4)	1,23
Elpris, öre/kWh	48,0
Nätkostnad, öre/kWh	9,0
Elcertifikat, öre/kWh	4,5

Aktuella prisuppgifter enligt ovan kan utläsas i elprisrapporten

Avläst förbrukning multipliceras med beräknat pris/kWh som är
(Förlustpåslag) x (elhandelspris + nätaggift) + (pris elcertifikat)

$1,23 \times (48 \text{ öre} + 9 \text{ öre}) + 4,5 \text{ öre} = (70,11 + 4,5)$ ger en prognostiserad kostnad på
74,61 öre per kWh

Om Rc-loket förbrukat 10 000 kWh enligt mätaren blir kostnaden i detta exempel
 $10\,000 \times 0,7461 = 7\,461$ kronor

Elpriset inklusive elcertifikat med mera ovan är endast beräkningsexempel.

Det prognostiserade elpriset i elprisrapporten ska endast ses som en information
om prisnivån.

Från och med 2009 debiterar Trafikverket järnvägsföretagen med det aktuella
elpriset inklusive nätaggifter timme för timme. Fordon som har mätare med
tidsupplösning kommer att bli debiterade det faktiska elpriset timme för timme.
Övriga järnvägsföretag debiteras med det medelpris som blir efter det att den
tidsupplösta volymen och kostnaden räknats av.

Hanteringsregler vid olycka och tillbud

1 Anmälan och röjningsmedgivande

1.1 Anmälan om olycka och olyckstillbud

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

1.2 Anmälan om djurpåkörning

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

1.3 Järnvägsföretag, kontaktperson och röjningsmedgivande

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

1.4 Samverkan och tillgång till faktaunderlag

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

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

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

2 Olycksplatsansvarig

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

3 Röjningsmedgivande och röjningstillstånd

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

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

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

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

4 Räddningsövning

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

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

Rutiner vid skadereglering

1 Inledning

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

1.1 Olyckskategorier

Utrednings- och handläggningsmässigt indelas järnvägsolyckor i följande kategorier:

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

1.2 Rapportering

1.2.1

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

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

1.2.2

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

a) eget försäkrat järnvägsfordon:

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

b) av annan ägt eller försäkrat järnvägsfordon:

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

1.3 Utredning

1.3.1

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

Anmärkning:

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

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

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

1.3.2

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

a) anläggning

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

b) fordon/maskin

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

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

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

Anmärkning:

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

1.4 Principer för skadevärdering och egendom

1.4.1

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

a) Föremål

b) Återanskaffningsvärde (A kr)

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

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

c) Livslängd (N år)

d) Ålder (Y år)

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

e) Avskrivningsprocent (P)

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

Anmärkning:

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

f) Dagsvärdet (V kr)

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

1.4.2

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

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

1.4.3

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

1.4.4

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

1.4.5

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

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

$$\frac{\frac{RF * \frac{\text{Å}}{2}}{100} + \frac{\text{Å}}{A}}{365} \text{ [kr/dag]}$$

där RF = gällande referensränta + 2 [%]

Å = återanskaffningsvärde [kr]

A = avskrivningstid [år]

1.5 Principer för prissättning av tjänster

1.5.1

Endast direkt kostnad hänförlig till fastställd skada ersätts.

1.5.2

Administrativt tillägg utgår inte.

1.5.3

Respektive part svarar för egna utredningskostnader.

1.5.4

Inköpt material faktureras till debiterat pris.

1.5.5

För maskiner och fordon som används i såväl tågdriften som spårreparationer faktureras skäliga kostnader, enligt verifikat.

1.5.6

För maskiner och fordon som hyrs in av järnvägsföretaget är försäkringsvärdet det som anges i avtalet mellan järnvägsföretaget och fordonsuthyraren.

1.5.7

Inhyrda tjänster, entreprenörer, leverantörer, transporttjänster med mera debiteras enligt styrkt kostnad.

1.6 Former för reglering av skada (ersättningsregler)

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

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

1.7 Betalning

1.7.1

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

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

Faktura ska delas upp på följande delposter:

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

För varje delpost redovisas kostnaderna uppdelade på

- personalkostnader (timmar och à- pris)
- maskinkostnader
- materialkostnader
- externa kostnader.

Delfakturering kan ske efter överenskommelse mellan parterna.

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

1.7.2

Ränta på fordran utgår enligt räntelagen.

1.7.3

Moms utgår inte på skadestånd.

1.7.4

Fakturaadress avseende sakskada orsakad av:

- a) Trafikverket; se bilaga 1 A.

Trafikverket
Box 851, EF 1207
838 26 FRÖSÖN

- b) Järnvägsföretaget; ställs till den adress som anges i trafikeringsavtalet.

1.8 Preskription

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

Rutiner vid evakuerings- och röjningssituationer

1.1 Rutiner vid evakuerings- och röjningssituationer

Viktiga hålltider att förhålla sig till vid en inträffad händelse

- Vid en inträffad händelse ska lokföraren kontakta tågklararen omgående dock senast inom 3 minuter för informationsutbyte kring händelsen
- Vid behov av felsökning av fordon bör lokföraren återkomma till tågklararen med en statusavlämning senast inom 5 minuter från det att det första samtalet avslutats. Statusavlämning krävs för att kunna starta parallella processer. Felsökning kan fortgå efter samtalet.
- När Trafikverket bedömer att den inträffade händelsen kan leda till en evakuering och/eller röjning ansvarar Trafikverket för att den registrerade händelsen uppdateras dels med orden "Förbered lösningsförslag för evakuering och/eller röjning", dels med gällande tidsfrister för aktuell sträcka. Uppdateringen skickas ut som ett trafikmeddelande till järnvägsföretaget När trafikmeddelandet skickas ut är alla parter medvetna om situationen och att tidsfristerna specificerade i 4.8.1.1 börjar gälla. Tidpunkten refereras till som "Nollpunkten".
- Från Nollpunkten ska
 - berörda parter senast inom 15 minuter skriftligen återkomma till Trafikverket enligt fastställd blankett¹ med ett lösningsförslag för situationen. Samtidigt tar Trafikverket fram ett förslag på helhetslösning för händelsen.
 - Trafikverket senast inom 22 minuter (senast inom 7 minuter efter att lösningsförslaget framtagits enligt hålltid specificerad ovan) bedöma relevanta lösningsförslag och besluta vilken åtgärd som ska vidtas enligt 7.5.1.

Information för att förhindra spontanevakivering

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

På vems tillstånd sker röjning?

Angående tillstånd, se avsnitt 2.2.3 i kapitel 2. Från det att hjälpfordonet och det hjälpbehövande fordonssättet kopplats ihop på röjningsplatsen, till dess att fordonen

¹ Vid undantagsfall kan lösningsförslaget kommuniceras skriftligen via andra kanaler, givet likvärdigt innehåll som blanketten. Blanketten tillhandahålls av Trafikverket. I det fall som blanketten inte används skickas likvärdigt innehåll per mail.

kopplas isär på en plats som Trafikverket anvisat, sker färden på det röjda järnvägsföretagets tillstånd.

Checklista vid iordningställande för röjning

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

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

Checklistan är obligatorisk i alla röjningssituationer.

Ifylld och undertecknad checklistan ska sparas minst 1 år hos hjälpande järnvägsföretag.

Checklistan tillhandahålls av Trafikverket och finns att hämta här:

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

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00.
trafikverket.se