Datum
2026-10-27

Version
01.00

Dnr/Beteckning
TSG 2026-9972

Upprättad av
Charles Bergqvist
Väg och järnväg
Spårtrafik
Marknad spårtrafik

Kompletterande upplysningar om klassificering av järnvägsspår

Järnvägsinfrastruktur eller spår i anläggning för tjänster enligt järnvägsmarknadslagen?

TSI306, v05.00, 2025-01-17

Versionshistorik

Version	Datum	Beskrivning	Ansvarig
01.00	2026-10-20	Upprättad	Charles Bergqvist

Innehåll

1 SYFTE 4

2 OMFATTNING 4

3 MÅLGRUPP 4

4 BEDÖMNING AV TYP AV SPÅR 4

4.1 Varför är bedömningen viktig? 5
4.2 Skillnaden mellan infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer 5
4.3 Bedömningen steg för steg 6
4.3.1 Steg 1: Tunnelbana eller spårväg 7
4.3.2 Steg 2: Fristående lokalt eller regionalt järnvägsnät 7
4.3.3 Steg 3: Privatägt järnvägsnät som endast används för eget gods 7
4.3.4 Steg 4: Är det en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster? 8
4.3.5 Steg 5: Spår iordningställt för tillhandahållande av tjänster 9
4.3.6 Om spåret **inte** är ett spår i en anläggning för tjänster 10
4.3.7 Särskilt om offentligt ägda anslutningslinjer 11
4.4 Sammanfattning 12

5 FÖRVALTNING 12

1 Syfte

Syftet med denna vägledning är att ge stöd till spårförvaltare när de bedömer om ett spår omfattas av järnvägsmarknadslagen och hur spåret i så fall bör klassificeras. Järnvägsmarknadslagen (2022:365) skiljer mellan järnvägsinfrastruktur och spår som ingår i en anläggning för tjänster. Klassificeringen är viktig eftersom den avgör vilka regler som ska tillämpas. Olika typer av spår omfattas av olika delar av lagen. Spårtypen påverkar bland annat vilka skyldigheter en förvaltare av järnvägsspår har i fråga om tillträde, villkor för avgifter och tvistlösning.

Vägledningen är inte bindande, utan den är avsedd att ge stöd vid spårförvaltarnas egna bedömningar som är nödvändiga för tillämpningen av lag, förordning och föreskrifter.

Vägledningen innehåller Transportstyrelsens generella syn på hur reglerna för klassificering kan tillämpas i vanligt förekommande situationer. Exemplen i dokumentet är förenklade och visar typiska situationer. I ett enskilt fall kan förhållandena vara mer komplexa och leda till en annan bedömning. Vid en prövning inom ramen för tillsyn eller tvistlösning kan Transportstyrelsen, utifrån omständigheterna i det enskilda fallet, komma fram till en annan bedömning än den som en förvaltare har gjort med stöd av denna vägledning.

2 Omfattning

Vägledningen är avgränsad till de bedömningar som behöver göras enligt järnvägsmarknadslagen. Bedömningarna påverkar inte tillämpningen av annan lagstiftning, till exempel järnvägstekniklagen, järnvägssäkerhetslagen eller lagen om nationella järnvägssystem.

3 Målgrupp

Vägledningen riktar sig till förvaltare av järnvägsinfrastruktur eller av spår i anläggning för tjänster, eller båda.

4 Bedömning av typ av spår

I avsnitten 4.1–4.2 beskrivs varför bedömningen är viktig samt vad skillnaden är mellan infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer. I avsnitt 4.3 presenteras en bedömningsmodell och i avsnitt 4.4 beskrivs kort vad det innebär om spåret inte är spår i anläggning för tjänster.

4.1 Varför är bedömningen viktig?

Innan en förvaltare av spår kan avgöra vilka regler som gäller, behöver förvaltaren bedöma vilken typ av spår eller anläggning det är fråga om enligt järnvägsmarknadslagen.

I järnvägsmarknadslagen skiljer man bland annat mellan

- järnvägsinfrastruktur
- spår i anläggningar för tjänster
- privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster
- spår eller verksamheter som helt faller utanför lagens tillämpningsområde.

Hur ett spår klassificeras påverkar vilka skyldigheter som gäller för förvaltaren av spåret. En infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur omfattas av andra regler än en tjänsteleverantör som förvaltar spår i en anläggning för tjänster.

4.2 Skillnaden mellan infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer

En infrastrukturförvaltare[1] enligt järnvägsmarknadslagen är den som förvaltar järnvägsinfrastruktur[2] och driver anläggningar som hör till infrastrukturen. I järnvägsmarknadslagen omfattar begreppet järnvägsinfrastruktur bland annat spåranläggningar som är avsedda för järnvägstrafik. Det handlar alltså om själva järnvägsnätet och de anläggningar som behövs för att tåg ska kunna framföras från en plats till en annan. Exempel på anläggningar är spår, växlar, signalanläggningar, kontaktledningar och andra fasta anläggningar som behövs för driften av järnvägen.

Observera att definitionen av infrastrukturförvaltare skiljer sig från hur termen används i andra regelverk. Det innebär att den som betraktas som tjänsteleverantör i järnvägsmarknadslagen fortfarande kan vara infrastrukturförvaltare enligt exempelvis järnvägssäkerhetslagen och järnvägstekniklagen.

Infrastrukturförvaltaren ansvarar för drift, underhåll och förnyelse av infrastrukturen. Infrastrukturförvaltaren har också en central roll i att hantera tillträde till järnvägsnätet, till exempel genom att tilldela kapacitet i form av tåglägen samt ange villkor och avgifter för användningen av infrastrukturen.

[1] Se definitionen av infrastrukturförvaltare i 1 kap. 9 § järnvägsmarknadslagen
[2] Se definitionen av järnvägsinfrastruktur i 1 kap. 9 § järnvägsmarknadslagen

Tjänsteleverantören[3] ansvarar för förvaltning av en anläggning för tjänster[4] eller för tillhandahållande av sådana tjänster som avses i 9 kap. järnvägsmarknadslagen. En tjänsteleverantör har en annan roll än infrastrukturförvaltaren. Tjänsteleverantören ansvarar inte för det allmänna järnvägsnätet på samma sätt, utan för en viss anläggning eller tjänst som järnvägsföretag kan behöva använda i samband med sin trafik. Det kan till exempel vara en godsterminal, en underhållsverkstad, en bränsleanläggning, en rangerbangård eller ett uppställningsspår.

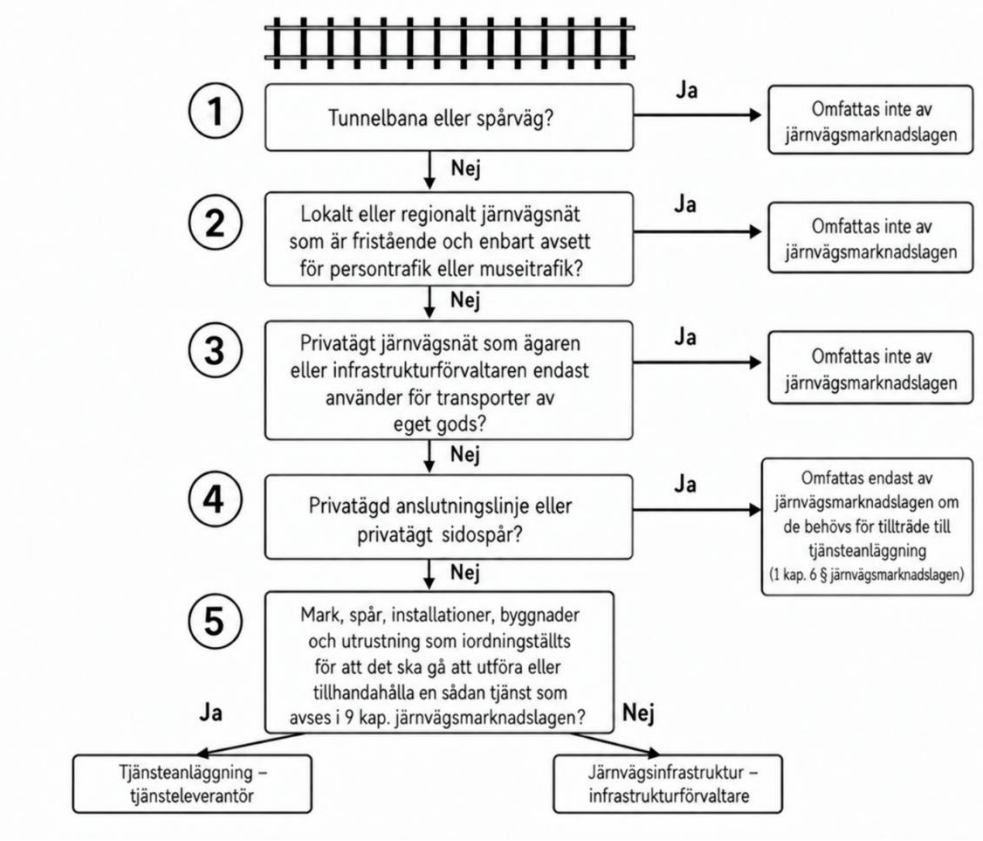
Skillnaden är alltså att infrastrukturförvaltaren ansvarar för den järnvägsinfrastruktur där trafiken framförs och för kapaciteten på den infrastrukturen, medan tjänsteleverantören ansvarar för tillträde till en viss tjänsteanläggning eller järnvägsrelaterad tjänst. Infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer omfattas inte av samma krav. En infrastrukturförvaltare omfattas normalt av fler och mer långtgående krav i järnvägsmarknadslagen än en tjänsteleverantör. Det gäller till exempel regler om kapacitetstilldelning, avgifter, järnvägsnätsbeskrivning och drift av järnvägsinfrastrukturen. För tjänsteleverantörer är reglerna mer begränsade. De omfattas främst av regler om att de ska ge tillträde till tjänsteanläggningar och tjänster på transparenta och icke-diskriminerande villkor. Tjänsteleverantörerna omfattas också av regler om skyldigheten att upprätta en anläggningsbeskrivning. För en tjänsteleverantör tillämpas endast 9, 10 och 11 kap. järnvägsmarknadslagen samt EU-kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177.

4.3 Bedömningen steg för steg

Bedömningen av hur ett järnvägsspår ska klassificeras bör göras stegvis. Inledningsvis behöver man undersöka om spåret omfattas av järnvägsmarknadslagen. Om spåret omfattas av lagen behöver man därefter bedöma vilken typ av spår det är fråga om: järnvägsinfrastruktur, spår i anläggning för tjänster eller privatägd anslutningslinje som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster.

[3] Se definitionen av tjänsteleverantör i 1 kap. 9 § järnvägsmarknadslagen
[4] Se definitionen av anläggning för tjänster i 1 kap. 9 § järnvägsmarknadslagen

Figur 1. Fem steg för att kategorisera spår enligt järnvägsmarknadslagen. I avsnitt 4.3.1 till 4.3.5 följer mer utförlig information om bilden.



4.3.1 Steg 1: Tunnelbana eller spårväg

Järnvägsmarknadslagen ska inte tillämpas på verksamhet vid tunnelbana eller spårväg.

4.3.2 Steg 2: Fristående lokalt eller regionalt järnvägsnät

Järnvägsmarknadslagen ska inte tillämpas på verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik.

Med fristående avses här ett nät som är tekniskt eller funktionellt fristående från det allmänna järnvägsnätet. Exempel på fristående järnvägsnät som enbart är avsett för persontrafik eller museitrafik är Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Östra Södermanlands järnväg.

4.3.3 Steg 3: Privatägt järnvägsnät som endast används för eget gods

Järnvägsmarknadslagen ska inte tillämpas på verksamhet vid privatägda järnvägsnät som ägaren eller infrastrukturförvaltaren bara använder för transporter av eget gods.

Undantaget i steg 3 är framför allt relevant för privata så kallade industrispår, där spåren används internt för företagets egna transporter. Järnvägsmarknadslagen gäller alltså fortfarande när gods som tillhör **någon annan** än ägaren eller infrastrukturförvaltaren transporteras på det privatägda järnvägsnätet.

För att järnvägsnätet i det här fallet **inte** ska omfattas av lagen behöver två förutsättningar vara uppfyllda:

- järnvägsnätet ska vara privatägt
- nätet ska bara användas för transporter av spårägarens eller infrastrukturförvaltarens eget gods.

Vad betyder privatägt?
Att ett järnvägsnät är privatägt betyder att ägarkontrollen ligger hos en privat spårförvaltare.

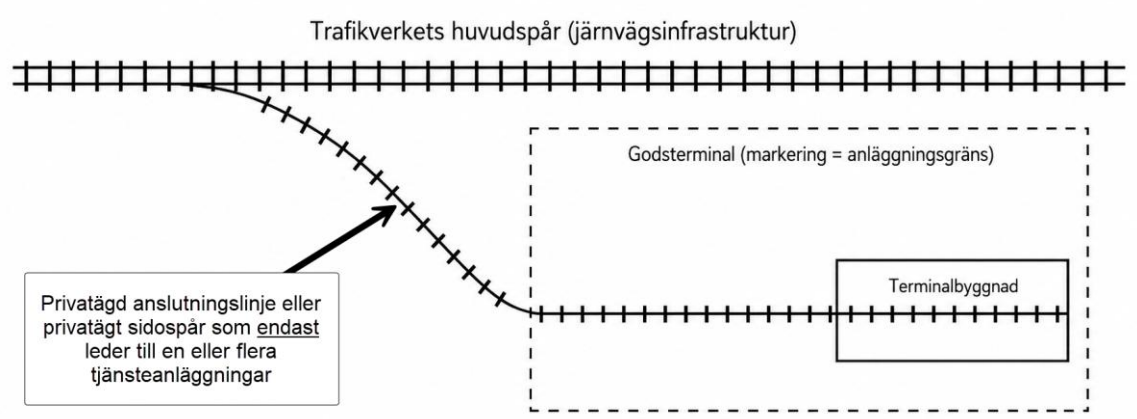
Om spåret ägs av staten, en region, en kommun eller ett offentligt ägt bolag bör det normalt inte betraktas som privatägt. I normalfallet anses ett företag vara offentligt ägt om det allmänna äger mer än 50 procent av aktierna eller andelarna.

4.3.4 Steg 4: Är det en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster?

Som utgångspunkt omfattas inte privatägda anslutningslinjer eller privatägda sidospår av järnvägsmarknadslagens tillämpningsområde. Vissa privatägda anslutningslinjer och sidospår omfattas dock delvis av järnvägsmarknadslagen. Det gäller privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår som behövs för att järnvägsföretag ska få tillträde till en anläggning för tjänster.

Sådana spår är varken järnvägsinfrastruktur i vanlig mening eller spår i själva anläggningen för tjänster. De omfattas i stället av särskilda bestämmelser. Enligt 1 kap. 6 § järnvägsmarknadslagen ska förvaltaren av sådana spår endast tillämpa 6, 10 och 11 kap. och är därmed undantagna från stora delar av lagens tillämpningsområde. Det kan till exempel handla om ett privatägt sidospår som ansluter Trafikverkets järnvägsinfrastruktur till en godsterminal, om spåret behövs för att nå terminalen och inte leder till något annat än en eller flera anläggningar för tjänster.

Figur 2. En privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår som endast leder till en tjänsteanläggning



För att avgöra om spåret är en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår som behövs för att nå en anläggning för tjänster, ska man besvara följande frågor:

- Är spåret privatägt?
- Leder spåret **endast** till en eller flera anläggningar för tjänster?
- Behövs spåret för att järnvägsföretag ska kunna nå anläggningen?

Om svaret är ja på frågorna och spåret inte samtidigt har någon annan funktion, är det en privatägd anslutningslinje eller ett privatägt sidospår som omfattas av 1 kap. 6 § järnvägsmarknadslagen. Därmed behöver man bara tillämpa 6, 10 och 11 kap. i lagen. Om den privata anslutningslinjen också leder till exempelvis ett privat järnvägsnät (industrispår), kan det i stället vara fråga om järnvägsinfrastruktur. För offentligt ägda anslutningslinjer och sidospår gäller delvis andra förutsättningar, se avsnitt 4.3.7.

4.3.5 Steg 5: Spår iordningställt för tillhandahållande av tjänster

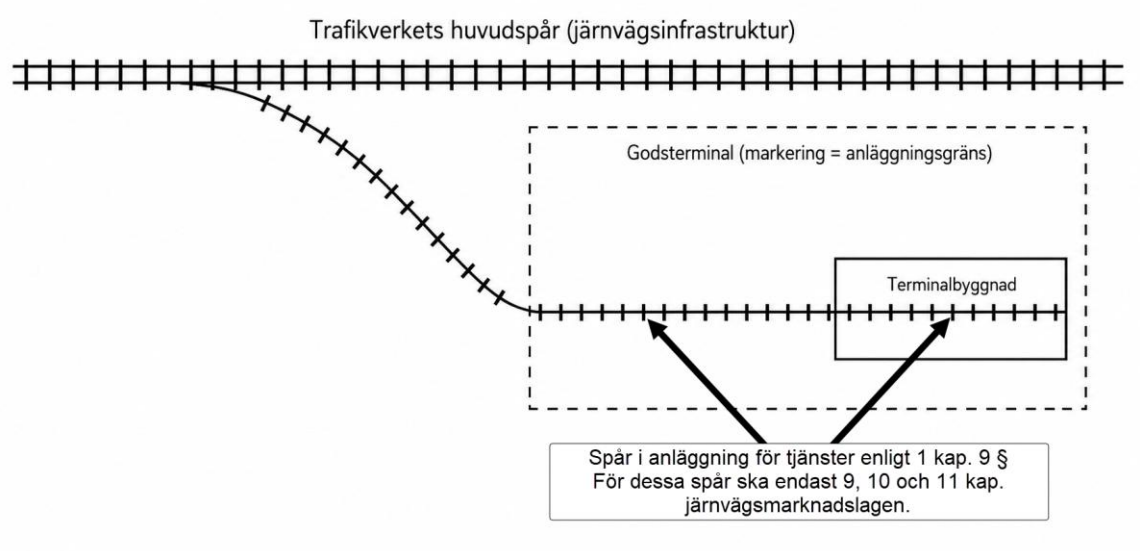
Om spåret inte faller in under någon kategori i stegen 1–4 omfattas det av lagen. Då behöver man bedöma om spåret är ett spår i en anläggning för tjänster.

Den centrala frågan är om spåret har iordningställts för att en sådan tjänst som avses i 9 kap. järnvägsmarknadslagen ska kunna tillhandahållas.

Med anläggning för tjänster avses förenklat en anläggning där järnvägsföretag kan få tillgång till vissa tjänster som behövs för att kunna bedriva järnvägstrafik. Det kan till exempel vara en godsterminal, en bangård för växling och tågbildning, ett sidospår för uppställning eller en underhållsverkstad.

Spår som finns inom en sådan anläggning och som behövs för att tjänsten ska kunna utföras klassificeras normalt som spår i anläggning för tjänster. Förvaltaren av sådana spår betraktas enligt järnvägsmarknadslagen som tjänsteleverantör. Dock bör det förtydligas att spår inom stationer för passagerare inte utgör spår i anläggning för tjänster[5].

Figur 3. Spår som finns inom områdesgränsen för en anläggning för tjänster



Figur 3 och följande beskrivning kan illustrera bedömningen: En godsterminal har ett spår som går från godsterminalens anläggningsgräns fram till och in i en terminalbyggnad. Spåret i terminalen används för lastning och lossning. I ett sådant fall är spåret inom anläggningsgränsen normalt att betrakta som en del av anläggningen för tjänster och bör därför klassificeras som ett spår i en anläggning för tjänster. Vad som gäller för spåret som leder fram till anläggningsgränsen framgår av avsnitt 4.3.7.

Tjänsteleverantören som ansvarar för förvaltningen av spår i en anläggning för tjänster ska endast tillämpa bestämmelserna i 9, 10 och 11 kap. järnvägsmarknadslagen.

4.3.6 Om spåret **inte** är ett spår i en anläggning för tjänster

Om spåret omfattas av lagens tillämpningsområde och är avsett för järnvägstrafik, snarare än för att tillhandahålla en tjänst, är utgångspunkten att spåret ska klassificeras som järnvägsinfrastruktur.

[5] Stationen i sig utgör visserligen anläggning för tjänster enligt 9 kap. 1 § första punkten järnvägsmarknadslagen, men spåren för tågtrafik och övriga uppräknade anläggningar inom denna utgör järnvägsinfrastruktur.

Det innebär att förvaltaren av spåret normalt är infrastrukturförvaltare och ska tillämpa de tillhörande reglerna i järnvägsmarknadslagen. En infrastrukturförvaltare omfattas enligt järnvägsmarknadslagen av regler om hur järnvägsinfrastruktur ska förvaltas och användas. Det handlar bland annat om att man ska

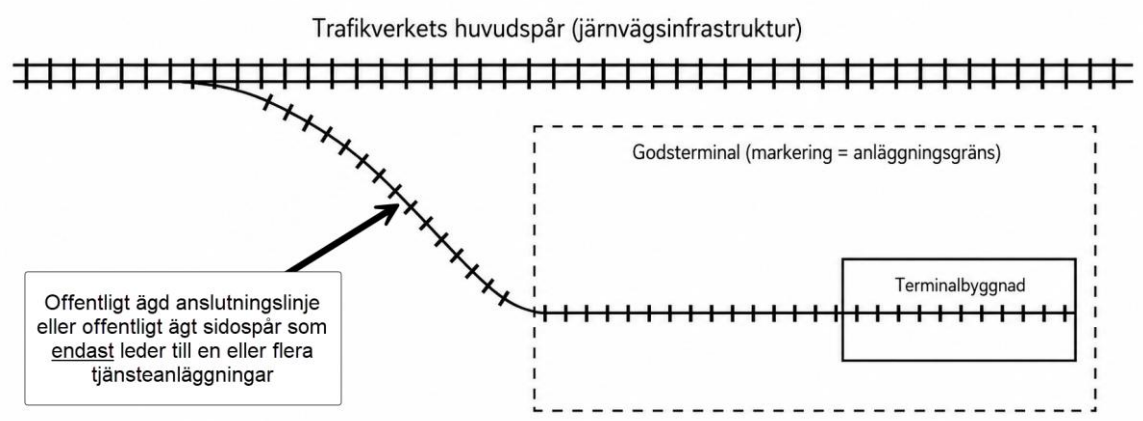
- tilldela kapacitet på spåren på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt
- ta fram och offentliggöra en järnvägsnätsbeskrivning
- basera avgifter på marginalkostnad
- följa regler om samordning, kapacitetsförstärkning och hantering av intressekonflikter.

4.3.7 Särskilt om offentligt ägda anslutningslinjer

Definitionen av järnvägsinfrastruktur anger att privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår undantas från begreppet. Privatägda anslutningslinjer och sidospår som behövs för tillträde till en anläggning för tjänster behandlas närmare i avsnitt 4.3.4. Offentligt ägda anslutningslinjer och sidospår omfattas däremot som huvudregel av begreppet järnvägsinfrastruktur.

Det finns dock ett typfall där bestämmelserna om spår i en anläggning för tjänster i 1 kap. 7 § järnvägsmarknadslagen i stället kan komma att tillämpas på offentligt ägda anslutningsspår. Det är när en offentligt ägd anslutningslinje **endast** leder till en anläggning för tjänster och där anslutningslinjen förvaltas av samma aktör som förvaltar den aktuella anläggningen för tjänster. Situationen förutsätter att omständigheterna i det enskilda fallet visar att den offentligt ägda anslutningslinjen är att betrakta som ett spår i anläggning för tjänster, snarare än infrastruktur för tågtrafik. Man måste dock bedöma från fall till fall.

Figur 4. Offentligt ägd anslutningslinje eller offentligt ägt sidospår som endast leder till en eller flera tjänsteanläggningar.



4.4 Sammanfattning

Järnvägsspår omfattas av olika bestämmelser i järnvägsmarknadslagen (2022:365) beroende på spårens funktion, användning och i vissa fall ägarförhållanden. Vissa typer av spår och verksamheter faller utanför järnvägsmarknadslagens tillämpningsområde, även om de omfattas av annan järnvägslagstiftning, medan andra spår klassificeras som järnvägsinfrastruktur eller spår i en anläggning för tjänster.

Spår som används för järnvägstrafik klassificeras som huvudregel som järnvägsinfrastruktur. Spår som har iordningställts för att tillhandahålla järnvägsrelaterade tjänster, exempelvis vid godsterminaler, underhållsverkstäder eller för uppställning, kan i stället klassificeras som spår i en anläggning för tjänster. Privatägda anslutningslinjer och privatägda sidospår behöver bedömas särskilt.

Tabell 1 sammanfattar de huvudsakliga kategorierna och vilka bestämmelser som gäller för dem.

Tabell 1. En översikt över olika typer av spår och järnvägsmarknadslagens tillämplighet

Typ av spår eller verksamhet	**Konsekvens enligt järnvägsmarknadslagen**
Tunnelbana eller spårväg	Järnvägsmarknadslagen tillämpas inte
Fristående lokalt eller regionalt nät	Järnvägsmarknadslagen tillämpas inte
Privatägt järnvägsnät endast för transporter av eget gods	Järnvägsmarknadslagen tillämpas inte
Privatägd anslutningslinje eller privatägt sidospår som behövs för tillträde till anläggning för tjänster	6, 10 och 11 kap. järnvägsmarknadslagen tillämpas
Spår i anläggning för tjänster	9, 10 och 11 kap. järnvägsmarknadslagen tillämpas
Järnvägsinfrastruktur	Reglerna för infrastrukturförvaltare tillämpas

5 Förvaltning

Transportstyrelsens sektion Marknad spårtrafik ansvarar för förvaltningen av detta dokument.