

Ärendenummer  
TRV 2019/41933

## BESLUT

Beslutat av  
Roberto Maiorana, cTR

Dokumentdatum  
2020-12-02



Sidor  
1 (12)

Diariet

## Beslut om avvikelsemeddelande 4 Järnvägsnätsbeskrivning 2021

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

e.u.

Karin Nordner  
Chef Affärsregler och modeller  
Trafik

## Kapitel 2 Villkor för tillträde och trafikering

### Avsnitt 2.4.1 Föreskrifter

I tredje stycket uppdateras hänvisningen till Järnvägsstyrelsens föreskrift JvSFS 2008:8 till Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2019:51

### Avsnitt 2.7 Godkännandeprocess för fordon

Nytt avsnitt 2.7.5 Krav på ERTMS-kryptonycklar läggs till med lydelse enligt följande:

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.

*Trafikverkets kommentar:*

*Befintligt arbetssätt är med detta infört i JNB.*

## Bilaga 2 A – Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång

Avsnitt 1 Anmälan om uppgifter och avsnitt 2 Uppgifter får ny lydelse enligt följande

### 1 Anmälan om uppgifter

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

### 2 Uppgifter

Uppgifterna ska lämnas antingen

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

*Trafikverkets kommentar:*

*Bilagan är omarbetad utifrån nya krav enligt TAF- och TAP-förordningarna.*

## Bilaga 2 C - Föreskrifter

**Tabellen uppdateras med nedanstående ändringar. I tabellen tas kolumnen Giltig fr.o.m bort.** (I detta samrådsunderlag ligger länkar inlagda i tabellen nedan till de nya dokumenten.)

<a href="#">TDOK 2013:0657</a>	Ordnings- och skyddsregler för bangårdar	2.0
<a href="#">TDOK 2014:0132</a>	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringssystem <del>F</del>	<del>1.0</del>
<a href="#">TDOK 2015:0297</a>	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringssystem <del>R</del>	
<a href="#">TDOK 2014:0415</a>	Elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser	2.0
<a href="#">TDOK 2016:0193</a>	Användning av GSM-R på Trafikverkets järnvägsanläggning	2.0
<del><a href="#">TDOK 2014:0689</a></del>	<del>BVF 592.11 – Detektorer. Hantering av larm från stationära detektorer samt åtgärder efter upptäckta skador vid manuell avsyning</del>	<del>1.0</del>
<a href="#">TDOK 2020:0074</a>	Detektorer. Hantering av larm samt åtgärder efter konstaterade skador	1.0
<del><a href="#">TDOK 2015:0309</a></del>	<del>Trafikbestämmelser för järnväg</del>	<del>5.0</del>
<del><a href="#">TDOK 2015:0309</a></del>	<del>Trafikbestämmelser för järnväg</del>	<del>6.0</del>
<a href="#">TDOK 2015:0309</a>	Trafikbestämmelser för järnväg	7.0
<a href="#">TDOK 2014:0774</a>	Elektriska krav på fordon med avseende på kompatibilitet med infrastrukturen och andra fordon	1.0
<a href="#">TDOK 2014:0775</a>	Krav på strömvtagare och interaktionen mellan strömvtagaren och kontaktledningen	1.0

*Trafikverkets kommentar:*

*TDOK 2013:0657 version 1.0 ersätts av version 2.0.  
TDOK 2014:0132 och TDOK 2015:0297 slopas.  
TDOK 2014:0415 version 1.0 ersätts av version 2.0.  
TDOK 2015:0193 version 1.0 ersätts av version 2.0 och titeln är ändrad från Trafiksäkerhetsbestämmelser vid användning av GSM-R  
TDOK 2014:0689 slopas och ersätts av TDOK 2020:0074  
TDOK 2015:0309 version 5.0 och 6.0 ersätts av version 7.0.  
TDOK 2014:0774 och TDOK 2014:0775 har tillkommit*

## Kapitel 3 Infrastruktur

### 3.3.3. Trafikerings- och kommunikationssystem

#### 3.3.3.4 TÅGKONTROLLSYSTEM

**Avsnittet kompletteras med ett nytt avsnitt före sista stycket med lydelse enligt följande:**

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](mailto:kmc@trafikverket.se).

*Trafikverkets kommentar:*

Förtydligande kring handhavandet med kryptonycklar.

## Bilaga 3 A – Tillgänglig infrastruktur på sidospår

### Ny version med nedanstående ändringar:

Trafikplats/sträcka	Flik	Fr.o.m.	Beskrivning
Västerås central	3.) Uppställning	2020-08-28	Spår d är inte längre tillgängligt för uppställning
Nässjö central	6.) Tåg och lokvärme	2020-09-04	Tågvärmepost på sp u6, tas bort.
Enköping	Lastplatser	2020-10-01	Ny elektrifierad lastplats
Sikträsk	5.) Möteslängd	2020-06-08	Ny längsta möteslängd 527 meter.
Linaälv	5.) Möteslängd	2020-06-08	Ny längsta möteslängd 648 meter.
Gammelstad	8.) Kommande ändringar		Uppgifter om bangårdsförlängning bortplockade från JNB 2021. Upprustningen planeras till år 2023.

## Kapitel 6 Avgifter

### 6.2 Avgiftssystem

#### Första styckets första strecksats får ny lydelse enligt följande:

- spåravgift (kronor per bruttotonkilometer), differentierat efter medelaxellast

#### Trafikverkets kommentar:

Ordet axellast har rättats till medelaxellast i strecksatsen ovan.

### 6.3 Tariffer

#### 6.3.1.1. SPÅRAVGIFT

Tabell 6.2 kompletteras med uppgifter för persontrafik i kolumn Staxklass (om medelaxellast inte kan beräknas):

	Medelaxellast	STAX-klass (om medelaxellast inte kan beräknas)	Avgift per bruttotonkilometer
Spåravgift persontrafik	≤ 17 ton	A	0,0171 kr
	>17 ton	B, C, D	0,0188 kr

### 6.3.3.1 TILLHANDAHÅLLANDE AV EL

**Tabell 6.13 Förlustpåslag per fordonstyp uppdateras enligt följande (uppdateringarna är markerade med rött)**

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

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket inför nya och uppdaterade förlustpåslag för beräkning av kostnader för drivmotorström för ett antal loktyper. De nya loktyperna Mb, BR 243, BR 193, ER1 och Rm är loktyper som tidigare inte har varit definierade i JNB. Dessa förlustpåslag gäller fr o m 2020-12-01.*

## 6.5.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

**Avsnittet får ny lydelse enligt följande:**

### 6.5.6.1 Merförseningar

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer (i fortsättningen benämnd **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 fem minuter eller mer. BONO ska ske enligt det tillvägagångssätt som beskrivs på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se). 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.

BONO måste vara Trafikverket till handa senast under den sjätte kalenderdagen efter den kalenderdag då tågläget påbörjades. Trafikverket ska redovisa sitt ställningstagande senast under den 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 [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se). 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 för Orsakskodning, BONO och BONO+ beskrivs schematiskt nedan:

Kalenderdag	Processteg	Händelse/aktivitet
0	Tågläge påbörjas.	Tåg trafikerar järnvägsnätet enligt tilldelat tågläge.
0 – 3	Orsakskodning	Händelse som orsakar merförseening ( $\geq 3$ 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 läses 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, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se).

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.

BRIO måste vara Trafikverket till handa senast inom 60 kalenderdagar från planerad avgångsdag vid utgångsstation.

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

BRIO ska skickas in via e-tjänst eller aktuell blankett som finns på Trafikverkets webbplats, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

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. Beslutet ligger till grund för eventuell justering av fakturerade kvalitetsavgifter samt för uppföljning.

Tabell 6.25

Begäran om tvistlösning avseende Trafikverkets orsakskodning ska skickas in via e-tjänst eller aktuell blankett som finns på Trafikverkets webbplats, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se).

I bilaga 1 A anges vart begäran om tvistlösning ska skickas.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket har utvecklat processen för förnyad bedömning av orsakskod samt en process för tvistlösning avseende orsakskodning i kvalitetsavgiftssystemet. Processerna ska vara implementerade i Tågplan 21.*

## Bilaga 6 C Beräkningsexempel elkostnad

### Avsnitt 1.3.1 Allmänt om drivmotorström

**Tabell 4: Förlustpåslag uppdateras enligt följande (uppdateringarna är markerade med rött)**

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

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket inför nya och uppdaterade förlustpåslag för beräkning av kostnader för drivmotorström för ett antal loktyper. De nya loktyperna Mb, BR 243, BR 193, ER1 och Rm är loktyper som tidigare inte har varit definierade i JNB. Dessa förlustpåslag gäller fr o m 2020-12-01.*

## Kapitel 7 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

### 7.11 Ansvar för ekonomisk skada

**Sista stycket får ny lydelse enligt följande:**

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.

*Trafikverkets kommentar:*

*Utökad tidsfrist för begäran om ersättning för visad ekonomisk skada underlättar för en transportör att skicka med verifierade underlag redan vid ansökan. Tiden från ansökan till besked kortas ned, då begäran om verifierade underlag inte behöver göras. I och med att ansökningstiden för ersättning för visad ekonomisk skada förlängs ges även bättre förutsättningar för transportören att kunna ansöka på rätt och slutgiltig orsakskod.*