

Ärendenummer  
TRV 2017/44706

BESLUT

Beslutat av  
Catrine Carlsson, cPLt

Dokumentdatum  
2018-04-20



Sidor  
1 (12)

Diariet

## Beslut om avvikelsemeddelande 3 Järnvägsnätsbeskrivning 2019

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

e.u.

Hans Stenbacka  
Chef Affärsregler och modeller  
Trafik

## Definitioner

### Två definitioner tillkommer:

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

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

## Kapitel 3 Infrastruktur

### Bilaga 3 B – Planerade större banarbeten PSB

Ny bifogad version.

*Trafikverkets kommentar:*

**PSB S1 objekt 245492** Lommabanan på sträckan (Flädie)-Arlöv utgår som PSB på grund av försenad leverans av signalhandlingar till Trafikverket. Behovet av andra arbeten kopplade till detta PSB kommer att utföras

**PSB V5 objekt 246875** Sävedalen-Olskroken blir starttiden vecka 22 onsdag kl. 22.00 - till vecka 23 måndag kl. 05.00, istället för vecka 22 torsdag kl. 00.00 – vecka 23 måndag kl. 14.00.

## Kapitel 4 Tilldelning av kapacitet

### 4.2 Processbeskrivning

#### 4.2.2 KOMPLETTERANDE ANSÖKAN

#### Nytt avsnitt, 4.2.2 Kompletterande ansökan, med lydelse enligt nedan:

Ansökan om kapacitet för tågläge och önskade tjänster ansöks via [trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se](mailto:trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se) ansökningsblankett finns här <https://applikation.trafikverket.se/AnsokanKapacitet>.

Ansökningar hanteras enligt kösystem i den ordning de inkommer till Trafikverket. Samordning och justering av kapacitet tilldelad till sökande i primärt fastställd tågplan kan endast ske under förutsättning att denne ger sitt medgivande till detta.

### 4.3 Tidsplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess

#### Första avsnittet får ny lydelse enligt nedan:

(ändringar är markerade med blå text)

Processen delas in i

- tilldelningsprocess som ger en ettårig fastställd tågplan för perioden 2018-12-09 – 2019-12-14. Denna delas in i två faser, fas ett är de tåg och tjänster som ansökts före sista dag för ansökan och som tilldelats i fastställd primär tågplan. I fas två kompletteras den fastställda primära tågplanen med ansökningar som inkommit efter sista dag för ansökan och resulterar i en ettårig fastställd tågplan.
- ad hoc-process för uppdatering av den fastställda tågplanen vid nya kapacitetsbehov (till exempel justering av tilldelad kapacitet eller helt nya behov).

#### Tabellen kompletteras med nedanstående rader:

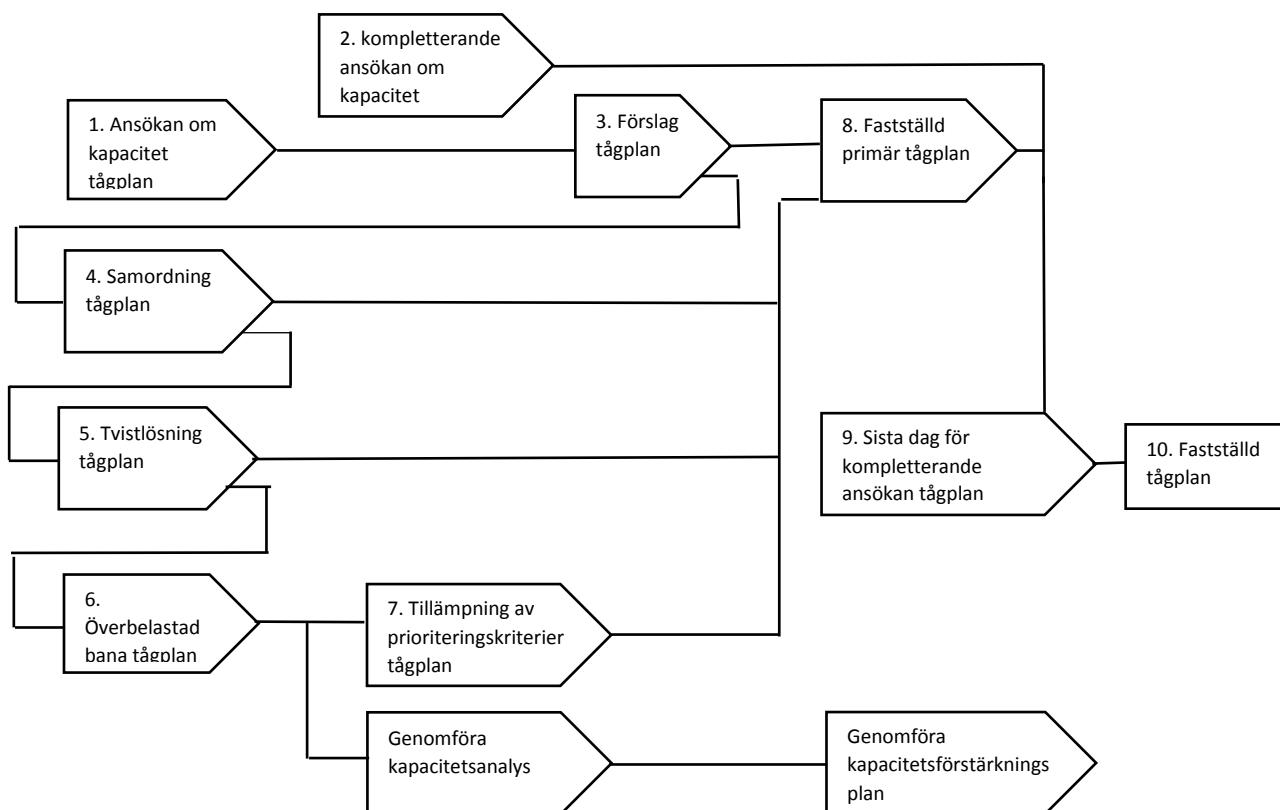
Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
2	2018-04-10	Första datum för kompletterande ansökan om tågläge och tjänster till Tågplan 2019.
9	2018-10-15	Sista datum för kompletterande ansökan om tågläge och tjänster till Tågplan 2019.
10	2018-11-12	Fastställd Tågplan 2019 publiceras

#### I tabellen justeras följande rader:

(ändringar är markerade med blå text)

Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
3	2018-07-02	Förslag till tågplan 2019 publiceras.
4	2018-08-03 – 2018-08-31	Samordningsperiod för Tågplan 2019.
5	2018-09-03	Datum för begäran om tvistlösning för Tågplan 2019.
	2018-09-14	Tvistlösning för Tågplan 2019 avslutad.
6	2018-09-14	Beslut om att förklara infrastrukturen överbelastad.
7	2018-09-17	Kapacitetstilldelning med tillämpning av prioriteringskriterier.
8	2018-09-21	Fastställd primär tågplan 2019 publiceras.
	2018-10-16	Första dag för ad hoc ansökan

**Ny bild för processkarta för tilldelning av kapacitet samt tjänster i figur 4.1 enligt nedan:**



#### 4.3.1 TIDER FÖR ÅRLIG TÅGPLAN

**Första meningen får lydelse enligt nedan:**

(ändringar är markerade med blå text)

Ansökningar om kapacitet för tågläge och banarbeten samt tjänster som inkommit senast 2018-04-09 hanteras i tilldelningsprocessen och resulterar i en fastställd **primär** tågplan.

#### 4.3.2 TIDER FÖR KOMPLETTERANDE ANSÖKNINGAR ÅRLIG TÅGPLAN

##### **Nytt avsnitt, 4.3.2 Tider för Kompletterande ansökningar årlig tågplan, med lydelse enligt nedan:**

Kompletterande behov av tjänster samt ansökningar om kapacitet för tågägen som inkommit efter 2018-04-09 hanteras i den ordningsföljd som de inkommit och resulterar tillsammans med ansökningar enligt avsnitt 4.2.1 i fastställd tågplan 2019. I figur 4.1 framgår när ansökningarna hanteras.

#### 4.3.3 TIDER FÖR ANSÖKAN UTANFÖR TILLDELNINGSPROCESSEN (AD HOC)

##### **Första meningen får lydelse enligt nedan:**

(ändringar är markerade med blå text)

Behov av tjänster samt ansökningar om kapacitet för tågägen eller justering av kapacitet för tågägen som inkommit efter [2018-10-15](#) hanteras inom ad hoc-processen.

### 4.4 Tilldelningsprocessen

#### FÖRSLAG TILL TÅGPLAN

##### **Fjärde styckets andra mening får ny lydelse enligt nedan:**

(ändringar är markerade med blå text)

Om inga ändringar behövs kan [primär](#) tågplan fastställas.

##### **Avsnittet kompletteras efter fjärde stycket med ny text med lydelse enligt nedan:**

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

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

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

Exempel:

- Bruten association
- Avvikande referenspunkter
- Avgångs/ankomsttider som avviker från ansökan
- Gångtid

### Nedanstående är inte synpunkter

- Förändringar mot ansökan räknas inte som synpunkter.
- 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 ansökt kapacitet

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

### Femte styckets två första punktsatser får ny lydelse enligt nedan:

(ändringar är markerade med blå text)

*Förslag till tågplan* innehåller

- alla inkomna ansökningar om tåglägen, såväl nationella som internationella [som inkommit senast 2018-04-09](#)
- infrastrukturförvaltarens planerade banarbeten [som inkommit senast 2018-04-09](#)

#### 4.4.1 SAMORDNINGSPROCESSEN

##### Stycket får ny lydelse enligt nedan:

(ändringar är markerade med blå text)

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

##### Sista styckets sista mening får ny lydelse enligt nedan:

(ändringar är markerade med blå text)

Om alla intressekonflikter blir lösta i detta processteg kan [primär](#) tågplan fastställas.

#### 4.4.3 ÖVERBELASTAD INFRASTRUKTUR: DEFINITION, PRIORITERINGSKRITERIER OCH PROCESS

##### Tredje styckets andra mening får ny lydelse enligt nedan:

(ändringar är markerade med blå text)

Trafikverket fastställer då **primär** tågplan genom att använda prioriteringskriterier.

##### 4.4.3.1 PRIORITERINGSKRITERIER FÖR ATT LÖSA INTRESSEKONFLIKTER

##### Första styckets första mening får ny lydelse enligt nedan:

(ändringar är markerade med blå text)

Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte har kunnat samordnas, kommer Trafikverket att fastställa **primär** tågplan genom att tilldela kapacitet i enlighet med prioriteringskriterierna.

##### 4.4.7 FASTSTÄLLD TÅGPLAN

##### Avsnittet får ny rubrik, 4.4.7 Primärt fastställd tågplan

##### Första styckets första mening får ny lydelse enligt nedan:

(ändringar är markerade med blå text)

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

## Bilaga 4 B Prioriteringskriterier

### 1 Prioriteringskriteriernas struktur

#### 1.6 GRUNDLÄGGANDE PRINCIP

##### Första styckets sista mening får ny lydelse enligt nedan:

(ändringar är markerade med blå text)

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**.

## 1.7 UPPGIFTER I ANSÖKAN

### Avsnittets sista mening får ny lydelse enligt nedan:

(ändringar är markerade med blå text)

För att Trafikverket ska kunna ta in uppgifterna i systemen måste denna e-tjänst användas, så att ansökan blir korrekt behandlad i [framtagandet av primär tågplan](#).

## 2 Uppgifter som direkt eller indirekt påverkar prioriteringen

### 2.2 TYP AV INFORMATION SOM UPPGIFTER I ANSÖKAN INNEHÅLLER

#### Andra raden i tabellen får ny lydelse enligt nedan:

(ändringar är markerade med blå text)

Beteckn	Typ av info	Beskrivning av vilken information som respektive typ innehåller
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 <a href="#">framtagandet av primär tågplan</a> , med snabbare resultat som följd.

### 2.3 UPPGIFTER I ANSÖKAN SOM ÄR OBLIGATORISKA ELLER FRIVILLIGA

#### Andra raden i tabellen får ny lydelse enligt nedan:

(ändringar är markerade med blå text)

Noter	Typ av uppgift	Förklaring
Ej *	Frivillig	En uppgift som saknar en asterisk (*) betyder att uppgiften är <b>frivillig</b> , men Trafikverkets <a href="#">framtagande av primär tågplan</a> underlättas om uppgiften anges. Den kan därför anges där så är lämpligt, men det är inget krav vid ansökan om kapacitet.



## 6 Beräkning av samhällsekonomiska kostnader

### 6.5 MANUELLA KORRIGERINGAR FÖR BEGRÄNSNINGAR I MODELLEN

#### Första styckets sista mening får ny lydelse enligt nedan:

(ändringar är markerade med blå text)

Det ligger i modellens natur att fungera så, och parterna måste i viss mån tolerera sådana effekter för att [framtagandet av primär tågplan](#) ska kunna genomföras inom en acceptabel tidsrymd.

*Trafikverkets kommentar:*

*Ändringarna i kapitel 4 och i bilaga 4 B har gjorts med anledning införande av SERA-direktivet 2012/34/EU punkt 6 i bilaga VII.*

## Kapitel 6 Avgifter

### 6.5.1. Kvalitetsavgifter

#### 6.5.1.2 KVALITETSAVGIFT FÖR MERFÖRSENINGAR, ENKELRIKTAD MODELL

#### I tabellen justeras följande rad

(ändringar är markerade med blå text)

Trafiktyp	Avgift
Godstrafik (godståg, 60–179 merförseingsminuter)	13 000 kr per tillfälle

### 6.5.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

#### 6.5.6.1 MERFÖRSENINGAR

#### Första stycket kompletteras med nedanstående text:

För orsakskoden Ytterligare utredning krävs ska Järnvägsföretag och trafikorganisatörer förutom ovanstående även bilägga sin tillgängliga information om ärendet samt bistå och medverka i utredningen av den faktiska orsaken.

## Bilaga 6 B Orsakskoder

### 1.5 Kodstruktur för behov av utredning efter olycka/tillbud

**Nytt avsnitt, 1.5 Kodstruktur för behov av utredning efter olycka/tillbud, med lydelse enligt nedan:**

För koderna OTÅ 01- Urspårning/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 sker snarast efter det att utredningen är färdigställd

### 2.6 Ytterligare utredning (För mer information se punkt 1.5)

**Nytt avsnitt, 2.6 Ytterligare utredning (För mer information se punkt 1.5) med tabell enligt nedan:**

Ytterligare utredning		
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Beskrivning av kod nivå
Y	UK	Ytterligare utredning krävs

*Trafikverkets kommentar:*

*Järnvägsförordningen 2004:526, 5 kap § 9b, har förändrats från och med den 1 januari 2018. Med anledning av detta inför Trafikverket en ny orsakskod Ytterligare utredning krävs (YUK).*

## Kapitel 7 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

### 7.4 Avvikelser från avtal

#### 7.4.3 ERSÄTTNING FÖR MERKOSTNADER

Avsnittet utgår.

*Trafikverkets kommentar:*

*Bestämmelsen utgår.*

## 7.11 Ansvar för ekonomisk skada

### Nytt avsnitt, 7.11 Ansvar för ekonomisk skada, med lydelse enligt nedan:

Enligt vad som följer av järnvägstrafiklagen ska Trafikverket såsom förvaltare av järnvägsinfrastruktur vara ansvarigt för visad ekonomisk skada som uppkommer för en transportör till följd av dennes skyldigheter vilka i sin tur följer av hänvisningarna till COTIF 1999 jämte bihang, tågpassagerarförordningen (1371/2007), och lagen (2015:953) om kollektivresenärers rättigheter.

Trafikverket är ansvarigt i den utsträckningen en sådan skada har orsakats en transportör vid nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen och skadan har orsakats av järnvägsinfrastrukturen. Transportören ska begränsa skadan och skada som uppkommer utöver transportörens tvingade skyldigheter enligt hänvisningarna ovan omfattas inte av Trafikverkets ansvar.

Trafikverket är inte ansvarigt när någon av ansvarsfrihetsgrunderna i CUI bihang E föreligger. Det innebär bland annat att Trafikverket inte är ansvarigt när en skada orsakats av en händelse som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och när en skada orsakats av en händelse som beror på ett sådant beteende av tredje man som en förvaltare inte kunnat undvika eller förebygga följderna av även om påkallad omsorg iakttagits.

Om orsaker som kan hänföras till Trafikverket och orsaker som kan hänföras till någon annan har medverkat till en ekonomisk skada ska Trafikverket vara ansvarigt endast i den utsträckning de orsaker som kan hänföras till Trafikverket har medverkat till skadan.

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

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

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Den 1 juli 2018 ska den nya järnvägstrafiklagen träda i kraft (prop. 2017/18:62). I lagen finns nya bestämmelser om ansvar för ekonomiska skador. Bestämmelserna innebär att en förvaltare kan vara ansvarig för en ekonomisk skada som drabbat en transportör förutsatt att den uppkommer vid användning av infrastrukturen och att skadan beror på infrastrukturen. Det betyder att ansvaret är avgränsat till den sfär som förvaltaren har kontroll över och kan påverka, vilket beskrivs bland annat i propositionen till den nya järnvägstrafiklagen på sidan 53.*

*Eftersom den nya lagen ännu inte har trätt i kraft saknas praktiska exempel på reglering av ekonomiska skador av det här slaget. Inom den grupp som samverkar kring översyn av affärsregler har det bland annat diskuterats om förvaltarens ansvar kommer att omfatta skador som orsakas av felaktigheter vid trafik-/driftledning. I nuläget bedöms att sådana skador kan komma att omfattas. Enligt definitionen i JNB så omfattas trafikledningsanläggningar av järnvägsinfrastrukturen, det finns också en orsakskod benämnd "driftledning" som berättigar till kvalitetsavgifter för transportören i vissa fall. När en sådan orsakskod är aktuell bör det därför i många fall även föreligga ett ansvar för ekonomisk skada som orsakats en transportör till följd av de skyldigheter denne i sin tur har.*

*Orsakskodningen med kvalitetsavgifter kommer att ha betydelse för bedömningen av ansvar för ekonomisk skada. Orsakskodningen kan dock inte vara avgörande för om det även föreligger ett ansvar för ekonomisk skada eftersom respektive bedömning görs på olika sätt. Kvalitetsavgifterna regleras i järnvägslagen (2004:519) medan förutsättningarna för ansvar för ekonomisk skada anges i den nya järnvägstrafiklagen. Medan kvalitetsavgifterna tar sikte på avgifter för avvikelser från i förväg fastställd trafik tar ansvaret för ekonomisk skada istället sikte på den uppkomna skadan i det enskilda fallet. En korrekt bedömning av vad som orsakat en händelse innebär dock att den som är berättigad till kvalitetsavgifter i de flesta fall också kan vara berättigad till ersättning för en eventuell ekonomisk skada. Från ersättning för en ekonomisk skada ska emellertid avräkning göras med de kvalitetsavgifter som betalas för samma händelse, det beskrivs bland annat på sidan 55 i propositionen.*

*Eftersom lagens bestämmelser om ansvar för ekonomisk skada är nya kommer regleringen att följas upp och utvärderas. Det syftar bland annat till att vid behov förtydliga och förenkla regleringen när tillräckliga erfarenheter inhämtats.*