

Järnvägsnät- beskrivning 2017

Utgåva 2017-10-19

För leverans under tidsperioden

2016-12-11 till 2017-12-09

Järnvägsnätsbeskrivning JNB 2017

Uppdateringar

Järnvägsnätsbeskrivningen uppdateras utifrån publicerade avvikelsemeddelanden. För att se innehållet i respektive avvikelsemeddelande se trafikverket.se, där varje avvikelsemeddelande finns presenterat med sammanfattning av innehållet och länk till Trafikverkets beslut.

Uppdatering	Infört
JNB 2017 originalutgåva	2015-12-10
Avvikelsemeddelande 1 del 1 av 2	2016-02-03
Avvikelsemeddelande 1 del 2 av 2	2016-02-12
Avvikelsemeddelande 2	2016-03-30
Avvikelsemeddelande 3	2016-04-29
Avvikelsemeddelande 4	2016-06-13
Avvikelsemeddelande 5	2016-06-23
Avvikelsemeddelande 6	2016-09-15
Avvikelsemeddelande 7	2016-10-10
Avvikelsemeddelande 8	2016-11-22
Avvikelsemeddelande 9	2017-03-29
Avvikelsemeddelande 10	2017-06-19
Avvikelsemeddelande 12	2017-09-07
Avvikelsemeddelande 11	2017-10-19

Innehållsförteckning

	I
Bilageförteckning	V
Förkortningar och definitioner	VI
1 Allmän information.....	8
1.1 Inledning	8
1.2 Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen.....	8
1.3 Rättslig grund.....	8
1.4 Juridisk status.....	9
1.4.1 Allmänna anmärkningar.....	9
1.4.2 Ansvar	9
1.4.3 Prövning.....	9
1.5 Struktur	9
1.6 Giltighetstid och avvikelser	9
1.6.1 Giltighetsperiod.....	9
1.6.2 Avvikelser.....	9
1.7 Publicering.....	10
1.8 Kontakter	10
1.9 Godskorridor – Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (ScanMed RFC)	10
1.9.1 Corridor One-Stop shop.....	10
1.10 RailNetEurope – internationellt samarbete mellan infrastrukturförvaltare	
11	
1.10.1 Nationell One-Stop Shop	11
1.10.2 Systemverktyg RNE.....	11
2 Villkor för tillträde och trafikering	13
2.1 Inledning	13

2.2	Allmänna krav för tillträde till tjänster	13
2.2.1	Villkor för att ansöka om tågläge.....	13
2.2.2	Villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur	13
2.2.3	Tillstånd	14
2.2.4	Säkerhetsintyg.....	15
2.2.5	Ansvar	15
2.3	Allmänna affärsvillkor	16
2.3.1	Ramavtal	17
2.3.2	Tillträdesavtal	17
2.4	Operativa regler	18
2.4.1	Föreskrifter.....	18
2.4.2	Information	18
2.4.3	Övriga regler	19
2.5	Specialtransporter	20
2.6	Farligt gods	21
2.7	Godkännandeprocess för fordon.....	21
2.7.1	Kommunikationssystem GSM-R	21
2.7.2	Framföranderestriktioner	22
2.7.3	Provkörning.....	22
2.7.4	Krav på ETCS-utrustning	23
2.8	Behörighetskrav för operativ personal.....	23
3	Infrastruktur	24
3.1	Inledning	24
3.2	Järnvägsnätets omfattning.....	24
3.2.1	Gränser.....	24
3.2.2	Anslutande järnvägsnät.....	24
3.2.3	Övriga upplysningar om järnvägsnätet	25
3.3	Beskrivning av infrastrukturen	25
3.3.1	Geografisk anläggningsöversikt.....	25
3.3.2	Egenskaper.....	25
3.3.3	Trafikerings- och kommunikationssystem.....	28
3.4	Trafikrestriktioner	30
3.4.2	Miljörestriktioner	41
3.4.3	Farligt gods	41
3.4.4	Tunnlar.....	41
3.4.5	Broar	41
3.5	Infrastrukturens tillgänglighet.....	42
3.6	Anläggningar för tjänster	44
3.6.1	Stationer för resenärer, inklusive byggnader och plattformar.....	44
3.6.2	Kombiterminaler och lastplatser	44
3.6.3	Rangerbangårdar och tågbildningsanläggningar	45
3.6.4	Spår för uppställning.....	46
3.6.5	Underhållsanläggningar	46
3.6.6	Andra tekniska anläggningar	46
3.6.7	Havs- och inlandshamnsanläggningar	46
3.6.8	Undsättningshjälpmedel.....	46
3.6.9	Bränsledepåer.....	46
3.6.10	Andra anläggningar för tjänster	47
3.7	Planerad utveckling av infrastrukturen	47
4	Tilldelning av kapacitet.....	48
4.1	Inledning	48
4.2	Processbeskrivning	48

4.2.1	Ansökan om kapacitet.....	48
4.2.2	Ad hoc-ansökan	48
4.2.3	Ansökan om kapacitet på driftplatser.....	49
4.3	Tidsplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess	49
4.3.1	Tider för årlig tågplan	51
4.3.2	Tider för ansökan utanför tågplan (ad hoc).....	51
4.3.3	Kapacitetsförutsättningar	52
4.4	Tilldelningsprocessen	54
4.4.1	Samordningsprocessen.....	55
4.4.2	Twistlösning.....	55
4.4.3	Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process	56
4.4.4	Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen.....	56
4.4.5	Kapacitetsanalys	56
4.4.6	Kapacitetsförstärkningsplan.....	57
4.4.7	Fastställd tågplan	57
4.5	Tilldelning av kapacitet för banunderhåll	58
4.5.1	Process	58
4.6	Tilldelad kapacitet som inte används, avbokning och återtagande av tilldelad tjänst.....	58
4.6.1	Avbokning av tågläge	58
4.6.2	Återtagande av tilldelad tjänst.....	58
4.7	Specialtransporter och farligt gods	59
4.7.1	Kapacitet för specialtransport	59
4.7.2	Tågläge med farligt gods	59
4.8	Särskilda åtgärder vid störningar	59
4.8.1	Principer.....	59
4.8.2	Operativa regler	60
4.8.3	Förutsägbara problem	60
4.8.4	Problem som inte kan förutses.....	61
4.9	Tilldelning av kapacitet vid angränsande serviceanläggningar	62
5	Tjänster	63
5.1	Inledning	63
5.1.1	Miljöansvar	64
5.1.2	Arbetsfordon	64
5.1.3	Information om andra som tillhandahåller tjänster	64
5.2	Minimipaket av tillträdestjänster	64
5.2.1	Tågläge för persontrafik.....	65
5.2.2	Tågläge för godstrafik.....	66
5.2.3	Tågläge för tjänstetåg.....	66
5.3	Grundläggande tjänster	66
5.3.1	Tillträde till spår vid anläggningar för tjänster	66
5.3.2	Tillgång till tjänster vid anläggningar enligt avsnitt 5.3.1	72
5.4	Tilläggstjänster.....	73
5.4.1	Tillhandahållande av el	73
5.4.2	Tjänster för tåg.....	74
5.4.3	Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods	74
5.4.4	Andra tilläggstjänster	76
5.5	Extra tjänster	76
5.5.1	Telekommunikationsnät.....	76
5.5.2	Tillhandahållande av extra trafikinformation.....	76
5.5.3	Teknisk kontroll av fordon.....	78
5.5.4	Biljettförsäljning på stationer för passagerare.....	78

5.5.5	Specialiserat tyngre fordonsunderhåll.....	78
5.5.6	Andra extratjänster.....	78
6	Avgifter.....	80
6.1	Avgiftsprinciper.....	80
6.1.1	Minimipaket av tillträdestjänster.....	81
6.1.2	Grundläggande tjänster enligt avsnitt 5.3.....	81
6.1.3	Tilläggstjänster.....	82
6.1.4	Extra tjänster.....	82
6.2	Avgiftssystem.....	82
6.3	Tariffer.....	85
6.3.1	Minimipaket av tillträdestjänster.....	85
6.3.2	Grundläggande tjänster.....	88
6.3.3	Tilläggstjänster.....	89
6.3.4	Extra tjänster.....	93
6.4	Andra avgiftsincitament.....	93
6.4.1	Bokningsavgift.....	93
6.5	Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.....	94
6.5.1	Kvalitetsavgifter.....	94
6.5.2	Avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal.....	95
6.5.3	Rapportering av avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal.....	96
6.5.4	Skyldighet att betala kvalitetsavgift.....	97
6.5.5	Undantag från verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.....	97
6.5.6	Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsaksskodning.....	98
6.6	Förändringar av avgifter.....	99
6.7	Betalning.....	99
7	Trafikverkets allmänna avtalsvillkor.....	101
7.1	Trafikeringsavtal.....	101
7.2	Handlingar och ansvar.....	101
7.3	Parternas prestationer.....	101
7.3.1	Trafikverkets leverans.....	101
7.3.2	Detaljerade villkor.....	101
7.3.3	Avtalspartens användning.....	102
7.3.4	Bärgningsresurs före användning.....	102
7.3.5	Betalning för tjänst.....	102
7.4	Avvikelser från avtal.....	102
7.4.1	Kvalitetsavgift vid avvikelse.....	102
7.4.2	Avgift vid omledning.....	103
7.4.3	Ersättning för merkostnader.....	103
7.5	Avhjälpande av avvikelser.....	104
7.5.1	I samverkan och i dialog.....	104
7.5.2	Informera vid avvikelser och fel.....	104
7.5.3	Prognos för avhjälpande och fortsatt trafik.....	105
7.5.4	Inställelsetid.....	105
7.5.5	Evakuering av resenärer.....	105
7.5.6	Vid olycka.....	105
7.5.7	Begäran om röjning.....	105
7.5.8	Resurser vid röjning.....	105
7.5.9	Ersättning vid röjning.....	105
7.6	Ersättningsansvar.....	106
7.6.1	Allmänt.....	106
7.6.2	Vållande till skada.....	106

7.6.3	Medvållande till skada	107
7.6.4	Ersättningsbelopp.....	107
7.6.5	Ersättningsansvar vid skada som drabbat tredje man	107
7.6.6	Ansvar vid järnvägsdrift	108
7.6.7	Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning	108
7.6.8	Underlag för skadeutredning.....	108
7.6.9	Tidsfrist för krav på ersättning.....	108
7.6.10	Påvisande av vårdslöshet	109
7.7	Befrielsegrunder.....	109
7.7.1	Informera om befrielsegrund	109
7.7.2	Statens rätt att använda järnvägen.....	109
7.8	Avtalets giltighet.....	109
7.8.1	Trafikeringsavtal	109
7.8.2	Uppsägning vid kontraktsbrott.....	110
7.8.3	Avtal upphör att gälla vid konkurs och vid indraget tillstånd.....	110
7.9	Twist	110
7.9.1	Samrådsorgan i första hand.....	110
7.10	Vissa internationella transporter	110
7.10.1	Regler enligt COTIF	110

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 3 A – Tillgänglig infrastruktur sidospår

Bilaga 3 B – Planerade större banarbeten PSB

Bilaga 3 C – Bevakning av driftplatser

Bilaga 3 D – Banstandarddata

Bilaga 3 E – STH och medelhastighet per sträcka

Bilaga 3 F – Lutningar per stråk

Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier

Bilaga 4 C – Trafikkalender

Bilaga 4 D – Kapacitetsförutsättningar

Bilaga 5 A – Trafikinformation

Bilaga 5 B – Leveransnivå Trafikinformation

Bilaga 6 A – Tåglägesavgift, passage- och emissionsavgift

Bilaga 6 B – Orsakskoder

Bilaga 6 C – Beräkningsexempel elkostnad

Bilaga 7 A – Föreskrifter

Bilaga 7 B – Hanteringsregler vid olycka eller tillbud

Bilaga 7 C – Rutiner vid skadereglering

Förkortningar och definitioner

Förkortningar

BVF: Banverkets interna föreskrifter
BVS: Banverkets tekniska systemstandard
COTIF: Convention relative aux transports internationaux Ferroviaires
EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EG: Europeiska gemenskapen
ERTMS: European Rail Traffic Management System
GSM-R: Global System for Mobile Communication – Railway
JvSFS: Järnvägsstyrelsens författningssamling
OSS: One-Stop Shop
PSB: planerade större banarbeten
RNE: RailNetEurope
STAX: största tillåtna axellast
STH: största tillåtna hastighet
STVM: största tillåtna vikt per meter
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): Den förflyttning av gods eller personer som en organisatör av tågtransporter utför eller planerar att erbjuda mellan två platser

Avtalat tågläge: Tågläge som Trafikverket och den sökande genom avtal har enats om ska reserveras för en transportuppgift.

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

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

Delsystem: Del av järnvägssystem.

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

Färdplan: Produktionsmässig beskrivning av en specifik tågtransport som ska utföras och dess transportuppgift.

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

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

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

Järnvägsföretag: Den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd kan ansöka om infrastrukturkapacitet, tillhandahålla dragkraft samt utföra järnvägstrafik.

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

Järnvägsnät: Järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare.

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

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

Körplan: Sträckan samt tids- och gångdagsuppgifter enligt vilka ett tåg ska framföras.

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.

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

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

Största tillåtna axellast (STAX): Ett mått på hur mycket varje hjulaxel får belasta spåret, uttryckt i enheten ton.

Största tillåtna vagnvikt per meter (STVM): Fordonets vikt dividerat med fordonets längd, uttryckt i ton per meter.

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 inte själv utföra järnvägstrafik.

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. Järnvägslagen (2004:519), 1 kap. 4§.

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

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

1 Allmän information

1.1 Inledning

Trafikverket (the Swedish Transport Administration) är en myndighet under Sveriges regering. Ansvarigt departement för järnväg är Näringsdepartementet.

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

Trafikverket upprättar en järnvägsnätsbeskrivning, enligt järnvägslagen (2004:519), i samråd med berörda parter som järnvägsföretag, trafikorganisatörer och övriga infrastrukturförvaltare 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 järnvägsnätet i övrigt ska berörda infrastrukturförvaltare ge ut sin egen beskrivning.

1.3 Rättslig grund

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

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

Både järnvägslagen och järnvägsförordningen innehåller bestämmelser om beskrivningen av järnvägsnät. Även Järnvägsstyrelsens alltjämt gällande föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur (JvSFS 2005:1) innehåller bestämmelser om detta. Dessa författningar, liksom övriga författningar som omnämns i detta dokument, finns tillgängliga på <http://www.lagrummet.se>.

1.4 Juridisk status

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

1.4.1 Allmänna anmärkningar

Trafikverket publicerar järnvägsnätsbeskrivningen i syfte att säkerställa insyn, förutsebarhet och icke-diskriminerande tillträde till de tjänster som Trafikverket tillhandahåller. Beskrivningen upprättas i samråd med berörda parter och aktörer som tidigare ansökt om kapacitet eller anmält sitt intresse för att delta i samrådet.

1.4.2 Ansvar

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

1.4.3 Prövning

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

1.5 Struktur

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

1.6 Giltighetstid och avvikelser

1.6.1 Giltighetsperiod

Informationen i järnvägsnätsbeskrivningen utgör förutsättningar för Tågplan 2017:

- **från den 11 december 2016 klockan 00.00**
- **till den 9 december 2017 klockan 24.00**

1.6.2 Avvikelser

Om en publicerad järnvägsnätsbeskrivning måste ändras ska samråd ske i god tid om inte akuta säkerhetsskäl, ändring i lag eller annan bindande författning föreligger. Är avvikelserna till järnvägsföretagen fördel meddelas detta 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 ovan angiven webbplats är den aktuella versionen av de föreskrifter som ingår i de allmänna avtalsvillkoren i järnvägsnätsbeskrivningens bilagor till kapitel 7.

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

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

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

1.8 Kontakter

Se bilaga 1 A, Kontakter.

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

Enligt EU-förordning 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik har en godskorridor etablerats från Stockholm/Oslo via Malmö, Hamburg och Innsbruck till Palermo i Italien, kallad Scandinavian-Mediterranean Corridor. Korridoren är operativ från den 10 november 2015.

Godskorridoren beskrivs i ett dokument, Corridor Information Document, CID, som uppdateras årligen.

För mer information: www.scanmedfreight.eu

1.9.1 Corridor One-Stop shop

Det är skillnad mellan ScanMed RFC Corridor One-Stop (C-OSS) och nationell One Stop Shop (OSS) som avses i avsnitt 1.10.1. Varje godskorridor har en egen C-OSS som ensam är ansvarig för tilldelning av 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 <http://www.rne.eu>.

1.10.1 Nationell One-Stop Shop

One-Stop Shop (OSS) fungerar som ett nätverk med kundkontaktpunkter i respektive land. En kund som ansöker om internationell kapacitet behöver enbart kontakta en av dessa OSS, som sedan startar hela processen med internationell samordning för kapacitetsplanering. 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 kunden stöd och information för infrastrukturförvaltarnas hela produkt- och servicekedja
- erbjuder behövlig information för att kunden ska få tillgång till infrastrukturen hos varje enskild infrastrukturförvaltare inom RNE
- hanterar förfrågningar om internationell tågtrafik inom RNE
- ser till att ansökan för nästkommande tågplaneperiod beaktas rätt i den årliga tågplaneprocessen
- tillhandahåller tågtrafikerbjudanden för hela den internationella resan; själva tågtrafikkoordineringen görs i första hand via RNE:s verktyg Path Coordination System (PCS).

OSS-filosofin innebär kompetent och effektiv assistans över alla gränser på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. OSS kontaktpersoner finns på www.rne.eu. 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.

Charging Information System (CIS) erbjuder kalkylering av priser för internationella tåglägen.

Train Information System (TIS) visar aktuell tåglägesinformation för internationella tåg.

För mer information: <http://pcs.rne.eu>
<http://cis.rne.eu>
<http://tis.rne.eu>

2 Villkor för tillträde och trafikering

2.1 Inledning

I detta kapitel av järnvägsnätbeskrivningen 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.

För att få tillgång till Trafikverkets tjänster gäller som huvudregel att den sökande ska uppfylla vissa författningsreglerade krav, vilka beskrivs närmare i avsnitt 2.2.

Dessutom gäller att den sökande, innan tjänsten används, ska träffa en överenskommelse med Trafikverket om villkoren för att använda tjänsten, se avsnitt 2.3.

När Trafikverkets tjänster används gäller ett antal bestämmelser, såväl med stöd av författning som enligt villkor i avtal med Trafikverket. Se avsnitt 2.4–2.8.

2.2 Allmänna krav för tillträde till tjänster

Trafikverkets tjänsteutbud riktar sig till järnvägsföretag och trafikorganisatörer, det vill säga den som har rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik enligt järnvägslagen, järnvägsförordningen och föreskrifter som gäller med stöd av dessa författningar.

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. I båda fallen 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 svenska järnvägsnät inklusive 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 finns olika tillståndsformer som Transportstyrelsen kan bevilja:

- licens
- säkerhetsintyg del A och del B
- nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

Den som har särskilt tillstånd enligt 3 kap. 4 § i den äldre lydelsen av järnvägslagen får fortsätta att bedriva verksamheten med stöd av detta tillstånd till utgången av 2018.

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 annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafiken. Licenser utfärdade i EES eller i Schweiz gäller i Sverige.

2.2.3.2 Nationellt trafiksäkerhetstillstånd

Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd kan beviljas de företag som 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 (1985:192) reglerar järnvägens skadeståndsrättsliga ansvar gentemot järnvägens kunder och tredje man. Lagen har i egenskap av speciallag företräde i förhållande till allmänna skadeståndsrättsliga regler. Vissa andra lagar med skadestandsregler är dock samtidigt tillämpliga på järnvägsdrift, exempelvis ellagen (1997:857) och miljöbalken (1998:808).
- Genom lag (2015:338) om internationell järnvägstrafik är stora delar av bestämmelserna i fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980, i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 (COTIF 1999), införlivade.

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

2.3 Allmänna affärsvillkor

Huvuddelen av Trafikverkets allmänna affärsvillkor regleras i Trafikverkets trafikeringsavtal, se avsnitt 2.3.2.

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 Ramavtal

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

2.3.2 Tillträdesavtal

I samband med tilldelning av ett tågläge ska Trafikverket och järnvägsföretaget eller den som organiserar trafik ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för att använda tågläget. Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats. Detta avtal ska vara tecknat 14 kalenderdagar innan en tjänst ska användas.

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.

2.4 Operativa regler

2.4.1 Föreskrifter

Från den 1 mars 2016 gäller TDOK 2015:0309 *Trafikbestämmelser för järnväg* på Trafikverkets infrastruktur. Den ersätter JvSFS 2008:7 (JFT) som upphävdes av Transportstyrelsen samma datum. Ny version av TDOK 2015:0309 är giltig från och med 1 juni 2017.

Trafikering på Trafikverkets infrastruktur ska ske enligt bestämmelserna i de föreskrifter som anges i bilaga 7 A.

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

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

2.4.1.1 Föreskrifter om elsäkerhet

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

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

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

Elöverbryggning är ett problem som förekommer på järnvägsnätet. Elöverbryggning innebär att fordonens strömavtagare bryggar 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. 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 (90-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.

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) och skicka den till kororder@trafikverket.se.

Instruktioner för ansökan om behörighet till det nya systemet och hur behöriga företag kan använda Trafikverkets webbtjänst kommer att publiceras på Trafikverkets webbsida för Körorder. Följande förutsättningar gäller för användning av webbtjänst för att ta ut körplan och tågorder:

- Trafikverket ansvarar för att informationen är korrekt vid leverans.
- Trafikverket ansvarar inte för fel som uppstår i datatransport eller konvertering av meddelandet till och från järnvägsföretagens datorsystem.
- Järnvägsföretag som använder denna tjänst har det juridiska och praktiska ansvaret för att
 - inhämta nödvändiga tillstånd från Transportstyrelsen
 - förmedla order till förare i oförändrad form och med oförändrat innehåll
 - under minst ett år, på ett säkert sätt, logga och spara följande uppgifter om uttagna tågorder: förarens namn, datum, tid och tågorder-id. Företaget ska på förfrågan förmedla denna

information till Transportstyrelsen eller Trafikverket inom 24 timmar.

2.4.3.2 Tågorder

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

2.4.3.3 Dygnsorder

För vissa sträckor inom pendeltågssystemen i Stockholmsområdet tillämpas dygnsorder som ersätter tågorder, enligt överenskommelse med järnvägsföretag. Tågnummerserier finns angivna i underlag till linjeboken, avdelning F. Trafikverket och berörda järnvägsföretag är överens om att avveckla dygnsorder på sikt.

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) och uppdaterad väderinformation. 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

- lagen (2006:263) om transport av farligt gods
- förordningen (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 7.2 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 ett järnvägsfordon ska få tas i bruk krävs att Transportstyrelsen har gett sitt godkännande. Detta gäller även för säkerhetspåverkande modifieringar.

Transportstyrelsen tillämpar TSD:er där sådana finns. För delsystem som inte omfattas av TSD sköts godkännandeprocessen av Transportstyrelsen. Det finns undantag från kravet på godkännande. Dokumenten som styr fordonsgodkännandet finns på Transportstyrelsens webbplats 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.

¹ EIRENE – European Integrated Railway Radio Enhanced Network

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

CAB-radio

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

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

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

EDOR (ETCS Data Only Radio)

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

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

För fordon med GSM-R utrustning (CAB och EDOR) som inte uppfyller ovanstående rekommenderade skydd, måste järnvägsföretaget utföra en CSM-RA som visar hur man omhändertagit de gemensamma trafiksäkerhetsriskerna 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 som ansökan om kapacitet eller vid den senare tidpunkt som bestäms genom överenskommelse med Trafikverket.

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

2.7.2 Framföranderestriktioner

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

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 ETCS²-utrustning

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

2.8 Behörighetskrav för operativ personal

För att få utföra trafik på Trafikverkets spåranläggning måste krav som framgår av järnvägslagen (2004:519), järnvägsförordningen (2004:526), lagen om behörighet för lokförare (2011:725), förordningen 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.

² ETCS – European Train Control System

3 Infrastruktur

3.1 Inledning

Kapitlet beskriver Trafikverkets tillgängliga infrastruktur för Tågplan 2017, och hänvisar till ansökningsprocessen för kapacitetstilldelning för respektive tjänst. Informationen uppdateras under året i samband med avvikelsemeddelanden på Trafikverkets webbplats.

Översiktlig teknisk information i form av kartor finns i järnvägsnätsbeskrivningens karttjänst på Trafikverkets webbplats, nedan kallad karttjänsten. Karttjänsten kan inte visa inkopplingsdatum för ny anläggning. Anläggning som tas i bruk eller slopas under året visas i karttjänsten som gällande för hela året. Vid motstridiga uppgifter i karttjänsten och i järnvägsnätsbeskrivningen har informationen i järnvägsnätsbeskrivningen företräde.

För vissa sträckor anges driftplatsens namn inom parentes. Den aktuella informationen gäller då bara fram till driftplatsens gräns.

3.2 Järnvägsnätets omfattning

3.2.1 Gränser

I karttjänsten visas Trafikverkets järnvägsnät med angränsande länder.

Trafikverkets järnvägsnät avgränsas av följande gränspunkter:

- Riksgränsen, km 1 542+570: Norge
- Haparanda, km 86+671: Finland
- Storlien, gränsen, km 751+820: Norge
- Charlottenberg, gränsen, km 439+825: Norge
- Kornsjö, gränsen, km 63+575: Norge
- Lernacken, km 281+810: Öresundsbron/Danmark.

3.2.2 Anslutande järnvägsnät

Anslutande större infrastruktur:

- Inlandsbanan (förvaltas av Inlandsbanan AB)
- Öresundsbron (förvaltas av Öresundsbro Konsortiet)
- Arlandabanan (förvaltas av A-train AB).

Det finns många mindre järnvägsspår som ansluter till Trafikverkets järnvägsnät – kommunala spår, industrispår, museijärnväg, hamnspår, gods- och kombiterminaler och annan privat järnväg inom Sverige – vilka inte beskrivs i järnvägsnätsbeskrivningen. För uppgifter om dessa infrastrukturförvaltare hänvisas till Transportstyrelsen.

3.2.3 Övriga upplysningar om järnvägsnätet

Detaljerad information om infrastrukturens linjebeskrivning finns i form av underlag till linjeboken på Trafikverkets webbplats trafikverket.se/linjeboken.

3.3 Beskrivning av infrastrukturen

3.3.1 Geografisk anläggningsöversikt

Trafikverkets järnvägsnät omfattar cirka 1 400 trafikplatser och totalt cirka 14 660 km bana (spårkilometer) av vilka cirka 12 000 km är elektrifierade. Beskrivningen av järnvägsnätet presenteras, på en övergripande nivå, med hjälp av karttjänsten. Grunddata presenteras också i bilaga 3 D.

3.3.1.1 Bandelar och stråk

För mer information om stråk- och bandelsindelningen hänvisas till TDOK 2015:0096 ”Stråk och bandelsindelning”.

3.3.1.2 Spårtyper

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

3.3.1.3 Spårvidd

Spårvidden följer den europeiska standarden 1 435 mm.

I Haparanda har spåren 21–26 finsk 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.

3.3.1.4 Driftplatser och noder

Detaljerad information om större driftplatser finns i underlag till linjeboken, avdelning E, Trafikplatsinstruktioner, som finns tillgängligt på Trafikverkets webbplats. Här redovisas också eventuella lokala trafikeringsvillkor för driftplatser samt enklare spårskisser. Driftplatserna är sökbara i karttjänsten, där också avstånden mellan driftplatser kan mätas.

För mer detaljerad information om anläggningar på driftplatser hänvisas till <http://www.trafikverket.se/lastkajen>

3.3.2 Egenskaper

3.3.2.1 Referensprofil (lastprofil)

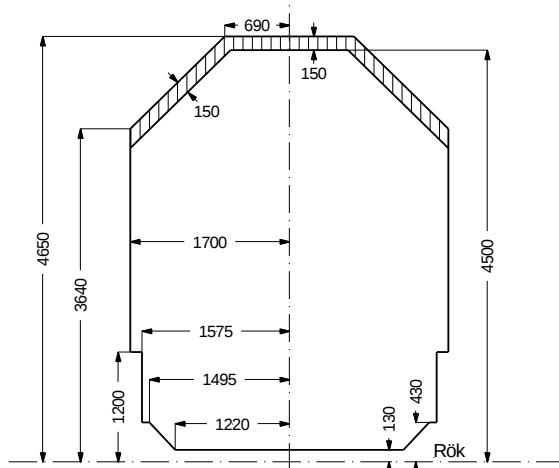
Referensprofil är det utrymme i sid- och höjddled inom vilket fordon och last ska rymmas.

Hela järnvägsnätet kan trafikeras av fordon som uppfyller kraven för dynamisk referensprofil SEa och statisk referensprofil A (största bredd 3 400 mm och högsta höjd 4 650 mm).

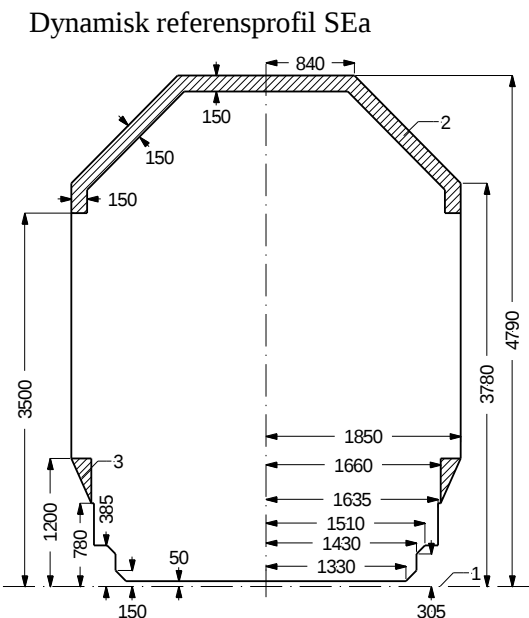
Referensprofilernas mått gäller under vissa bestämda förutsättningar och hänger samman med beräkningsregler för bestämning av största tillåtna last- och fordonsstorlek, se vidare TDOK 2015:0143.

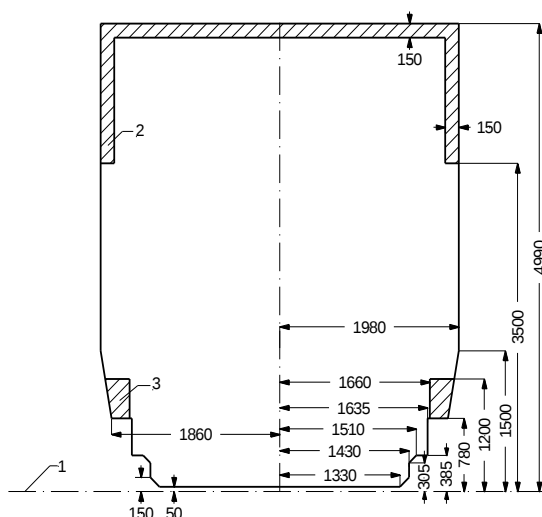
Dynamisk referensprofil SEc (största bredd 3 600 mm och högsta höjd 4 830 mm) är en utökad profil som införs på alla nya linjer. **Tills vidare kan referensprofil SEc endast framföras som specialtransport**, se avsnitt 5.4.3 *Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransporter*.

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



Statisk referensprofil A





Dynamisk referensprofil SEC

Figur 3.1 De svenska referensprofilerna.

3.3.2.2 Banans bärförmåga

En banas bärförmåga anges dels med största tillåtna axellast, STAX(ton), dels med största tillåtna vikt per meter, STVM(ton/m).

I karttjänsten visas respektive bansträckas linjekategori, vilken beskriver högsta tillåtna belastning med avseende på axellast och vikt per meter med hänsyn till fordonets geometri, se TDOK 2014:0078. Indelningen i linjekategorier följer den europeiska standarden SS-EN 15528:2015.

Linjekategorierna anger STAX och STVM för 2-, 3- och 4-axliga vagnar på bansträckornas normalhuvudspår. Avvikande huvudspår och sidospår på en trafikplats kan ha en annan linjekategori än normalhuvudspåret. Linjekategorierna gäller även för 6-axliga vagnar men med lägre axellaster enligt vagnens lastgränsmärkning vilken ska uppfylla SS-EN 15528:2015, se även avsnitt 4.2.3 i TDOK 2014:0078.

Varje bansträcka har ett STAX-värde som anger största tillåtna axellast. I Sverige är STAX 22,5 ton standard för de flesta banor, men Trafikverket uppgraderar successivt nätet för STAX 25 ton.

Varje bansträcka har ett STVM-värde som anger den största tillåtna vikten per meter. I Sverige är STVM 6,4 ton/m standard för de flesta banor, men Trafikverket uppgraderar successivt nätet för STVM. 8,0 ton/m i samband med uppgradering till STAX 25 ton.

Tills vidare kan transporter som överskrider linjekategori D2, STAX 22,5 ton och/eller STVM 6,4 ton/m endast framföras som specialtransport, se avsnitt 5.4.3. Detta gäller även för transporter som överskrider gällande linjekategori på sträckor med lägre linjekategori än D2.

3.3.2.3 Lutningar

I bilaga 3 F ges information om de största lutningarna per stråk. För lutningar mellan 10 och 15 promille anges de lutningar som är längre än 500 meter. För lutningar på 15 promille eller mer anges de lutningar som är längre än 100 meter.

3.3.2.4 Största tillåtna hastighet

I bilaga 3 E visas största tillåtna hastighet per stråk/sträcka samt beräknad medelhastighet med och utan procentuellt överskridande. Det procentuella överskridandet är proportionellt mot den rälsförhøjningsbrist fordonet är godkänt för. 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 befintlig 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 var och 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 strömvtagare och interaktionen mellan strömvtagaren 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 trafikeringssystem som gäller för de olika bansträckorna.

3.3.3.1 Signalsystem

Se avsnitten om trafikeringssystem och kommunikationssystem nedan.

3.3.3.2 Trafikeringsystem

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

Huvudspår

Trafiken övervakas och styrs operativt av tågklarerare, genom att de manövrerar växlar och signaler på driftplatserna. De olika typerna av trafikeringssystem ger i olika grad tekniskt stöd för tågklareraren, och för vissa system finns även ett tekniskt skydd för trafiken. För de olika systemen finns en trafiksäkerhetsinstruktion. Den anger hur trafiken ska genomföras i normalsituationer och vid störningar.

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

Övriga spår

På vissa driftplatser finns sidospår, med eller utan signalstyrning, där fordonsrörelser genomförs som växling.

3.3.3.3 Kommunikationssystem

Trafikverkets mobilnät GSM-R följer europeisk standard. Systemet är speciellt anpassat för järnvägen. Nätet täcker dock inte följande sträckor:

- (Skövde)–Tibro
- (Mellerud)–Billingsfors
- (Bollnäs)–(Furudal)
- (Snyten)–Kärrgruvan
- (Jörn)–(Arvidsjaur).

Karttjänsten visar vilka sträckor som har tillgång till GSM-R-nätet.

3.3.3.4 ATC

ATC-systemet (automatisk tågkontroll) 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 ATC verksamt tågskyddssystem ombord. För mer information se Trafikverkets Trafikbestämmelser för järnväg, TDOK 2015:0309, (TTJ).

Det finns driftplatser som saknar ATC, men som ändå ingår i längre sträckor med ATC. Dessa är Borås central, Gävle godsbangård, Kil, Kisa, Luleå, Mora, 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). Tågfärder som framförs på sträckor med ETCS måste i allmänhet ha ETCS verksamt tågskyddssystem ombord. För mer information se Trafikverkets Trafikbestämmelser för järnväg, TDOK 2015:0309, (TTJ).

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.

Följande sträckor trafikeras med ETCS/ERTMS 2017:

- Botniabanan, (Umeå/Gimonäs)–(Västeråsby), system E2
- Haparandabanan, (Boden/Buddbyn)–Haparanda, system E2
- Västerdalsbanan, (Repbäcken)–Malung, system E3

- Ådalsbanan, (Sundsvall)–Västeråsby, system E2.

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. Det åligger järnvägsföretagen att anpassa vagnvikten efter rådande förhållanden. Trafikverket kan alltid fatta beslut 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. Särskild infrastruktur

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

- (Ängelholm)–Helsingborgs central–(Helsingborgs godsbangård)
[Avser tunneln ”Knutpunkten”.]
- (Helsingborgs godsbangård)–(Landskrona östra)
- (Kävlinge)–(Lunds central)
- Malmö central–Hyllie–(Lernacken/Svågertorp)
[Avser Citytunneln.]

För trafikering av dessa sträckor gäller följande förutsättningar:

- Överskjutande last får inte förekomma.
- Tågsätten ska vara sammansatta på ett sådant sätt att sträckorna kan trafikeras utan problem med hänsyn till lutningsförhållandena.
- Samtliga järnvägsfordon ska uppfylla de tekniska krav som gäller för respektive sträcka (last/referensprofil, dragkraft och bromsförmåga).

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

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

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

För trafikering av denna sträcka gäller följande förutsättningar:

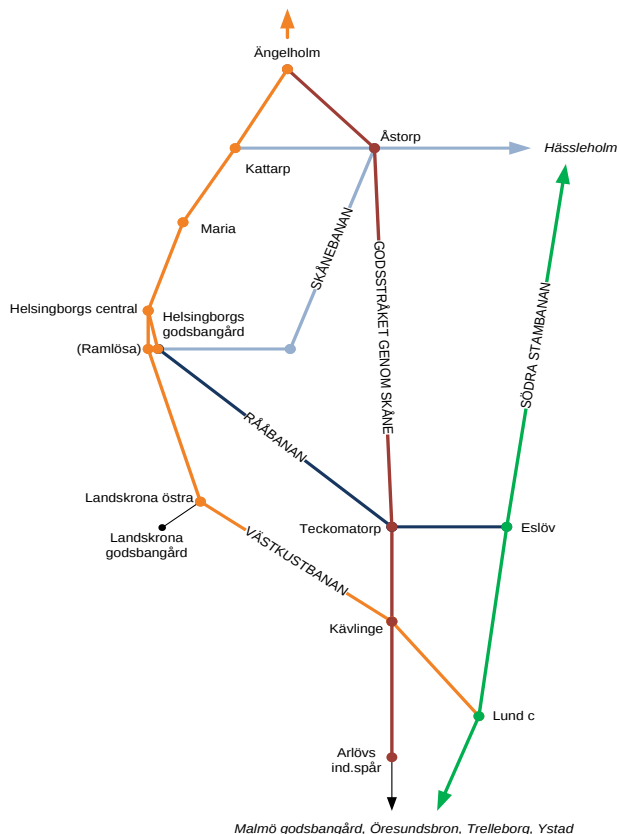
- Överskjutande last får inte förekomma.
- Tågsätten ska vara sammansatta på ett sådant sätt att sträckorna kan trafikeras utan problem med hänsyn till lutningsförhållandena.
- Samtliga järnvägsfordon ska uppfylla de tekniska krav som gäller för sträckan (last/referensprofil, dragkraft, bromsförmåga samt dörrkonfiguration för tåg som har resandebutbyten på Stockholm Odenplan och Stockholm City då stationerna har plattformsskiljande 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. Långdistans trafik framförs via Godsstråket genom Skåne och vidare på Skånebanan till Helsingborgs godsbangård. (se även skiss nedan)
- Alternativ till sträckan (Kävlinge)–(Lunds central) utgörs av Godsstråket i Skåne (sträckan Ängelholm–Åstorp–Teckomatorp–Kävlinge–Arlövs industrispår) och Södra stambanan, eller i undantagsfall via Rååbanan–Skånebanan och Södra stambanan. (se även skiss nedan)
- Alternativ till sträckan Malmö central–Hyllie–(Lernacken/Svågertorp) utgörs av Malmö godsbangård, via Fosieby mot Öresundsbron eller i riktning mot Ystad/Trelleborg.

Alternativ till sträckan (Stockholms södra) – (Tomtebodavägen) – via Citybanan utgörs av (Stockholms södra) – (Tomtebodavägen) via Stockholms central.



Figur 3.2 Översiktlig spårskiss för alternativa järnvägar

3.4.1.1 Sträckor med särskilda förutsättningar

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

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

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

Villkor för att få trafikera bana/sträcka där underhållet har upphört eller bana/sträcka med särskilda förutsättningar

Om ansökningar om kapacitet inkommer för sträckor som inte är trafikerade eller där underhållet upphört, genomför Trafikverket en besiktning för att fastställa banans standard, och meddelar därefter den sökande vilka trafikförutsättningar och eventuella restriktioner som kommer att gälla om beslut fattas om att iordningställa banan för trafik.

Trafikverkets besiktning kan dock visa att banan är i så pass dåligt skick att någon trafik inte kan komma i fråga. Trafikverket kommer då inte att tilldela någon kapacitet på sträckan. I besiktningen tas också hänsyn till om det utifrån en samhällsekonomisk bedömning är möjligt att ta sträckan i trafik med avseende på eventuellt behov av underhåll innan sträckan trafikeras.

Bana/sträcka med upphört underhåll
151 (Jörn)–(Arvidsjaur)
236 (Sandarne)–Stugsund
237 (Härnösand)–Ålandsbro
239 (Hamrångefjärden)–Norrsundet
251 (Bollnäs)–Edsbyn–(Furudal)
313 (Sällinge)–Rockhammar
344 (Snyten)–Kärrgruvan
361 (Lomsmyren)–Vika
375 (Malung)–Malungsfors
456 (Tillberga)–Gamla Tortuna
541 (Skövde central)–Tibro
964 (Östervärn)–Brågårp

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

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

Bana/sträcka med återupptaget underhåll
376 (Rågsveden)– Malung

Bana/sträcka med särskilda förutsättningar för trafikering

Vissa sträckor är kraftigt begränsade när det gäller axellast och hastighet och kan under vissa förhållanden tillfälligt stängas för trafik. Detta kan gälla under hela året eller vissa delar av året. Här beskrivs också de sträckor som under järnvägsnätbeskrivningens giltighetsperiod är avstängda för trafikering på grund av omfattande upprustning.

Bana/sträcka med särskilda förutsättningar
111 (Peuravaara)–Riksgränsen
118 (Boden)–(Gällivare), Koijuvaara–Aitik
124 (Bastuträsk)–(Boden södra)
143 (Bastuträsk)–Skelleftehamns övre
153 (Forsmo)–(Hoting)
221 (Östersund)–Storlien
224 (Ånge)–(Sundsvall)
232 (Härnösand)–(Långsele)
235 (Strömsbro)–(Sundsvall)
242 (Kilafors)–(Söderhamns v)
305 Borlänge rbg
313 (Frövi)–Avesta Krylbo
333 (AvestaKrylbo)–(Hedemora)
349 Västerås Norra–Kolbäck
350 (Kolbäck)–Jädersbruk
364 (Kristinehamn)–(Nykroppa), (Daglösen)–Filipstad
364 (Filipstad)–Persberg
371 Mora–Märbäck
376 (Repbäcken)–Malung
382 Kil–(Karlstad)
383 (Laxå)–(Karlstad Välsviken)
393 Bofors–(Strömtorp)
416 (Katrineholm)–(Hallsberg)
419 Hallsbergs personbangård
421 (Järna)–(Åby)
431 Sala–(Uppsala N)
434 (Uppsala C)–(Gävle)
435 (Örbyhus)–Hallstavik
441 (Sala)–(Avestakrylbo)
450 Eskilstuna C–Rekarne
493 (Rekarne)–Kolbäck
494 Flens övre–(Eskilstuna C)
505 Åby–(Mjölby)
512 (Laxå)–Falköping
524 (Hallsbergs personbangård)–Frövi
552 (Gårdsjö)–(Håkantorp)
601 Göteborg C–Partille
601 Almedal–Göteborg C
611 (Falköping)–(Alingsås)
621 (Uddevalla C)–Strömstad
623 (Munkedal)–Lysekil
625 (Göteborg Kville)–Stenungsund
626 (Almedal)–Kungsbacka
630 Halmstads central
631 Kil–Charlottenberg
641 (Almedal)–(Borås C)
652 (Öxnered)–(Håkantorp)
611 (Falköping)–(Alingsås)
654 (Herrljunga)–(Borås C)
656 (Borås C)–(Varberg)
661 (Kil)–Torsby
662 (Mellerud)–Billingsfors
710 (Falköping)–(Sandhem)
711 Sandhem–(Nässjö)
732 (Nässjö)–(Värnamo)–(Landeryd)
733 Landeryd–(Furet)
742 Smålands Burseryd–(Landeryd)
751 (Värnamo)–Helmershus
811 (Mjölby)–(Nässjö)
813 (Nässjö)–(Alvesta)
814 Alvesta–Älmhult
815 (Älmhult)–(Hässleholm)

832 Hultsfred–Berga
845 (Bjärka-Säby)–Västervik
851 (Älmhult)–Olofström
872 (Kvillsfors)–Järnforsen
913 (Lockarp)–(Trelleborg)
926 (Helsingborgs godsbangård)–Teckomatorp
933 Åstorp–(Helsingborgs godsbangård)
952 (Kristianstad)–Åhus
969 (Ystad)–Simrishamn

Bandel 111 (Peuravaara)–Riksgränsen

Bron Rautasjokk södra (km 1432+883) kommer att få bärighetsproblem. Det finns risk för nya varaktiga nedsättningar av axellast och hastighet.

Bandel 118 (Boden)–(Gällivare), Koijuvaara–Aitik

Sträckan Holmfors–Ljuså, km 1158+405 – 1161+694, har dåligt spår. Det finns risk för ny varaktig nedsättning till 40 km/tim för malmtågen.

Sträckan Harträsk–Gällivare, km 1300+010 – 1312+319, har dåliga räler. Det finns risk för ny varaktig nedsättning till 40 km/tim för malmtågen.

Bandel 124 (Bastuträsk)–(Boden södra)

På sträckan Bastuträsk – Koler km 969+017 - 1060+837 är hastigheten nedsatt till 130 km/tim för person- och godståg.

Undantagna är två sträckor, vid km 994 (ca 250 spårmeter) och km 1031 (ca 450 spårmeter) där hastigheten är nedsatt till 100 km/h.

Bandel 143 (Bastuträsk)–Skelleftehamns övre

Bron över Skellefte älv mellan Finnforsfallet och Skellefteå km 33+144 – 33+296 kommer få bärighetsproblem. Risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 153 (Forsmo)–(Hoting)

Bro över Rörströmsälven mellan Betåsen och Ådalsliden km 96+466 – 96+552 samt Bro över Fjällsjöälven norr om Rossön km 34+198 – 34+366 kommer få bärighetsproblem. Risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 221 (Östersund)–Storlien

Sträckan Storlien–gränsen, km 747+602 – 751+819, har dåligt spår. Det finns risk för nya partiella varaktiga nedsättningar till 40 km/tim.

Bandel 224 (Ånge)–(Sundsvall)

Sträckan Stöde–Vattjom, km 537+645 – 557+133, har dåligt spår. Det finns risk för ny varaktig nedsättning till 40 km/tim.

Bandel 232 (Härnösand)–(Långsele)

Sträckan Västerasby–Långsele, km 483+600 – 529+391, har dåligt spår. Det finns risk för nya partiella hastighetsnedsättningar och temporär avstängning av banan för åtgärder under tjällossningsperioden.

Bandel 235 (Strömsbro)–(Sundsvall)

Sträckan Gävle–Vallvik, km 115+900 – 150+630 samt km 152+474 – 178+700, har dåligt spår. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 242 (Kilafors)–(Söderhamns v)

Banan är stängd för trafik på grund av omfattande upprustning. Delsträckan (Kilafors)–(Marmaverken) är avstängd till och med hösten 2016. Delsträckan (Söderhamns v)–(Marmaverken) är stängd för trafik. Hela sträckan (Kilafors)–(Söderhamns v) beräknas öppna för trafik i december 2017.

Bandel 305 Borlänge rangerbangård

Bron över Dalälven vid Domnarvet (sidospår nr 103, km 21+750) kommer att få bärighetsproblem. Det finns risk för ny varaktig nedsättning av axellast och hastighet.

Bandel 313 (Frövi)–Avesta Krylbo

Bron över Järnvägsgränd i Avesta/Krylbo (km 160+110) kommer få bärighetsproblem. Risk för ny varaktig nedsättning av axellast och hastighet.

Bandel 333 (Avesta Krylbo)–(Borlänge)

Sträckan Avesta Krylbo–Hedemora, km 0+355 – 22+543, har dåligt spår. Det finns risk för ny varaktig nedsättning till 70 km/tim.

Bandel 349 Västerås norra–Kolbäck

Sträckan Västerås Norra–Kolbäck uppspår km 111+226–114+120, 122+073–123+300 och nedspår km 106+290–110+038, 111+351–122+072 har dåliga räler. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning till STH70.

Bron över allmän väg E18 Västerås (Tegnergatan) har bärighetsproblem (upp- och nedspår, km 109+499). Det finns risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 350 (Kolbäck)–Jädersbruk

Sträckan Kolbäck–Jädersbruk, km 131+042 – 144+826, km 326+590 – 327+487 och km 337+350 – 339+400, har dåliga räler. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

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

Sträckan Kristinehamn–Nässundet, km 0+500 – 9+350, samt Nässundet–Storfors, km 12+245 – 28+140, har dåligt spår och det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim.

Sträckan Daglösen–Filipstad, km 185+198 – 192+500, har dåligt spår och det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim för motorvagnståg och 40 km/tim för godståg.

Bandel 364, sträckan (Filipstad)–Persberg

Sträckan trafikeras inte på grund av att sliparna är i dåligt skick och måste bytas ut.

Bandel 371 Mora–Märbäck

Sträckan trafikeras inte, stoppbock placerad på km 32+500 strax norr om Blyberg.

Bandel 376 (Repbäcken)–Malung

Trafikverket har återupptagit underhållet på sträckan Rågsveden – Malung. Banan öppen för trafik tidigast i och med Tågplan 2018.

Bandel 382 Kil–Karlstad Välsviken

Sträckan Karlstad Välsviken–Klingerud, km 324+061 – 329+061 och km 330+782 – 345+390: risk för ökade restriktioner för tunga transporter samt risk för varaktig nedsättning till 130 km/tim på grund av dåliga räler.

Bandel 383 (Laxå)–(Karlstad Välsviken)

Sträckan Degerfors–Karlstad Välsviken, km 263+870 – 324+061: risk för ökade restriktioner för tunga transporter samt risk för varaktig nedsättning till 130 km/tim på grund av dåliga räler.

Bandel 393 Bofors–(Strömtorp)

Sträckan km 63+840 – 73+124 har brister i banunderbyggnaden, vilket kan medföra risk för solkurvor under varma somrar. På grund av topografin går det inte att köra i 20 km/tim och det innebär risk för varaktigt totalstopp på grund av dåligt spår.

Bandel 416 (Katrineholm)–(Hallsberg)

Sträckan Baggetorp–Pålsboda nedspår km 142+789 - 186+262 har dåliga räler. Det finns en risk för sänkt hastighet STH 130.

Bandel 419 Hallsbergs personbangård

Åtta spårväxlar på spår U1 och N1 är dåliga (nummer 165, 166, 176, 183, 184, 185, 191 och 192). Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning genom dessa växlar.

Bandel 421 (Järna)–(Åby)

Sträckan Ålberga–Kolmården, km 90+779 – 97+747, har dåliga räler. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 431 Sala–(Uppsala N)

Sträckan Sala–Uppsala N, km 66+542 – 128+896, har dåliga räler. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 434 (Uppsala C)–(Gävle)

Sträckan Storvreta–Gävle, uppspår, har dåligt spår. Det finns risk för ny varaktig nedsättning till 130 km/tim för sträckorna km 11+203 – 43+900, km 56+058 – 70+624, km 73+314 – 83+629, km 89+959 – 97+435, km 103+014 –107+030 och km 112+250 – 113+470.

Bandel 435 (Örbyhus)–Hallstavik

Sträckan Dannemora–Hallstavik, km 1+360 – 54+200, har ett dåligt spår och sträckans hastighet begränsas till 40 km/tim.

Sträckan Örbyhus–Dannemora, km 0+789 – 1+360, har ett dåligt spår och det finns risk för ny varaktig nedsättning till 40 km/tim.

Bandel 441 (Sala)–(Broddbo)

Sträckan (Sala)–Broddbo, km 128+896 – 137+595, har dåliga räler och det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 450 Eskilstuna–Rekarne

Sträckan Eskilstuna–Folkesta, uppspår km 105+176 – 109+681, har dåliga räler och det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Sträckan Folkesta–Rekarne, enkelspår km 109+681 – 114+670, har dåliga räler och det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 493 (Rekarne)–Kolbäck

Sträckan (Rekarne)–Kolbäck, km 201+084 – 217+062, har dåliga räler och det finns risk för varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 494 Flens övre–(Eskilstuna C)

Sträckan Flens övre–(Eskilstuna central), km 61+221 – 100+360 har dåligt spår och det finns risk för varaktig hastighetsnedsättning på hela sträckan eller delar av den.

Bandel 505 Åby–(Mjölby)

Spårväxlar i Kimstad (vxl 105 o 106) är dåliga. Det finns risk för varaktigt trafikstopp mot Finspång.

Bro Ättetorp i Norrköping km 175+240 – 175+300 har bärighetsproblem.
Nedsättning STH50 STAX 22,5 ton.

Bandel 512 (Laxå)–Falköping

Sträckan Skövde–Falköping, nedspår km 313+773 – 342+866, har dåliga räler och hastigheten sätts ned till 130 km/tim.

Bandel 524 (Hallsbergs personbangård)–Frövi

Sträckan Örebro–Frövi, uppspår km 225+135 – 249+567 och km 267+428 – 267+687 samt nedspår km 224+725 – 249+572 och km 300+000 – 300+209, har dåliga räler och det finns risk för ny varaktig nedsättning till 130 km/tim.

Bandel 552 (Gårdsjö)–(Håkantorp)

Följande sträckor har dåligt spår och hastigheten begränsas till 80 km/tim:
Mariestad–Lugnås, km 41+490 – 50+193, Forshem–Källby, km 64+120 – 84+584
samt Lidköping–Håkantorp, km 94+390 – 120+424.

Spårväxlar i Lidköping (nummer 3), Mariestad (nummer 8, 13 och 105) samt Forshem (nummer 1 a) är i dåligt skick. Det finns risk för varaktig klovning av dessa växlar.

Bandel 601 Göteborg C–Partille

Spårväxlar i Sävedalen (nummer 301, 302 och 305) är dåliga. Det finns risk för nya varaktiga hastighetsnedsättningar genom dessa växlar.

Bandel 601 Almedal–Göteborg C

Spårväxlar i Sävedalen (växel 301, 302 och 305) km 450+835 – 451+206 är dåliga. Det finns en risk för nya varaktiga hastighetsnedsättningar genom dessa växlar.

Bandel 611 (Falköping)–(Alingsås)

Sträckan Floby–Alingsås nedspår km 357+504–411+653 har dåliga räler och hastigheten sätts ned till STH130.

Sträckan Vårgårda–Alingsås uppspår 390+901 – 411+602 har dåligt spår och hastigheten sätts ned till STH130.

Bron över Nossan vid Herrljunga (mot Håkantorp) km 89+846 – 89+890 kommer få bärighetsproblem. Det finns risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH

Bandel 621 (Uddevalla C)–Strömstad

Sträckan Dingle-Tanum km 119+809 - 147+443 har dåligt spår och det finns risk för varaktig hastighetsnedsättning till STH80.

Flertalet spårväxlar i Uddevalla (i huvudtågväg) är mycket dåliga. Totalt är det 9 st och de har växelnnummer 460, 435, 441, 430, 436, 422, 469, 465a o 443a. Det finns en risk för varaktig klovning.

Flertalet spårväxlar mellan Uddevalla-Strömstad (i huvudtågväg) är mycket dåliga. Det finns en risk för varaktig klovning.

Överbyggnad på vägport i Munkedal (Vadholmsvägen) km 109+777 kommer få bärighetsproblem. Det finns en risk för varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 623 (Munkedal)–Lysekil

Sträckan trafikerar för närvarande inte, och ett fåtal har ansökt om tåglägen. Många bergsskärningar, kurvor och obehagliga plankorsningar medför också väldigt låg hastighet.

Bandel 625 (Göteborg Kville)–Stenungsund

Spårväxel 42 i Stenungsund km 49+086 – 49+114 är mycket dålig. Det finns risk för varaktig klovning av växel i rakläge. Detta påverkar trafikeringsmöjligheten in till industrin.

Bandel 626 (Almedal)–Kungsbacka

Sträckan Almedal–Mölndal, uppspår km 4+269 – 8+509, har dåliga räler. Det finns risk för varaktig nedsättning till 90 km/tim.

Bandel 630 Halmstad central

Spårväxlar 436/437 o 438/439 km 152+150 - 152+234 är dåliga. Det finns en risk för varaktig hastighetsnedsättning genom spårväxlarna.

Bandel 631 Kil–Charlottenberg

Bron över Norsälven mellan Kil-Fagerås km 353+85 – 353+263 kommer få bärighetsproblem. Det finns risk för varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 641 (Almedal)-(Borås C)

Lastprofilen på sträckan (Borås)-(Almedal) är begränsad till 4350 mm över rälsöverkant.

Undantag kan meddelas efter särskild prövning hos Trafikverkets Verksamhetsområde Underhåll, Tillståndsenhet Elkraft. Prövning har redan gjorts för RC-, RD- och RM-lok, samt för vagnar med littera AB7, B7 (inkluderar B7A-F), BFS9 (även BFS9A) och RB 11, vilket innebär att dessa fordon får trafikera sträckan.

Den internationella lastprofilen G1 är lägre än 4350 mm, varför fordon som inryms i denna profil får trafikera sträckan.

Bland fordonslittera som inte får trafikera sträckan återfinns Habiins-8, Habiins-9, Habiins-8/5, Habiins-11 och Habiins-12, samt X40.

Ansökningar om tåglägen på sträckan (Borås)-(Almedal) ska innehålla bekräftelse på att tåget inte medför ej undantagna fordon som är högre än 4350 mm.

Bandel 652 (Öxnered)–(Håkantorp)

Sträckan (Öxnered)-(Håkantorp) har dåligt spår och för följande delsträckor kommer hastigheten begränsas till STH80. Vänersborg-Grästorp km 25+543 – 35+000, 40+920-43+000 samt Grästorp-Håkantorp 50+359-56+800.

Bandel 654 (Herrljunga)–(Borås C)

Sträckan (Herrljunga)–(Fristad), km 95+600 – 119+999, har dåligt spår och hastigheten begränsas till 80 km/tim.

Bandel 656 (Borås C)–(Varberg)

Sträckan (Borås)–(Viskafors), km 142+800 – 143+300 samt Skene–Varberg, km 166+800 – 211+300, har dåligt spår och hastigheten begränsas till 80 km/tim.

Bandel 661 (Kil)–Torsby

Sträckan Kil–Sunne km, 0+916 – 40+866, har dåligt spår och hastigheten begränsas till 80 km/tim.

Bandel 662 (Mellerud)–Billingsfors

Sträckan Mellerud-Billingsfors km 0+820-38+795 har dåligt spår och hastigheten begränsas för godståg till STH50.

Bandel 710 (Falköping)–(Sandhem)

Sträckan (Falköping)–(Sandhem), km 0+644 – 25+271, har dåliga räler och det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 711 Sandhem–(Nässjö)

Sträckan Sandhem–Bankeryd, km 25+271 – 60+409, har dåliga räler och det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Sträckan Bankeryd–Jönköping, km 60+409 – 66+820, har dåligt spår och det finns risk för ny varaktig nedsättning till 70 km/tim.

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

Broarna i Malmbäck, km 21+048samt 20+224 (2 st) kommer få bärighetsproblem. Det finns risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 733 Landeryd–(Furet)

Sträckan (Landeryd)-(Torup) km 136+257-156+210 samt Oskarström-Åled km 176+844-184+670 har dåligt spår och det finns risk för varaktig hastighetsnedsättning till STH80.

Bandel 742 Smålands Burseryd–(Landeryd)

Trafikverket har för avsikt att fatta beslut om att upphöra med underhållet.

Bandel 751 (Värnamo)–Helmershus

Sträckan är i dåligt skick och kan komma att stängas för trafik. Trafikverket har för avsikt att fatta beslut om att upphöra med underhållet.

Bandel 811 (Mjölby)–(Nässjö)

Sträckan Tranås–Flisby, uppspår km 296+823 – 332+120, har dåliga räler och hastigheten sätts ned till 130 km/tim.

Sträckan Tranås–Gripenberg, nedspår km 297+042 – 306+757, har dåliga räler och hastigheten sätts ned till 130 km/tim.

Sträckan Flisby–Nässjö, uppspår km 341+082 – 348+799 och nedspår km 336+000 – 348+744, har dåliga räler. Det finns risk för varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 813 (Nässjö)–(Alvesta)

Sträckan Aleholm–Grevaryd, uppspår km 378+479 – 404+746, har dåliga räler. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 814 Alvesta–Älmhult

Sträckan Vislanda–Älmhult uppspår km 450+740 - 479+374 har dåligt spår och det finns en risk för att hastigheten sänks till STH130 fram tills dess spårbytet är genomfört 2017 .

Spårväxlar i Diö (4 st) är dåliga. Det finns risk för varaktig hastighetsnedsättning genom spårväxlarna (i nedspår) till STH160.

Bandel 815 (Älmhult)–(Hässleholm)

Sträckan Älmhult-Mosselund uppspår km 484+960 - 526+954 har dåligt spår och det finns en risk för att hastigheten sänks till STH 130 fram tills dess spårbytet är genomfört 2017.

Spårväxlar i Hästveda (5 st), Osby (4 st), Mosselund (4 st) och Tunneby (4 st) är dåliga. Det finns risk för varaktiga nedsättningar genom spårväxlarna (nedspår) till STH160.

Bandel 832 Hultsfred–Berga

Sträckan Hultsfred–Berga, km 84+594 – 93+000 och km 96+700 – 119+901, har dåligt spår. Det finns risk för ny varaktig nedsättning till 70 km/tim.

Bandel 845 (Bjärka-Säby)–Västervik

Sträckan Bjärka-Säby–Västervik, km 0+550 – 118+557, har dåligt spår. Det finns risk för nya varaktiga partiella hastighetsnedsättningar.

Bandel 851 (Älmhult)–Olofström

Sträckan Älmhult–Olofström, km 0+947 – 42+112, har dåligt spår. Det finns risk för nya varaktiga partiella hastighetsnedsättningar.

Bandel 872 (Kvillsfors)–Järnforsen

Trafikverket har för avsikt att fatta beslut om att upphöra med underhållet.

Bandel 913 (Lockarp)–(Trelleborg)

Sträckan Lockarp–Trelleborg, km 627+267 – 648+055, har dåligt spår. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 926 (Helsingborgs godsbangård)–Teckomatorp

Sträckan Helsingborg–Teckomatorp, km 3+350 – 33+626, har dåligt spår. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 933 Åstorp–(Helsingborg godsbangård)

Sträckan Åstorp–Helsingborg godsbangård, km 53+624 – 73+567, har dåligt spår. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 952 (Kristianstad)–Åhus

Sträckan Rinkaby–Åhus, km 40+203 – 46+163, har dåligt spår. Det finns risk för nya varaktiga partiella hastighetsnedsättningar.

Bandel 969 (Ystad)–Simrishamn

Sträckan Tomelilla–Ystad, km 56+470 – 74+770, har dåligt spår. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

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.

- Tunneln i Helsingborgs central (resecentrum) får inte trafikeras med farligt gods.
- Tunneln genom Glumslöv får inte trafikeras med farligt gods.
- Citytunneln (Malmö central)–Hyllie–(Lernacken/Svågertorp) får inte trafikeras med farligt gods.
- Citybanan får inte trafikeras med farligt gods.

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

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

3.4.4 Tunnlar

Persontåg och godståg bör inte samtidigt befinna sig i tunneln i Glumslöv. Förutom det finns inga särskilda restriktioner utöver de som nämns i avsnitt 3.4.1 och 3.4.3.

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

3.4.5 Broar

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

För mer information om 2017 års planerade större banarbeten (PSB), se bilaga 3 B.

För att ett banarbete ska kunna betraktas som ett PSB, ska något av kriterierna 1–3 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 total avstängning av banan under mer än 3 dygn (72 timmar).

A2: Arbetet innebär att banan blir avstängd under en del av dygnet i mer än 5 dygn i rad och minst 30 tåg per dygn påverkas.

A3: Arbetet innebär enkelspårsdrift under mer än 10 dygn, vilket medför att minst 30 tåg per dygn påverkas med försening som överstiger 5 minuter per tåg. Här avses enbart arbetets direkta påverkan på förseningen. Vid tågets slutpunkt kan förseningen ha ökat på grund av brist på tillgänglig kapacitet.

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 total avstängning av banan under mer än 5 dygn (120 timmar).

B2: Arbetet innebär att banan blir avstängd under en del av dygnet i mer än 7 dygn i rad och minst 10 tåg per dygn påverkas.

B3: Arbetet innebär enkelspårsdrift under mer än 14 dygn, vilket medför att minst 30 tåg per dygn påverkas med försening som överstiger 5 minuter per tåg. Här avses enbart arbetets direkta påverkan på förseningen. Vid tågets slutpunkt kan förseningen ha ökat på grund av brist på tillgänglig kapacitet.

C – Lågtrafikerad bana

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

C1: Arbetet innebär total avstängning av banan under mer än 7 dygn (168 timmar).

C2: Arbetet innebär att banan blir avstängd 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.

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:

- Gällivare, bangårdsupprustning, begränsad framkomlighet under stora delar av året. Klart för trafik 2017.
- Råtsi–Gällivare, kontaktledningsupprustning. Beräknas pågå till 2019.
- Gransjö och Gullträsk, bangårdsförlängningar. Klart för trafik 2017.

Mellersta området:

- Sandviken–Kungsgården, Villersmuren, ny driftplats.
- Borlänge–Ludvika, ny förstärkningslina.
- Fagersta, förarbeten inför ställverksbyte.
- Mora, uppgradering av fjärrblockering.
- Ånge, kontaktledningsombyggnad.
- Ånge godsbangård, kontaktledningsupprustning.
- Hudiksvall–Via, broreparation Väststaben.
- Gussi–Källene, driftplatsombyggnad Söderhamn.
- Strömsbro–Hamrångefjärden, STAX 25 Tjugan.
- Storvreta–Uppsala, Gamla Uppsala, dubbelspår.

Östra området:

- Hallsberg, dubbelspårutbyggnad rangerbangård, under hela året. Ett antal tillfällen med enkelspårdrifter samt trafikavbrott.
- Örebro–Mosås, rivning bro.
- Åsbro–Mariedamm, dubbelspår Motala–Hallsberg.
- Kolbäck–Rekarne, byte sjökabel vid Kvicksundsbron.
- Eskilstuna–Flens övre, spårbyte samt växelbyte Hållsta.
- Getingmidjan, ett antal stora banarbeten med trafikpåverkan.
- Citybanan, för- och efterarbeten, inkopplingar.
- Mälarbanan, ett antal trafikavbrott samt enkelspårdrift.

Hastighetsnedsättningar 2017

- Dubbelspår Strängnäs 8 800 meter, 80 km/tim.
- Dubbelspår Motala–Hallsberg (Stenkumla–Dunsjö-projektet)
Nedsättningssträckans längd styrs av gångtidstillägget på max 2,5 minuter.
- Uppsala, planskildheter, 500 meter, 70 km/tim.
- Skogås–Handen, 1 200 meter, 70 km/tim på nedspåret.
- Skogås–Handen, 1 200 meter, 50 km/tim på uppspåret.
- Mälarbanan, 12 573 meter, 70 km/tim. Denna sträcka kommer att vara uppdelad på flera delsträckor.

Västra området:

- Falköping–Stenstorp, kontaktledningsbyte på uppspåret.
- Partille–Sävedalen, nytt spår, växelinslagning för Västlänken ”Godsstråket”.
- Öxnared, plattformsförlängning och växelombyggnad.
- Uddevalla, Ytterby, Kode, Stenungsund, Svenshögen, Stora Höga och Ljungskile, plattformsförlängningar.
- Kil–Öxnared, nytt kontaktledningssystem.

Södra området:

- Jönköpings godsbangård–Vaggeryd, Nässjö–Vaggeryd, Vaggeryd–Värnamo, fjärrstyrning.
- Aleholm–Grevaryd, rälsbyte på uppspåret.
- Mosselund–Vislanda, spårbyte på uppspåret.
- Hässleholm–Lund, kontaktledningsupprustning.
- Mia–Helsingborg, inlansering av gång- och cykelport.
- Flädie–Arlöv, brolansering Vinstorpsvägen.
- Lockarp–Svedala, ny mötesstation Skabersjö.
- Rynge–Ystad, ny mötesstation Ruuthsbo.

3.6 Anläggningar för tjänster

Tillgång till Trafikverkets anläggningar för tjänster, se kapitel 4 *Tilldelning av kapacitet*. För tillgång till andra anläggningar för tjänster än Trafikverkets hänvisas till Branschregistret på www.trafikverket.se.

Trafikverket tillhandahåller tjänster på de anläggningar som beskrivs i detta avsnitt.

3.6.1 Stationer för resenärer, inklusive byggnader och plattformar

Trafikplatser med möjlighet till resandeutbyte visas i karttjänsten, samt i bilaga 3 D Banstandarddata/Platsdata. 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 under 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 Banstandarddata/Platsdata. Läs mer om tjänsten *kapacitet på spår till kombiterminal* under avsnitt 5.3.2. För tillgång till kombiterminaler (som inte förvaltas av Trafikverket) hänvisas till Branschregistret på www.trafikverket.se.

Trafikverket tillhandahåller ett antal lastplatser för lastning och lossning av gods. Tillgängliga lastplatser för gods på Trafikverkets anläggning presenteras i

karttjänsten, bilaga 3 D Banstandarddata/Platsdata samt i bilaga 3 A. Läs mer om tjänsten *kapacitet på lastplats* under avsnitt 5.3.1.2.

3.6.3 Rangerbangårdar och tågbildningsanläggningar

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

Rangerbangårdar definieras utifrån följande funktioner:

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

Rangerbangårdar delas in 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, Nässjö rangerbangård (saknar växlingsautomatik), 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
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
Helsingborgs godsbangård	Hbgb	11g–35g, 73g–82g	Ja
Jönköpings godsbangård	Jögb	1–12, 40–42	
Malmö godsbangård	Mgb	14–39	Ja
Nässjö rangerbangård	N	5–7, 9, 10r–31, 33–36, 53–57, 62–64, utdraget, vallspår	
Sundsvalls rangerbangård	Suc	5–7, 10–14	
Sävenäs rangerbangård	Sär	101–110, 1–33, 51–53	Ja
Tomtebodas	Tm	20–25	
Trelleborg	Trg	9–18, 91	Ja

Rangerbangård	Trafikplats-signatur	Spår som ingår i rangerbangården	Förhöjd säkerhet
Västerås västra	Våv	5–14, 201–204	
Ånge godsbangård	Åggb	11–31, 102–106	

Förhöjd säkerhetsnivå innebär att rangerbangården har områdesskydd och nödlägesplan. Läs mer om tjänsten *kapacitet på rangerbangård* under avsnitt 5.3.1.3. För mer information om nödlägesplaner: <http://trvdokument.trafikverket.se/>, 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 under 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 Teknisk kontroll av fordon.

Spår för bullermätning

Trafikverkets spår för bullermätning av fordon ligger mellan Landskrona och Kävlinge, på bandel 938, km 30+255 till 30+355, nedspåret. Sträckan har försetts med räldämpare för att uppfylla kravet på dämpning. Läs mer i avsnitt 5.5.6 Andra extratjänster samt avsnitt 6.3.4.5 Mätvärden för bullermätning av fordon.

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 Banstandarddata/Platsdata.

3.6.8 Undsättningshjälpmedel

Trafikverket tillhandahåller inga räddningsanläggningar.

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 *kapacitet på rangerbangård*, se avsnitt 5.3.1.3.

3.7 Planerad utveckling av infrastrukturen

För att se vilken utveckling som planeras hänvisas till följande dokument:

- Nationell plan för transportsystemet 2014–2025
- Plan för införande av ERTMS i Sverige. (TRV 2015/63202)

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

Möjligheten att genomföra dessa satsningar är beroende av de finansiella medel som tilldelas Trafikverket i årliga budgetbeslut från riksdagen. Information om pågående projekt finns på Trafikverkets hemsida under: trafikverket.se/naradig/Projekt/.

4 Tilldelning av kapacitet

4.1 Inledning

I detta kapitel beskrivs Trafikverkets process för tilldelning av kapacitet. Med kapacitet avses tjänster enligt avsnitt 5.2 och 5.3 samt tillträde till järnvägsnätet för banarbeten.

4.2 Processbeskrivning

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

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

4.2.1 Ansökan om kapacitet

Ansökan om kapacitet görs via e-tjänsten på Trafikverkets webbplats, där instruktioner finns (för ansökan krävs behörighet). Undantag från detta, se nedan. Bilaga 4 C innehåller den trafikkalender som ansökan ska baseras på. Adresser för ansökan, se bilaga 1 A. Tidsplan för tilldelningsprocessen, se avsnitt 4.3.

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

Internationell kapacitet (inklusive svensk sträcka) ansöks i det internetbaserade verktyget Path Coordination System (PCS) <http://pcs.me.eu>. Kontakta Trafikverkets OSS för att få tillgång till verktyget. För kontaktuppgifter, se bilaga 1 A. Om inte Path Coordination System används, kan undantagsvis RNE-blanketten "Path request form" användas. Den finns på [Trafikverkets webbplats](http://www.me.eu/) och på <http://www.me.eu/>.

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

4.2.2 Ad hoc-ansökan

Ansökan om kapacitet görs via e-tjänsten på Trafikverkets webbplats, där instruktioner finns (för ansökan krävs behörighet).

E-tjänsten för ansökan om kapacitet är försedd med spärrar som kräver val utifrån segmenteringsalternativen. Segmentalternativen är:

- **Endast inställelse**, inställelse ej kopplade till någon anordning
- **Tjänstetåg**, tjänstetåg enligt avsnitt 5.2.3.
- **Specialtransport**, innehåller specialtransport med villkor
- **Mätvagn**

- **Produktionsanpassning**, övriga Ad Hoc-anpassningar
- **Infrastrukturpåverkande händelse**, olycka, tillbud, naturkatastrofer
- **Endast uppställning**, ej kopplat till körplan
- **Banarbetsanpassning**, anpassning p.g.a. banarbete
- **Ansökan över nationsgräns**, internationella lägen
- **Ansökan om tågläge kopplat till spärrfärd**, tåg till/från lastplatser
- **Arbetsfordon till/från arbete**
- **Helganpassning**, anpassning vid storhelg

Riktlinjer för Ad hoc-ansökan

Med fördel används följande riktlinjer för att underlätta handläggningen av Ad hoc ansökningarna.

- **En tidsperiod per beställning**, ej helganpassning av jul och påsk i samma beställning.
- **Tydliga rubriker**, ex för banarbetsanpassningar anges objektnummer och sträcka för arbetet.
- **Max 50 rader/anpassning**. För att hålla ihop t.ex. stora banarbetsanpassningar märks beställningarna med del 1, del 2 osv.
- **Beställningar med kort varsel orsakad av en störning**, ska anges i generell information och segmenteras som infrastrukturpåverkande händelse.
- **"System M" i rubriken**, i de fall beställningarna innefattar tågläge på en sådan bana

4.2.3 Ansökan om kapacitet på driftplatser

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

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

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

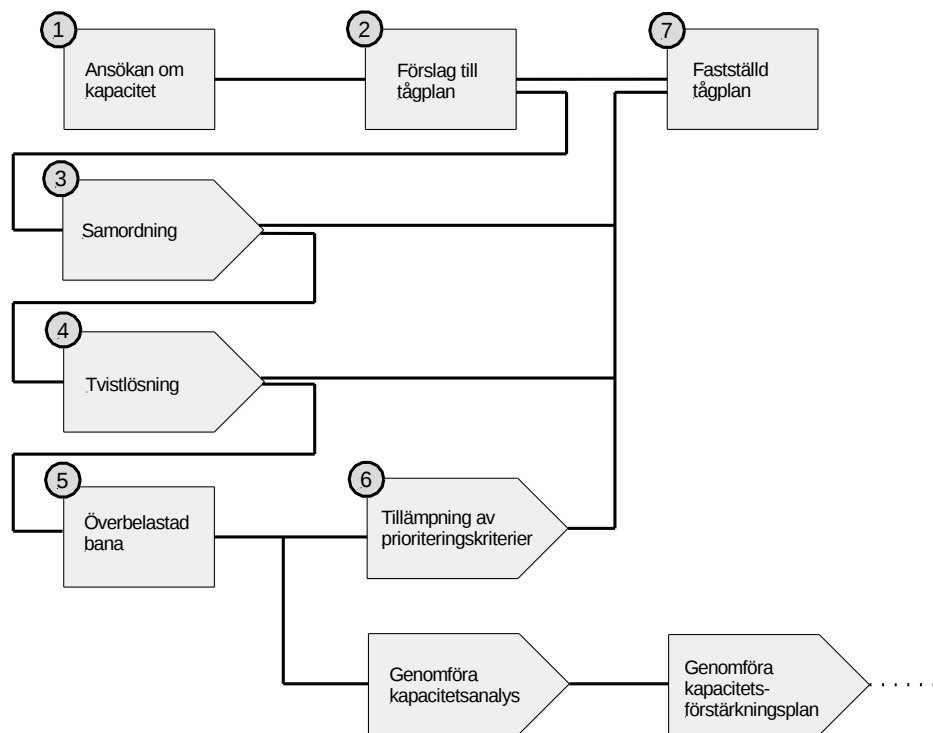
4.3 Tidsplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess

Processen delas in i

- tilldelningsprocess som ger en ettårig tågplan för perioden 2016-12-11 – 2017-12-09
- ad hoc-process för uppdatering av tågplanen vid nya kapacitetsbehov (till exempel justering av tilldelad kapacitet eller helt nya behov).

Tidsplan för tilldelning av kapacitet

Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
	2016-01-11	Förplanerade tåglägen för internationella korridorer klara.
	2016-02-15	Första datum för ansökan Tågplan 2017.
1	2016-04-11	Sista datum för ansökan till Tågplan 2017. Sista datum för Trafikverket att ange behov av kapacitet för banarbeten utöver planerade större banarbeten (PSB).
2	2016-07-04	Förslag till tågplan 2017 publiceras.
	2016-07-05– 2016-08-05	Synpunkts- och samordningsperiod för internationella gränspassagetider.
	2016-08-05	Synpunkter på förslag till Tågplan 2017 ska ha inkommit till Trafikverket senast klockan 9.00.
	2016-08-22	Fastställelse av internationell trafik ansökt via PCS eller RNE:s ansökningsblankett. Gäller även nationella tåglägen ansökta som matare/utflöden till ScanMed RFC:s förplanerade tåglägen (PaP).
3	2016-08-05– 2016-09-02	Samordningsperiod.
4	2016-09-05	Datum för begäran om tvistlösning.
	2016-09-16	Tvistlösning avslutad.
5	2016-09-16	Beslut om att förklara infrastrukturen överbelastad.
6	2016-09-19	Kapacitetstilldelning med tillämpning av prioriteringskriterier.
7	2016-09-23	Fastställd Tågplan 2017 publiceras.
	2016-10-18	Ad hoc-processen startar.
	2016-11-11	Sista datum för ansökan om transporttillstånd för att säkerställa att ”Beslut om transporttillstånd” finns framtagna till starten av tågplan 2017.
	2016-11-27	Sista datum för inrapportering av annonseringsunderlag för persontåg i Tågplan 2017.
	2016-12-11	Tågplan 2017 börjar gälla (trafikstart).



Figur 4.1. Tidsplan och processkarta för tilldelning av kapacitet

4.3.1 Tider för årlig tågplan

Ansökningar om kapacitet som inkommit senast 2016-04-11 hanteras i tilldelningsprocessen och resulterar i en *fastställd tågplan*. Tågplanen omfattar kapacitetstilldelningen för perioden 2016-12-11 – 2017-12-09.

4.3.2 Tider för ansökan utanför tågplan (ad hoc)

Ansökningar om kapacitet eller justering av kapacitet som inkommit efter 2016-04-11 hanteras inom ad hoc-processen. I figur 4.1 framgår när tilldelningen i ad hoc-processen startar.

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

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

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



1. Ansökan om nya eller förändrade behov av kapacitet görs av järnvägsföretag och entreprenörer via e-tjänst på Trafikverkets webbplats.
2. Planering och hantering av konflikter.
3. Tilldelning sker och en uppdatering av innevarande tågplan.
4. Daglig produktionsplan ingår i kommande driftperiod.

Figur 4.2 Process för uppdatering av tågplanen

4.3.3 Kapacitetsförutsättningar

4.3.3.1 Banarbeten

Planerade större banarbeten (PSB) har varit föremål för samråd före publiceringen av järnvägsnätsbeskrivningen, och denna typ av banarbeten utgör en del av förutsättningarna för tilldelningsprocessen, för exempelvis framkomlighet och hastigheter på järnvägsnätet. Samtliga ansökningar om kapacitet ska vara anpassade efter de PSB som listats i bilaga 3 B, såvida Trafikverket inte uttryckligen 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 enkelspårdrift. 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 i ad hoc-processen ska vara anpassade efter den fastställda kapacitetstilldelningen för banarbeten.

4.3.3.2 Förplanerade tåglägen för internationella korridorer

Senast elva månader före tågplanens trafikstart publiceras förplanerade tåglägen (PaPs) för ScanMed RFC. De publiceras på korridorens webbsida 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.

4.3.3.3 Trångsektorsplaner

Allmänt

Kapacitetsbegränsningar uppkommer på de delar av järnvägsnätet där efterfrågan på tåglägen är högre än den tillgängliga kapaciteten. Ansökningar om tåglägen kan då inte tillgodoses fullt ut. På banor med högt kapacitetsutnyttjande är det särskilt viktigt att ta fram förutsättningarna för den tågtrafik som är möjlig att leverera med

god transportkvalitet. För att kunna utnyttja kapaciteten effektivt i trafikintensiva områden upprättar Trafikverket en trångsektorsplan. Planen finns i sin helhet på Trafikverkets webbplats.

Trångsektorsplanen ska användas som planeringsförutsättning i processen för kapacitetstilldelning med syfte att:

- uppnå effektivt kapacitetsutnyttjande i trafikintensiva områden
- säkerställa punktligheten genom robusta körplaner
- gälla som planeringsstöd vid ansökan om tåglägen och konstruktion av körplaner.

Innehåll och giltighet

Trångsektorsplanen innehåller information om antalet bokningsbara tåglägeskanaler. Dessa bestäms utifrån infrastruktur och trafikstruktur samt krav på punktlighet och robusthet i trafiksystemet.

Trångsektorsplanen tar normalt inte hänsyn till banarbeten. Vid banarbeten som ger stor trafikpåverkan kan en särskild trångsektorsplan upprättas. Planerade större banarbeten (PSB) redovisas i bilaga 3 B. Extrema väderförhållanden och andra yttre omständigheter kan kräva inskränkningar i trafikutbudet, vilket anges i de reduceringsplaner som Trafikverket tar fram i nära samverkan med tågoperatörerna. Vid dessa tillfällen kan också avvikelser från de särskilda planeringsförutsättningarna för aktuella driftplatser bli nödvändiga.

4.3.3.4 Kapacitet på driftplatser

Kapacitet på driftplatser ingår i många tillträdestjänster, såsom tågläge, kapacitet på lastplats, kapacitet på rangerbangård, spår och spårområde för tågbildning samt spårkapacitet 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 tillträdestjänster kan Trafikverket ange vilka tjänster som har företräde i samband med tilldelning av kapacitet vid en intressekonflikt med flera ansökningar. Dessa företrädesregler får ses som en vägledning för hur Trafikverket kommer att tilldela kapacitet. 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 och Malmö central redovisar Trafikverket riktlinjer för spåranvändning. Riktlinjerna är framtagna utifrån erfarenhet av tidigare arbete med tågplanen. Riktlinjerna utgör inte begränsningar för hur kapacitet kan ansökas, 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 kapacitet på driftplatser där tillträdestjänsterna rangering och tågbildning är tänkta att utföras. Trafikverket bjuder också in dem som tillhandahåller tilläggstjänsterna. Delaktigheten är viktig för att det vid kapacitetsbrist och intressekonflikter ska vara möjligt att tillsammans hitta lösningar som är effektiva för alla aktörer.

Vägledande principer vid intressekonflikter på driftplatser

Vid tilldelning av spårkapacitet för uppställning har fordon som kan knytas till tågproduktion (tåglägen) företräde gentemot andra fordon, se avsnitt 5.3.1.4.

Vid tilldelning av spårkapacitet på kombiterminaler och lastplatser, 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, se avsnitt 5.3.1.2.

Vid tilldelning av kapacitet på rangerbangårdar, avsnitt 3.8.1, kommer ansökningar som kan knytas till rangering att värderas högre än andra, exempelvis uppställning, se avsnitt 3.6.3.

Spårkapacitet 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 erbjuds den som samtidigt ansöker om plats för uppställning av fordon på det angränsande spåret, se avsnitt 5.4.2

4.4 Tilldelningsprocessen

Planeringsförutsättningar i tilldelningsprocessen

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

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

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

Förslag till tågplan

Ansökningar om kapacitet, 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 tågplanen fastställas.

Förslag till tågplan innehåller

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

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

4.4.1 Samordningsprocessen

Processen syftar till att samordna de sökandes behov av kapacitet, för att få till stånd en 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 tågplanen 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 redovisar vilken lösning som valts och vilka alternativ som valts bort samt grunderna för detta.

Detta processteg hanteras enbart om någon av de sökande begärt tvistlösning. Om alla intressekonflikter blir lösta i detta processteg, kan tågplanen fastställas.

4.4.3 Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process

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

Beslutet ska innehålla information om på vilken del av infrastrukturen en intressekonflikt råder, under vilka tider, vilka parter som är berörda, om tvistlösning har förekommit och orsaken till att intressekonflikten inte kunde lösas.

Beslutet om att infrastrukturen är förklarad överbelastad är ett villkor för att Trafikverket ensidigt ska kunna avgöra intressekonflikten. Trafikverket fastställer då tågplanen 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 samordnas kommer Trafikverket att fastställa tågplanen, 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 eller under samordningsprocessen. Detta sker genom frivilliga överenskommelser, och där kommer prioriteringskriterierna att vara en viktig informationskälla i syfte att nå samförståndslösningar.

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 tågplan

Den tilldelade kapaciteten framgår av *fastställd 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, 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.

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.

Av en ansökan om tågläge ska det framgå om tågläget ansökts för järnvägsföretagets eller trafikorganisations 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.

4.5 Tilldelning av kapacitet för banunderhåll

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

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

4.5.1 Process

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

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

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

4.6.1 Avbokning av tågläge

Om tilldelad kapacitet för tågläge helt eller delvis inte kommer att användas, ska järnvägsföretaget eller trafikorganisatören omgående underrätta Trafikverket om detta genom att avboka tågläget eller akut ställa in tågläget.

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

Avbokning av tågläge ska dessutom göras i följande situationer:

- ny eller utökad trafikaktivitet som inte ryms inom 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 6.3) och kvalitetsavgift (avsnitt 6.4) 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.

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

4.6.2.2 Kapacitet som inte används

Om tilldelad kapacitet inte används kommer detta att beaktas vid senare tilldelning av kapacitet, vilket medför att ett tågläge kan få lägre prioriteringskategori (bilaga 4 B) eller att Trafikverkets avtalspart kan komma att nekas tilldelning.

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

Med tillräcklig omfattning avses att Trafikverkets avtalspart använder tågläget minst en gång per kalendermånad och i en omfattning av minst 60 procent av den tilldelade kapaciteten för tågläget under en tremånadersperiod (kalendermånader).

Detta gäller inte om det bristande användandet beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll.

4.7 Specialtransporter och farligt gods

4.7.1 Kapacitet för specialtransport

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

4.7.2 Tågläge med farligt gods

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

4.8 Särskilda åtgärder vid störningar

4.8.1 Principer

Riktlinjer för operativ trafikledning utfärdas inför varje tågplan. Kapacitetstilldelning vid oförutsedda händelser, som järnvägsolyckor eller andra skador på infrastrukturen, beslutas från fall till fall av Trafikverket. För att minimera konsekvenserna och snarast återställa kapaciteten på en skadad del av järnvägsnätet finns det särskilda rutiner för olyckshantering.

Vid olycka eller haveri svarar samhällets räddningstjänst för räddning. Trafikverket svarar för rövning 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 till den planenliga 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 arbetas 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 ett årligt kalendarium innehållandes bestämda veckor för förberedelser och aktivering enligt nedan

	Vårberedskap (vecka)	Sommarberedskap (vecka)	Höstberedskap (vecka)	Vinterberedskap (vecka)
Förberedelseperiod	4-11	5-24	5-36	17-45
Årstidsstyrd beredskapsplan				
• Utkast klart nationell nivå	5	20	26	25

	Vårberedskap (vecka)	Sommarberedskap (vecka)	Höstberedskap (vecka)	Vinterberedskap (vecka)
- Komplettering järnvägsföretag, entreprenörer och regional nivå - Fastställelse beredskapsplan	5-9	20-22	26-32	25-36
	10	23	33	40
Aktiveringsperiod årstidsstyrda beredskapsplaner	12-20	25-33	37-46	46-11

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

4.8.4 Problem som inte kan förutses

4.8.4.1 Röjnings- och nödsituationer

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

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

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

Innan röjningen påbörjas ska järnvägsföretaget arbetsjorda sina fordon och se till att nödvändiga åtgärder vidtagits. Om järnvägsföretaget använder någon annan modell av strömavtagare eller något annat fordon, enligt bilaga 2 A, ska järnvägsföretagen lämna fotografier och övriga uppgifter till Trafikverket.

Vid röjning utför Trafikverket nedbindning eller demontering av järnvägsföretagets strömavtagare. Vid akuta situationer kan Trafikverket avlägsna strömavtagaren med de metoder som situationen kräver. Trafikverket ansvarar inte för skador på strömavtagarna, om det inte kan påvisas att Trafikverket orsakat skadan genom felaktigt agerande.

Om järnvägsföretagets fordon eller deras strömavtagarmodell inte finns i bilaga 2 A, eller i övrigt skiljer sig från de beskrivningar som ges, ska järnvägsföretaget på uppmaning av Trafikverket omgående se till att egen personal infinner sig på olycksplatsen. Denna personal ska då utföra arbetsjording och nedbindning eller demontering av strömavtagaren.

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

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

4.8.4.2 Olyckshantering

Rutiner för hantering, anmälan och samverkan vid olyckor och tillbud till olyckor samt avvikelser som inneburit olycksrisker vid järnvägstrafik framgår av de allmänna avtalsvillkoren.

4.8.4.3 Krissituationer

Vid krissituationer 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 kapacitet vid angränsande serviceanläggningar

Se avsnitt 5.3 gällande tillträde till spår vid anläggningar för tjänster samt tillgång till de tjänster som tillhandahålls.

5 Tjänster

5.1 Inledning

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

Tjänsterna är uppdelade i följande kategorier:

- **Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)**
Minimipaketet motsvaras av tjänsten tågläge. Här ingår rätten att använda den infrastrukturkapacitet som tilldelats enligt definitionen av tågläge. I tjänsten ingår även trafikledning, nödvändig information för att använda tilldelad kapacitet med mera.
- **Grundläggande tjänster**
I denna kategori ingår tillträde till spårkapacitet utöver vad som omfattas av minimipaketet, exempelvis uppställning och tågbildning. Här ingår också tillgång till angränsande anläggningar för tjänster i form av bland annat lastplatser och plattformar samt tillgång till tjänster som tillhandahålls där.
- **Tilläggstjänster**
Här ingår tjänster som Trafikverket erbjuder i anslutning till minimipaketet eller de grundläggande tjänsterna ovan, exempelvis drivmotorström och transportvillkor för specialtransporter.
- **Extra tjänster**
I denna kategori ingår exempelvis tjänster som extra information och tillgång till GSM-R.

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

Information om vem som har rätt att ansöka om tjänster finns i avsnitt 2.2.1. Avsnitt 4.3.3 beskriver kapacitetsförutsättningar medan avsnitt 4.2.1 anger hur man ansöker om kapacitet.

Ansökan om kapacitet görs genom ansökan om de tjänster som beskrivs i avsnitten 5.2, 5.3 och 5.4.2.1. För de tjänster som beskrivs i avsnitt 5.4 och 5.5 sker ansökan separat.

Avgifter för de tjänster som Trafikverket erbjuder redovisas i kapitel 6. De villkor som gäller för trafikering redovisas i kapitel 2, och i kapitel 3 redovisas var tjänsterna finns tillgängliga.

Samtliga kontaktuppgifter finns i bilaga 1 A.

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

informationsutbytet mellan Trafikverket och den sökande, och inte heller för den sökandes mottagande av leveransen.

5.1.1 Miljöansvar

Den som tilldelats 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.

5.1.2 Arbetsfordon

När järnvägsfordon används i direkt anslutning till avtalade arbeten på Trafikverkets infrastruktur betraktas de som arbetsfordon. Användandet av infrastrukturen har då formen banarbete eller transport av arbetsfordon, se avsnitt 6.1. I de fall när kapacitet används i form av tågläge eller annan tillträdestjänst, tas avgifter för godstrafik ut.

5.1.3 Information om andra som tillhandahåller tjänster

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

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

Trafikverket ansvarar inte för informationen i andra infrastrukturförvaltares järnvägsnätsbeskrivningar eller för innehållet i tjänster som andra aktörer erbjuder.

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.

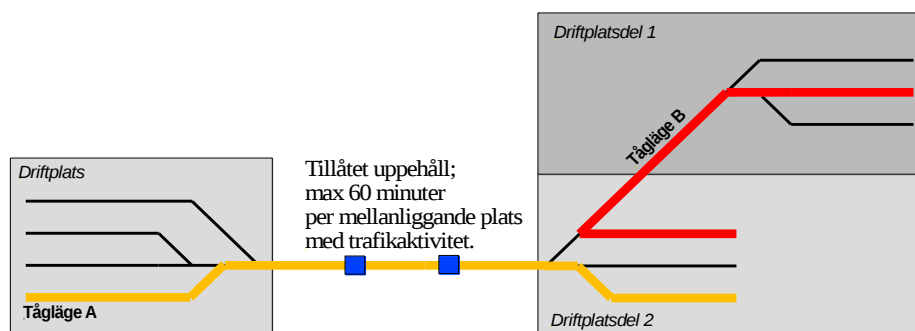
Tjänsten *tågläge* omfattar hela förflyttningen från en plats till en annan, från det att fordonsrörelsen inleds på den första trafikplatsen i tågläget till det att fordonet stannat på den slutliga trafikplatsen. I tågläget, eller mellan tåglägen i ett tåguppdrag³, ingår uppehåll på maximalt en timme (60 minuter) per mellanliggande plats med trafikaktivitet⁴. Se figur 5.1, tågläge alternativ A.

³ Sammanhållande begrepp för att hålla ihop en transportuppgift. Kan innehålla flera tåglägen (varianter av tåguppdraget) med olika rutter, trafikutbyten, tider eller andra egenskaper beroende på trafikeringssdag.

⁴ Den aktivitet som i ett tågläge beskriver vad som föranleder ett uppehåll.

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

Även för förflyttningar över driftplatsgräns, eller mellan driftplatsdelar inom en driftplats, krävs ansökan om *tågläge*. Se figur 5.1, tågläge alternativ B.



Figur 5.1 Tågläge alternativ A – mellan driftplatser.

Tågläge alternativ B – mellan driftplatsdelar.

5.2.1 Tågläge för persontrafik

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

1. den infrastruktur som tilldelats 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 består i att upplysa om vilka växlingsrörelser och A-skydd som pågår där. De aktörer som verkar på platsen svarar för samordningen av dessa rörelser.

4. trafikinformation till järnvägsföretag och trafikorganisatörer

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

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

Mer information finns i bilaga 5 A, avsnitt 1.

För information om operativa regler, se avsnitt 2.4.

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

På [Trafikverkets webbplats](#) finns upplysningar om och ansökningsblankett för tillgång till Trafikverkets system, verktyg och e-tjänster för järnväg.

5. trafikinformation till resenärer

Säkerställer att resenärer och tredje man får den information som är nödvändig för att kunna genomföra en resa, oberoende av vem som bedriver trafiken.

Informationen omfattar högtalarutrop, fast och dynamisk skyltning inom stationsområdet, publicering av information på Trafikverkets webbplats och i mobila tjänster samt via andra kanaler på marknaden genom tillhandahållande av annonseringsdata.

Den webbaserade trafikinformationen kan även visas på järnvägsföretagets eller trafikorganisations egen webbplats.

Mer information om trafikinformation till resenärer finns i bilaga 5 A, avsnitt 2. I bilaga 5 A, avsnitt 2.4, beskrivs hur annonseringsuppgifterna för resandetåg hanteras.

6. plattformar för resandeutbyte eller för enklare service

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

5.2.2 Tågläge för godstrafik

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

5.2.3 Tågläge för tjänstetåg

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

I tågläge för tjänstetåg ingår tillgång till det som beskrivs i avsnitt 5.2.1 under punkterna 1–4. Om trafikuppgiften kräver tillgång till plattform ingår även detta, enligt avsnitt 5.2.1 punkt 6.

5.3 Grundläggande tjänster

För information om platser där tjänsterna tillhandahålls, se kapitel 3.

För information om avgifter, se kapitel 6.

5.3.1 Tillträde till spår vid anläggningar för tjänster

5.3.1.1 Stationer för resenärer, inklusive byggnader och plattformar

Tjänsten omfattar dels en bantillträdestjänst som består av spårkapacitet i anslutning till plattformar, dels en tjänst för tillgång till plattformar samt ytterligare en tjänst för tillgång till allmänna utrymmen för resenärer.

Spårkapacitet vid plattform

Trafikverket tillhandahåller spårkapacitet vid plattform som en del av tjänsten *tågläge*, eller i form av tjänsten *spårkapacitet 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 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.

För information om tillgång till plattformar vid Citybanan hänvisas till Stockholms läns landsting, som äger och förvaltar dessa.

Tillgång till stationsbyggnader och allmänna utrymmen för resenärer

Trafikverket tillhandahåller inga stationsbyggnader eller allmänna utrymmen för resenärer. Dessa byggnader ägs till exempel av Jernhusen AB och kommuner.

För information om tillgång till stationsbyggnader hänvisas till [Jernhusen AB](#) eller andra aktörer som äger eller förvaltar stationsbyggnader, se även avsnitt 5.1.1.

5.3.1.2 Godsterminaler

Här beskrivs tjänster kopplade till terminaler och lastplatser. Dessa består av avgränsade områden som är anslutna till järnvägsnätet och avsedda för lastning och lossning av gods och lastbärare eller för omlastning från järnväg till andra trafikslag.

En kombiterminal är en större och mer omfattande anläggning, oftast med mer än ett lastspår samt en stor yta för uppställning. Trafikverket äger inga kombiterminaler; dessa ägs av kommuner och privata aktörer.

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.

Generellt är Trafikverkets lastplatser öppna för alla varuslag, men det finns vissa begränsningar när det gäller platsernas beskaffenhet, till exempel föroreningar och nedskräpning. Vid vissa platser kan det finnas restriktioner för bullrande verksamhet.

För kapacitet avsedd att användas i samband med lastning och lossning av gods erbjuds tjänsterna *kapacitet på spår till kombiterminal* och *kapacitet på lastplats*.

Kapacitet på spår till kombiterminal

Trafikverket förvaltar spår till kombiterminaler där andra aktörer tillhandahåller markytor, anläggningar och tjänster. För ansökan om spårkapacitet för uppställning i samband med lastning och lossning på spår till dessa terminaler, se avsnitt 5.3.1.4.

Kapacitet på 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 upplåtelsetider på minst 6 månader. Se [Trafikverkets webbplats](#).

I bilaga 3 A framgår på vilka platser som tjänsten erbjuds.

Tjänsten har följande förutsättningar:

- knyts till ett ankommande eller avgående tågnummer
- upplåts endast för lastning och lossning
- tilldelas i perioder på upp till tolv timmar.

När platsen lämnas ska den som tilldelats tjänsten försäkra sig om att

- lastytan är tom på gods
- lastytan är skrapad och/eller sopad från spår 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.

Om den som tilldelats tjänsten finner lastplatsen ostädad, ska denne ge föregående användare möjlighet att inom rimlig tid städa lastplatsen. Om lastplatsen trots detta inte blir städad kan Trafikverket kontaktas, varvid en entreprenör anlitas för att städa på bekostnad av den som närmast före har haft kapacitet tilldelad på lastplatsen.

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.

Om användaren orsakar skador eller onormalt slitage på anläggningen (markytor, järnvägsinfrastrukturen eller tillfartsvägar) ska detta ersättas till Trafikverket enligt järnvägsnätsbeskrivningens allmänna avtalsvillkor.

I tjänsten kapacitet på lastplats ingår tillgång till

1. de spår som tilldelats på lastplatsen

Här avses rätten att använda tilldelad kapacitet 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. trafikledning

Trafikverkets trafikledning på sidospår består i att upplysa om vilka växlingsrörelser och A-skydd som pågår där. De aktörer som verkar på platsen svarar för samordningen av dessa rörelser.

3. trafikinformation till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer

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 *spårkapacitet för uppställning* (utan lastyta), se avsnitt 5.3.1.4.

Kapacitet för enbart uppställning på spår där denna tjänst erbjuds tilldelas alltid villkorat. En förutsättning är då att ingen har ansökt om tjänsten *kapacitet på lastplats*. Om tjänsten *kapacitet på lastplats* sedan tilldelas någon annan, måste den som fått villkorad uppställning flytta sina fordon (minst 14 dagars förvarning ges). För mer information om lastplatser samt villkor för användande av dessa, kontakta Trafikverket, se bilaga 1 A.

5.3.1.3 Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter

Kapacitet på rangerbangård

Tjänsten omfattar tillträde till spår och tillgång till anläggningar inom en rangerbangård. Rangerbangårdarna och de spår som tillhör respektive anläggning framgår av avsnitt 3.6.3.

I tjänsten ingår tillgång till

1. de spår, växlar och rangerspecifika anläggningar som finns på rangerbangården

Här avses rätten att använda tilldelad kapacitet enligt de villkor som fastställts i tågplanen, trafikeringsavtal, tillstånd och licenser samt enligt föreskrifter. På rangerbangårdar där Trafikverket eller en tjänsteleverantör som Trafikverket godkänt tillhandahåller tågbildningstjänster, 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 avses rätten att, där så är möjligt, via Trafikverkets trafikstyrnings- och kommunikationssystem ta del av operativ information. De aktörer som verkar på platsen svarar för samordningen av dessa rörelser.

4. trafikinformation till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer

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.

Rangerbangårdarna är anläggningar byggda för ett specifikt syfte: att upplösa, sortera och bilda tåg. Vissa 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.

Kapacitet på rangerbangård tilldelas efter dialog med den sökande. För användande av Trafikverkets rangeranläggningar kan det finnas krav på genomgången 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, kapacitet för uppställning och då endast för förflyttning av fordon på och mellan dessa spår.

På grund av att Trafikverket saknar planeringsstöd som gör det möjligt att kapacitetsfördela infrastrukturen så detaljerat, tillhandahålls inte tjänsten under Tågplan 2017. Det innebär att iordningställande av tåg och förflyttning av fordon kan ske i det operativa läget, genom att järnvägsföretaget exempelvis begär de växlingsvägar som behövs för rörelsen. På så sätt kan förflyttning ske utanför den signal som avgränsar det spår där *spårkapacitet för uppställning* tilldelats.

I tjänsten tågbildning, som är en bantillträdestjänst, ingår tillgång till

- 1. de spår och växlar som behövs för uppgiften**

Här avses rätten att använda kapacitet 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**

Här avses rätten att, där så är möjligt, via Trafikverkets trafikstyrnings- och kommunikationssystem ta del av operativ information. Trafikverkets trafikledning på sidospår består i att upplysa om vilka växlingsrörelser och A-skydd som pågår där. De aktörer som verkar på platsen svarar för samordningen av dessa rörelser.

- 4. trafikinformation till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer**

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

Detta omfattar två typer av uppställningstjänster. För tillgång till el i anslutning till uppställning av järnvägsfordon, se avsnitt 5.4.1.2. Om uppställningen omfattar lastning/lossning på en lastplats där tjänsten *kapacitet på lastplats* (avsnitt 5.3.1.2) erbjuds, ska sådan tjänst sökas.

Spårkapacitet för uppställning

I denna tjänst erbjuder Trafikverket möjlighet för uppställning av fordon för kortare tid. En ansökan om tjänsten *spårkapacitet för uppställning* krävs vid all uppställning av fordon, utöver det uppehåll på en timme per mellanliggande trafikplats med trafikaktivitet som kan ingå i tågläget.

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

I tjänsten uppställning ingår tillgång till

1. de spår som tilldelats för uppställningen

Här avses rätten att använda tilldelad kapacitet enligt de villkor som fastställts i tågplanen, trafikeringsavtal, tillstånd och licenser samt enligt föreskrifter.

2. trafikledning

Trafikverkets trafikledning på sidospår består i att upplysa om vilka växlingsrörelser och A-skydd som pågår där. De aktörer som verkar på platsen svarar för samordningen av dessa rörelser.

3. trafikinformation till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer

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 spårkapacitet för uppställning i Stockholm och Malmö redovisar Trafikverket riktlinjer för spår användning, se avsnitt 4.3.3 och bilaga 4 D.

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

Spårkapacitet för långtidsuppställning

Tjänsten innebär att spårkapacitet upplåts för långtidsuppställning av fordon på spår med låg underhållsnivå. 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 och då på spår med lägre underhållsnivå än genomsnittet.

För information om vad som ingår i tjänsten, se *spårkapacitet för uppställning*, punkt 1 och 2.

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.

I bilaga 3 A redovisas vissa sidospår som ofrafikerade. Dessa spår kan vara möjliga att använda för långtidsuppställning. Uppgifterna ger en bild av Trafikverkets utbud och kan användas vid beskrivning av behovet av långtidsuppställning.

5.3.1.5 Underhållsanläggningar

Tjänster i anslutning till underhållsanläggningar och verkstäder för lättare underhåll finns uppdelade i dels en tjänst som omfattar spårkapacitet vid sådana anläggningar för tjänster, dels en tjänst som omfattar tillgång till dessa anläggningar.

Anläggningar för tyngre underhåll av fordon, se avsnitt 5.5.5.

Spårkapacitet vid underhållsanläggningar

Trafikverket tillhandahåller spårkapacitet i anslutning till underhållsanläggningar och verkstäder i form av tjänsten *spårkapacitet för uppställning*. Se avsnitt 5.3.1.4.

Tillgång till underhållsanläggningar

Trafikverket varken äger eller förvaltar underhållsanläggningar och verkstäder.

För information om andra aktörer som kan erbjuda sådana tjänster, se avsnitt 5.1.3.

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.

Spårkapacitet vid andra anläggningar för tjänster

Trafikverket tillhandahåller spårkapacitet i anslutning till serviceanläggningar i form av tjänsten *spårkapacitet för uppställning*. Se avsnitt 5.3.1.4.

Tillgång till anläggningar för tjänster

Trafikverket varken äger eller förvaltar anläggningar för tjänster. Anläggningar för tvätt av tåg finns i anslutning till vissa större stationer i landet, men Trafikverket driver inte dessa. Trafikverket äger inte heller anläggningar för fekalietömning, men sådana finns tillgängliga på vissa stationer.

För information om andra aktörer som kan erbjuda sådana tjänster, se avsnitt 5.1.3.

5.3.1.7 Havs- och inlandshamn-anläggningar

Trafikverket förvaltar järnvägsspår och/eller anslutning till vissa hamnar, men Trafikverket har inga egna anläggningar för tjänster i hamnanläggningar. För information om andra aktörer som kan erbjuda sådana tjänster, se avsnitt 5.1.3.

5.3.1.8 Undsättningshjälpmedel

Trafikverket erbjuder ingen tjänst för undsättning. För information om andra aktörer som kan erbjuda sådana tjänster, se avsnitt 5.1.3.

5.3.1.9 Bränsledepåer och tillhandahållande av bränsle

Trafikverket har inga bränsledepåer. För information om andra aktörer som kan erbjuda sådana tjänster, se avsnitt 5.1.3.

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, upplösa och bilda tåg.

Rangering

På rangerbangårdar är Trafikverkets roll att vid tilldelning av kapacitet se till att infrastrukturen kan användas säkert, effektivt och konkurrensneutralt. I ansökan om *kapacitet på rangerbangård* ska det framgå på vilka rangerbangårdar som den sökande ska bedriva verksamhet och vem som ska utföra den. Den informationen ska lämnas till Trafikverket via e-post i samband med ansökan om kapacitet, se bilaga 1 A. Lösningen för detta ska sedan framgå i trafikeringsavtalet.

På rangerbangårdar med flera intressenter kommer Trafikverket att föra en löpande dialog med parterna, såväl under tågplaneprocessen som under tågplaneperioden, för att säkerställa att målsättningarna ovan uppfylls och 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 annan gemensam tjänsteleverantör.

De tjänster som erbjuds ska även omfatta ad hoc-processen enligt avsnitt 4.3.2. Trafikverket kan engagera externa leverantörer för att tillhandahålla de tjänster som behövs. Dessa tjänster ska tillkännages med minst 3 månaders framförhållning och kommer som princip att bli självkostnadsbaserade. Resultatet av intressenternas agerande redovisas i samband med att tågplanen fastställs.

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

För information om platser där tjänsterna tillhandahålls, se kapitel 3.

För information om avgifter, se kapitel 6.

5.4.1 Tillhandahållande av el

Trafikverket upphandlar el och erbjuder järnvägsföretag och trafikorganisatörer 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 2017 köpa elcertifikat motsvarande 15,2 procent av sin förbrukning. Trafikverket köper in och tillhandahåller elcertifikat till de järnvägsföretag som förbrukar drivmotorström samt el vid uppställning.

Ansökan om tillgång till el för drivmotorström ingår automatiskt i ansökan om tjänsterna *tågläge*, *kapacitet på rangerbangård* samt *spår och spårrområde för tågbildning*. Tillståndet att använda el erhålls 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 är det möjligt att ansluta dessa till el (till exempel för uppvärmning och kylning) via

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

5.4.2.2 Övriga tjänster gällande service för tåg

Trafikverket tillhandahåller inga andra tjänster som gäller service för tåg. Den sökande kan i vissa fall få tillgång till sådana tjänster, exempelvis städning, furnering eller reparationstjänster, genom avtal med järnvägsföretag som erbjuder tjänsten mot avgift, eller genom andra företag som är inriktade på sådana tjänster. Se avsnitt 5.1.1.

5.4.3 Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods

5.4.3.1 Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport

En specialtransport är en transport som överskrider någon av de tekniska normer 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 referensprofil A
- överskrider referensprofil SEa
- överskrider kod P/C 371 enligt UIC 596-6
- använder den europeiska referensprofilen GC
- använder referensprofil SEc
- överskrider gällande linjekategori
- överskrider linjekategori D2 (stax 22,5 ton och/eller stvm 6,4 ton/m)
- har inre axelavstånd större eller lika med 17,5 m
- har axelavstånd mindre än 4,5 m
- har buffertöverhäng större än 2,5 m från yttre hjulaxel (gäller inte RIV/TEN-märkta vagnar).

Specialtransporter uppdelas i

- transport utan tungvillkor – överskrider referensprofilen, men överskrider inte banans största axellast och/eller metervikt
- transport med tungvillkor – överskrider banans största axellast och/eller metervikt samt eventuellt även referensprofil
- transport med omfattande villkor – överskrider referensprofilen och banans största axellast och/eller metervikt samt kräver tillfälliga åtgärder i anläggningen i samband med framförandet av transporten (till exempel transformatorer och vindkraftverk).

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 ansvarar för att specialtransporten framförs enligt gällande transportvillkor och transporttillstånd.

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

Transportvillkor

Ett transportvillkor beskriver under vilka förutsättningar en transport får framföras. Det kan till exempel vara att fordonet endast får framföras på vissa spår eller att det ska framföras med begränsad hastighet på en viss sträcka.

Ansökan om transportvillkor för specialtransport ska göras via länken [Specialtransporter](#).

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

Handläggningstiden är normalt 5 arbetsdagar. För tunga transporter gäller normalt 15 arbetsdagar⁵. Transportvillkor handläggs helgfri måndag–fredag klockan 8.00–16.00.

Ett beslut om transportvillkor kan inte överlåtas till någon annan. Däremot kan den som har fått ett beslut om transportvillkor 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 tilldelad för specialtransporten.

⁵ Handläggningstiden kan vara längre för transporter med mer omfattande villkor samt under veckorna 26 – 32.

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 länken [Specialtransporter](#).

Handläggningstiden är normalt 2 arbetsdagar. För transporter som kräver extraordinära åtgärder (skydd, efterbesiktning, åtgärder i anläggningen med mera) gäller normalt 12 arbetsdagar. Transporttillstånd handläggs helgfri måndag–fredag klockan 8.00–16.00.

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

5.4.3.2 Farligt gods

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

5.4.4 Andra tilläggstjänster

Trafikverket tillhandahåller inte andra tilläggstjänster.

5.5 Extra tjänster

5.5.1 Telekommunikationsnät

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

Nät- och telekommunikationstjänster erbjuds även av andra aktörer.

5.5.1.1 GSM-R

Tillgång till Trafikverkets mobilnät, GSM-R (se avsnitt 3.3.3 och 2.7.1) kan ges på två sätt:

- Den sökande tecknar ett abonnemangsavtal med Trafikverket.
- Om ett järnvägsföretag 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 trafikinformation

Utöver trafikinformation till järnvägsföretag och trafikorganisatörer och trafikinformation till resenär, se avsnitt 5.2.1, erbjuder Trafikverket tjänster med extra information till järnvägsföretag och trafikorganisatörer.

5.5.2.1 Kompletterande trafikinformation till resenär

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. För information om kontaktvägar, se bilaga 1 A.

5.5.2.2 Prenumeration på trafikinformation till järnvägsföretag och trafikorganisatör

Tjänsten ger järnvägsföretag och trafikorganisatörer tillgång till järnvägsrelaterad trafikinformation. Informationen kan fritt användas i egna affärstillämpningar. Tjänsten bygger på att XML-filer överförs från Trafikverket till företaget via webservices. Informationen fås antingen via prenumeration eller genom att göra anrop mot Trafikverkets webservice, vilket kräver användarkonto och lösenord. Avtalet med Trafikverket avgör vilken information som företaget har rätt till.

Informationsleveransen bygger på TAF/TAP-TSI (europeisk järnvägsstandard för informationsutbyte).

Den information som finns tillgänglig är:

- *Körplaner*
Dygnsbaserade kompletta körplaner för alla tåg; kan levereras för ett valfritt antal dagar i förväg. Uppdateringar som görs efter detta tillfälle levereras i realtid.
- *Körplaner – period*
Högre detaljeringsgrad och tilläggsinformation, bland annat kalenderbeskrivning. Förutsätter information enligt *körplaner* eftersom endast uppdateringar ingår här.
- *Händelser*
Händelser som bedöms kunna påverka tågföringen.
- *Beräkningsrapporter*
Prognoser för tågens ankomst- eller avgångstid; görs framför allt för resandetåg.)
- *Tidrapporter*
Tid då tåg ankommit, avgått eller passerat en trafikplats samt information om hur tåget ligger till gentemot körplan; i förekommande fall även förseningorsaker.
- *Aktuella tågsammansättningar*
Exempelvis längd, vikt, fordonsnummer såsom de inrapporterats av järnvägsföretaget eller trafikorganisatören.
- *Annonseringsinformation*
Anpassad för trafikinformation till resenär. Motsvarar den trafikinformation som Trafikverket använder i samma syfte.
- *Spårrapport*
Anger till vilket spår ett tåg är på väg; automatisk realtidsrapport från tågledningssystemet.
- *Trafikplatser*
Information om de trafikplatser som används i de meddelanden som beskrivs ovan. Inkluderar bland annat fullständigt namn, signatur och koordinater.

- *Orsakskoder*
Översättning av de koder som används för att beskriva vissa delar av *annonseringsinformation*.
- *Annonseringskoder*
Översättning av de koder som används för att beskriva vissa delar av *annonseringsinformation*.

De tre sista är endast tillgängliga via webbanrop.

I samband med att denna tjänst beställs gäller bilaga 5 B Leveransnivå Trafikinformation. Där beskrivs Trafikverkets åtagande när det gäller leverans av trafikinformation i form av data. För information om kontaktvägar, se bilaga 1 A.

5.5.3 Teknisk kontroll av fordon

I tågläget ingår information från Trafikverkets detektoranläggningar längs banan, se avsnitt 3.6.6. När fordon passerar en detektoranläggning registreras mätvärden i realtid. Hanteringen vid ett larm beskrivs i TDOK 2014:0689. Informationen som beskrivs i detta stycke ingår i tjänsten *tågläge*, se avsnitt 5.2.1.

5.5.3.1 Tillgång till utökad detektorinformation

Tjänsten ger möjlighet att via Trafikverkets it-system ta del av, söka i och sortera de mätvärden som registrerats i samband med de egna fordonens detektorpassager. Trafikverket lagrar informationen i 2 år, men den kan även hämtas för lagring i egna system. Tjänsten beställs via [Trafikverkets webbplats](#).

5.5.4 Biljettförsäljning på stationer för passagerare

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

5.5.5 Specialiserat tyngre fordonsunderhåll

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

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

5.5.6 Andra extratjänster

5.5.6.1 Villkor för provkörning av fordon

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

Ansökan ska göras skriftligt till Trafikverket på blanketten ”["Ansökan om villkor för provkörning"](#). 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 ansvarar för de säkerhetsmässiga formerna för vistelse i spår för den personal som medverkar i provet (Trafikverkets personal och entreprenörer är undantagna).

Adressuppgift för ansökan om provkörning, se bilaga 1 A.

5.5.6.2 Mätvärden för bullermätning av fordon

Tjänsten innebär att Trafikverket tillhandahåller mätvärden som avser dämpning och ytjämnhet. Mätvärdena är uppmätta enligt TSD Buller (kommissionens beslut 2011/229/EU) på den sträcka som utgör spår för bullermätning, se avsnitt 3.6.6. I tjänsten ingår inte iordningsställande av spåret för att uppfylla kraven på referensspår, utan endast mätvärden som anger aktuell status på sträckan. Bullermätning kan ske under perioden 15 mars–15 oktober under förutsättning att spåret är tjälfrött. Mätvärdena kan användas för godkännande av fordon hos Transportstyrelsen.

Bullermätningar tillåts även på sträckor som inte uppfyller kraven på referensspår. För godkännande av fordon enligt TSD Buller, måste Trafikverkets mätvärden för ytjämnhet vara uppmätta inom 3 månader före eller efter den tidpunkt då bullermätningen utförs. För dämpning gäller att mätvärden måste vara uppmätta inom 12 månader före eller efter den tidpunkt då bullermätningen utförs.

Trafikverket levererar mätvärden enligt avtal med den som ska använda tjänsten och med hänsyn till planerat datum för bullermätningen.

Innan de fordon som ska provas för bullermätning framförs, måste följande beaktas:

- behov av villkor för provkörning, avsnitt 5.5.6.1
- de säkerhetsmässiga formerna för vistelse i spår
- tillgång till spårkapacitet, avsnitt 4.3.

Adressuppgift för ansökan om dessa mätvärden, se bilaga 1 A.

6 Avgifter

6.1 Avgiftsprinciper

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

Avgift för användande av infrastrukturen

Trafikverket ska som infrastrukturförvaltare 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 ska fastställas till kostnaden för ett tillkommande tåg då järnvägsinfrastrukturens kapacitet och utformning hålls oförändrad. Den kortsiktiga marginalkostnaden avser dels kostnader hos Trafikverket, dels kostnader för samhället i övrigt. De avgifter Trafikverket tar ut för minimipaketet av tillträdestjänster är grundade på kostnaderna för drift, underhåll och reinvesteringar samt på samhällets kostnader för emissioner.

Trafikverket får ta ut högre avgifter för att uppnå kostnadstäckning, enligt 7 kap. 4 § järnvägslagen. Sådana så kallade särskilda avgifter, också kallade mark-ups eller uppräkningsavgifter, ska vara förenliga med en samhällsekonomiskt effektiv användning av infrastrukturen. Dessa särskilda avgifter får heller inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen, enligt 7 kap. 4 § järnvägslagen.

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

Avgifter för ett särskilt infrastrukturprojekt

Infrastrukturförvaltaren får, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och som har avslutats efter 1988, ta ut högre avgifter än som följer av 7 kap. 2 och 3 §§ i järnvägslagen, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 2 och 3 §§. En sådan särskild avgift tas ut för godstrafik på Öresundsbron och betalas till Trafikverket.

Bokningsavgift

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

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 4.3.3.

Arbetsfordon

När järnvägsfordon används i direkt anslutning till Trafikverkets avtalade arbeten på Trafikverkets infrastruktur, betraktas de som arbetsfordon och avgift tas då endast ut för el.

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

6.1.1 Minimipaket av tillträdestjänster

För minimipaket av tillträdestjänster baseras avgifterna på kilometer, bruttotonkilometer och passager.

Spåravgiften baseras på bruttotonkilometer och tas ut med olika belopp för dels godstrafik och tjänstetåg, dels persontrafik. Spåravgiften tas ut med olika belopp beroende på tågens största axellast. Tåg med högre axellast betalar därmed en högre spåravgift. Differentierad spåravgift speglar skillnader i slitage mellan olika tåg.

Tåglägesavgifter baseras på tågkilometer och tas ut i tre nivåer, se figur 6.1 och bilaga 6 A. Nivåerna är baserade på kapacitetsutnyttjandet. En hög belastning innebär en högre avgiftsnivå.

Vid passage i Stockholm, Göteborg och Malmö tas passageavgifter ut på helgfria vardagar under tre timmar på morgonen och tre timmar på eftermiddagen. Uttaget sker utifrån kontrollplanerad färdplan.

Emissionsavgiften grundar sig på de samhällsekonomiska kostnader i termer av miljö- och hälsoeffekter som en tillkommande tågrörelse ger upphov till. Avgiftens storlek beror dels på motorns miljöklass, dels på mängden förbrukat drivmedel.

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

6.1.2 Grundläggande tjänster enligt avsnitt 5.3

För spårutträde på lastplatser, på *rangerbangårdar* och för *uppställning* (se avsnitt 5.3.2–5.3.5.), tillämpas principen om att avgiften inte får överstiga kostnaden för

att tillhandahålla tjänsten. Samma princip gäller för tillgång till anläggningar för tjänster.

6.1.3 Tilläggstjänster

För de tjänster som erbjuds i form av tilläggstjänster, se avsnitt 5.4, tillämpas principen om att avgiften inte får överstiga kostnaden.

6.1.4 Extra tjänster

För de tjänster som erbjuds i form av extra tjänster, se avsnitt 5.5, tillämpas principen om att avgiften inte får överstiga kostnaden.

6.2 Avgiftssystem

Tåglägesavgiften och passageavgiften tas ut på olika platser och tider på det sätt som anges nedan.

Den geografiska indelningen för tåglägesavgiftens tre nivåer framgår av kartan i figur 6.1. I bilaga 6 A finns sträckorna för respektive nivå beskrivna. Kartan ska betraktas som ett visuellt hjälpmedel. Om kartan i figur 6.1 inte överensstämmer med uppgifterna i bilaga 6 A, gäller uppgifterna i bilagan.

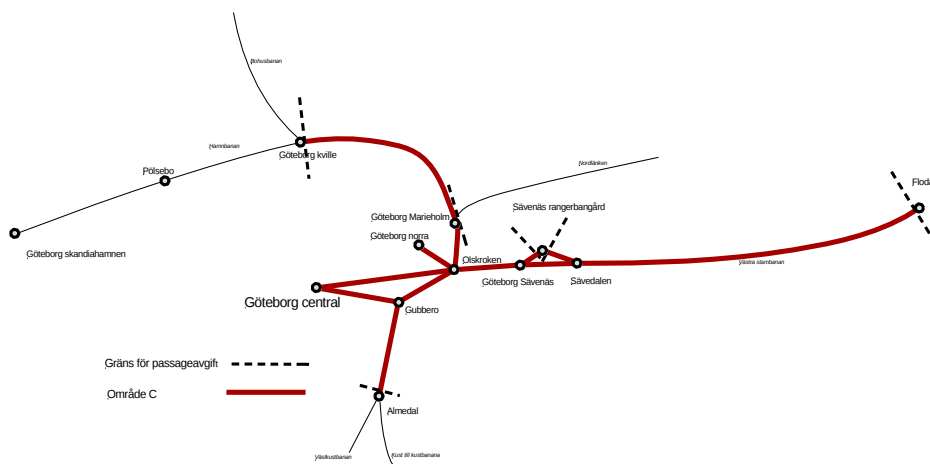
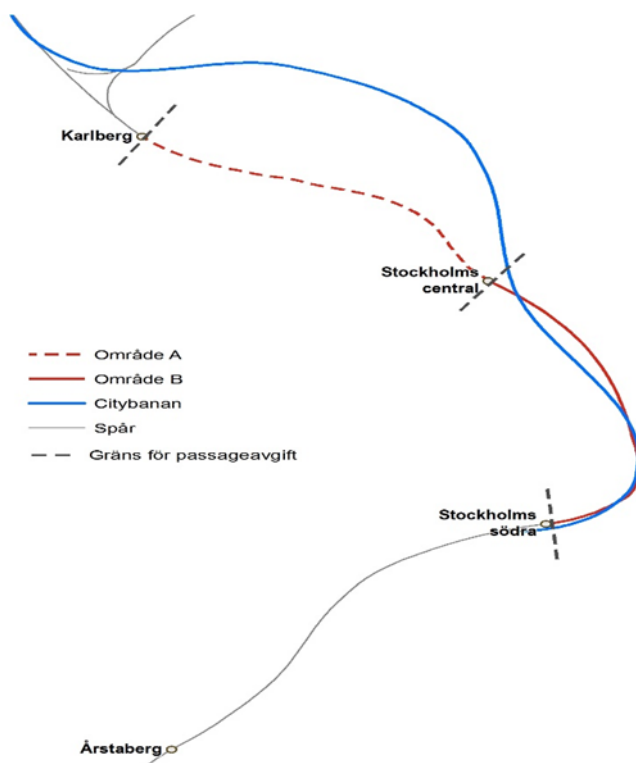


Figur 6.1

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

I Stockholm tas avgiften ut för:

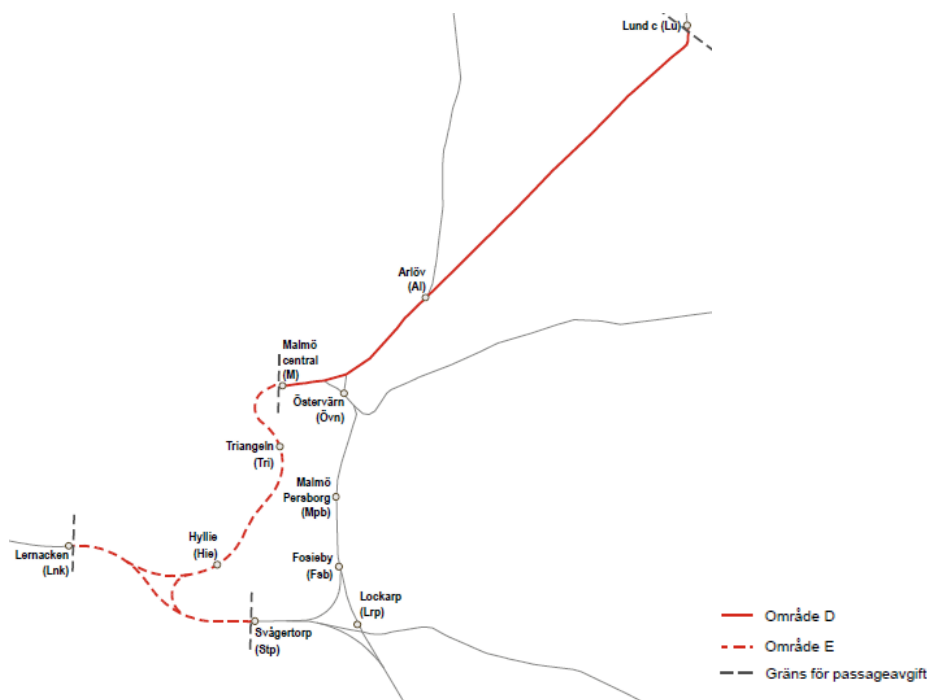
- Stockholms central-Karlberg, samtliga spår (område A)



I Malmö tas avgiften ut för

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

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



Figur 6.4

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

Spåravgift tas ut per bruttotonkilometer och är differentierad efter axellast. Avgiftens nivå baseras på den största axellast som den sökande anger för respektive tåg i systemet Opera. Om den sökande inte har angett största axellast i Opera används den största tillåtna axellast (STAX) som den sökande angett vid ansökan om tågläge, se kap 4. Bruttoton anges av järnvägsföretagen enligt bilaga 2 A.

6.3 Tariffer

I detta avsnitt redovisas avgifter som Trafikverket tar ut.

Moms

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

6.3.1 Minimipaket av tillträdestjänster

Avgifterna tas ut per tågkilometer, bruttotonkilometer och passager och per redovisat antal liter flytande drivmedel och/eller kubikmeter gasformigt drivmedel

för fordon som trafikerar Trafikverkets järnvägsnät, alltså inte bara förbrukningen vid användande av tågläge.

6.3.1.1 Spåravgift

	Största axellast	Avgift
Spåravgift (godstrafik och tjänstetåg)		
	≤ 20 ton	0,0056 kr/bruttotonkilometer
	> 20 ton ≤ 22,5 ton	0,0070 kr/bruttotonkilometer
	> 22,5 ton ≤ 25 ton	0,0077 kr/bruttotonkilometer
	>25 ton	0,0084 kr/bruttotonkilometer
Spåravgift persontrafik		
	≤ 20 ton	0,014 kr/bruttotonkilometer
	>20 ton	0,0154 kr/bruttotonkilometer

Tabell 6.1

6.3.1.2 Tåglägesavgift

	Högnivå	Mellannivå	Basnivå
Tågläge för persontrafik	7,50 kr/tågkilometer	2,30 kr/tågkilometer	0,50 kr/tågkilometer
Tågläge för godstrafik	7,50 kr/tågkilometer	2,30 kr/tågkilometer	0,50 kr/tågkilometer
Tågläge för tjänstetåg	7,50 kr/tågkilometer	2,30 kr/tågkilometer	0,50 kr/tågkilometer

Tabell 6.2

6.3.1.3 Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö

Passage	Avgift
Stockholm	416 kr
Göteborg	416 kr
Malmö	416 kr

Tabell 6.3

6.3.1.4 Emissionsavgift

För kompressionstända motorer tas avgiften ut för mängden förbrukat drivmedel, beräknat i liter för diesel eller annat flytande drivmedel och i kubikmeter för gasformiga drivmedel. Med detta avses att avgiften tas ut för alla drivmedel som kan driva en kompressionständ motor, såsom FAME, HVO, syntetisk diesel samt gas.

För gnisttända motorer (tändstift) tas avgiften ut för samtliga flytande och gasformiga drivmedel som kan driva en gnisttänd motor. För bensen och andra flytande drivmedel tas avgiften ut per liter förbrukat bränsle, och för gasformiga drivmedel per kubikmeter förbrukat bränsle.

En reducerad avgift tas ut för de motorer som uppfyller EU:s standard för steg III A eller steg III B enligt senaste ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG om avgaskrav för motorvagnar och lok. För att få reducerad avgift krävs ett typgodkännande från Transportstyrelsen eller någon annan

typgodkännande myndighet inom EU, där det framgår att kraven för steg III A eller steg III B uppfylls.

Motorer som saknar ett EU-godkännande enligt direktiv 97/68/EG betraktas som oreglerade och för dessa tas en avgift ut som benämns bas. Motorer som inte har ett typgodkännande för steg III A eller steg III B kan dock få reducerad avgift om det på något annat sätt kan styrkas att utsläppen uppfyller samtliga gränsvärden för dessa steg.

Den förbrukade mängden drivmedel redovisas per fordonskategori genom självdeklaration. För fordon som uppfyller kraven enligt steg III A eller steg III B ska fordonnummer och förbrukad mängd drivmedel per fordonsindivid anges.

Exempel på beräkning av emissionsavgifter finns i bilaga 6 A.

För förbränningsmotordrivna fordon tas emissionsavgift ut enligt nedan.

Emissionsavgift	Avgift kompressionständer motor		Avgift gnistständer motor	
	kr/liter ⁽¹⁾	kr/m ³ ⁽²⁾	kr/liter ⁽¹⁾	kr/m ³ ⁽²⁾
Loktåg, bas	3,20	3,76	2,14	2,71
Loktåg, miljöklassade steg III A	2,07	2,43	2,07	2,43
Loktåg, miljöklassade steg III B	1,66	1,95	1,66	1,95
Motorvagnar, bas	3,13	3,68	2,07	2,62
Motorvagnar, miljöklassade steg III A	1,72	2,02	1,72	2,02
Motorvagnar, miljöklassade steg III B	1,42	1,66	1,42	1,66

¹ Flytande drivmedel

² Gasformiga drivmedel

Tabell 6.4

Avgifterna tas ut efter redovisat antal liter flytande drivmedel och/eller kubikmeter gasformigt drivmedel för fordon som trafikerar Trafikverkets järnvägsnät (inte bara förbrukningen vid användande av tågläge).

Trafikverket tillämpar ett deklarationsförfarande, självdeklaration, för uppgifter som ligger till grund för emissionsavgiften. Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska lämna nödvändiga underlag för avgiftsberäkning.

Uppgifter om antal liter förbrukat flytande drivmedel och/eller förbrukat kubikmeter 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.

6.3.1.5 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen

Passage	Avgift
Godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen	2 980 kr

Tabell 6.5

6.3.2 Grundläggande tjänster

6.3.2.1 Rangerbangårdar

Tjänst	Avgift
Kapacitet på 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, Skandiahallen och Sävenäs. I Malmö omfattas Malmö central, godsbangården och Hyllie.

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

6.3.2.3 Långtidsuppställning

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

Tabell 6.8

Avgiften för långtidsuppställning grundas på tilldelad, ej avbokad kapacitet.

6.3.2.4 Kapacitet på lastplats

Tjänst	Avgift
Kapacitet på lastplats	8 kr per timme och påbörjat hundratal meter spår

Tabell 6.9

Avgiften grundas på tilldelad, ej avbokad kapacitet.

6.3.2.5 Bromsprovsanläggning

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

Tabell 6.10 Avgift för tillgång till bromsprovsanläggning

Avgiften tas ut för tilldelad tjänst.

6.3.2.6 Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund

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

6.3.3 Tilläggstjänster

6.3.3.1 Tillhandahållande av el

Trafikverket upphandlar el på elmarknaden och levererar drivmotorström till järnvägsföretagen baserat på en självkostnad för att tillhandahålla tjänsten (elkostnaden vidarefaktureras till slutanvändarna). I självkostnaden ingår bland annat kostnaden för elcertifikat.

Avgiften för tillgång till elström vid uppställning av fordon, se avsnitt 5.3.1.4, 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.

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.

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 6.11. Den framräknade energimängden används som underlag för debiteringen.

Uppgifter om antal utförda bruttotonkilometer per fordonstyp som underlag för schablonberäkning ska lämnas senast den 20:e i månaden efter den månad då tjänsterna använts. Järnvägsföretagen och 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 6.11

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

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

Fordonstyp	Förlustpåslag *
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 6.12 Förlustpåslag per fordonstyp

6.3.3.2 Anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon

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

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

Tjänst	Avgift
Tillgång till 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 6.13

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

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

För lok och vagnar utan uppfälld strömavtagare ska uppgifter om antal timmar uppställning per fordonstyp lämnas senast den 20:e i månaden efter den månad då tjänsterna använts. Järnvägsföretagen och 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 6.14

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

6.3.3.3 Tjänster som gäller specialtransporter

Trafikverket debiterar en handläggningsavgift för ansökan om transportvillkor för specialtransporter.

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

Tabell 6.15

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 6.16

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 6.17

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

6.3.4.5 Mätvärden för bullermätning av fordon

Tjänst	Avgift
Mätvärden för bullermätning av fordon	80 000 kr per leverans

Tabell 6.18

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

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

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

6.5.1.1 Kvalitetsavgift för merförseningar, dubbelriktad modell

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

Orsakskod	Avgift
Driftledning, Infrastruktur, "Ej rapporterat",	75 kr per merförseningsminut
Järnvägsföretag (JDE undantaget)	65 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 (resandetåg) och godstrafik med orsakskod driftledning och infrastruktur:

Trafiktyp	Avgift
Persontrafik (resandetåg)	13 750 kr per tillfälle (60 merförseningsminuter eller mer)
Godstrafik	10 850 kr per tillfälle (180 merförseningsminuter eller mer)

Tabell 6.22

Kvalitetsavgift för merförseningar baseras på antalet störningstillfällen med en merförsening på minst 60 respektive 180 merförseningsminuter per tillfälle i utförd trafik jämfört med körplan och orsakskod.

6.5.1.3 Kvalitetsavgift för akut inställda tåg, dubbelriktad modell

Kvalitetsavgifter gäller för akut inställda tåg i persontrafik (resandetåg) och godstrafik:

Orsakskoder	Avgift
Driftledning, Infrastruktur, Banarbete – Förändrat/Nyttillkommet	500 kr + 50 % av tåglägesavgiften
Järnvägsföretag	500 kr + 50 % av tåglägesavgiften

Tabell 6.23

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

6.5.2 Avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal

6.5.2.1 Merförseningar dubbelriktad modell

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

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

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

6.5.2.2 Merförseningar, enkelriktad modell

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

- persontrafik (resandetåg): 60 merförseningsminuter eller mer
- godstrafik: 180 merförseningsminuter eller mer.

Tjänstetåg omfattas inte av den enkelriktade modellen med kvalitetsavgifter.

6.5.2.3 Akut inställda tåg, dubbelriktad modell

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

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

Järnvägsföretagens eller trafikorganisatörernas ansvar för avvikelser omfattar järnvägsföretagets verksamhet.

Akut inställda tåg som beror på banarbete – fastställd BAP, felaktig planering, följdorsaker, olyckor/yttr 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 % 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.

6.5.3 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 Basun¹⁾ 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&Nu²⁾ och Opera³⁾ har järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna tillgång till realtidsinformation om merförseningar och orsakskoder. I systemet Lupp⁴⁾ sammanställs informationen från de övriga systemen. Trafikverket tillhandahåller rapporter med sammanställningar av avvikelser.

Järnvägsföretagen föreslår orsakskoder för inställda tåg vid ansökan om inställelse, och Trafikverket fastställer koderna i sitt planeringsverktyg för kapacitet.

Orsakskoderna för inställda tåg finns redovisade i bilaga 6 B.

¹⁾ Basun – Trafikcentralens gemensamma verktyg för all händelserapportering.

²⁾ Här&Nu – Webbapplikation som visar aktuellt tågläge. Medger viss inrapportering.

³⁾ Opera – System för operativ tåginformation.

⁴⁾ Lupp – Uppföljningssystem för statistik om punktlighet och störningar.

6.5.4 Skyldighet att betala kvalitetsavgift

6.5.4.1 Merförseningar

Den som orsakar avvikelser blir 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 en 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.

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 blir 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.

6.5.5 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 komma överens om ytterligare informationsgivning i trafikeringsavtalet.

Kvalitetsavgift betalas inte för avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal och som uppkommer under den tid som systemet inte tillämpas. Om tågläget har börjat användas under normala driftförhållanden, ska kvalitetsavgift betalas för all merförsening.

Trafikverket beslutar om att tillfälligt upphöra med tillämpningen av kvalitetsavgiftssystemet om omständigheterna har störningseffekter på trafiken på nationell nivå. Trafikverkets bedömning baseras på följande tre förhållanden:

- storleken på förseningarna i järnvägstrafiken
- den bild av uppkomna störningar som Trafikverkets driftnivåer indikerar
- den kännedom Trafikverket har om yttre förhållanden som har en avgörande betydelse för möjligheterna att bedriva järnvägstrafik.

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

6.5.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

6.5.6.1 Merförseningar

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer kan skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning till Trafikverket, om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för en merförsening. Det gäller under förutsättningen att den enskilda merförseningen är 5 minuter eller mer. Begäran ska ske enligt det tillvägagångssätt som beskrivs på www.trafikverket.se. Begäran ska vara fullständigt ifylld, inkluderat en adekvat motivering till kodändring, och kan inte kompletteras i efterhand.

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

Processen beskrivs nedan:

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

Tabell 6.25

Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning ska skickas in via E-tjänst eller aktuell blankett som finns på Trafikverkets webbplats, Trafikverket.se.

I bilaga 1 A anges vart en begäran ska skickas.

6.5.6.2 Inställda tåg

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

6.6 Förändringar av avgifter

De avgifter som angetts i respektive avsnitt gäller som huvudregel under hela tidtabellsperioden. Eventuella undantag från denna princip anges i respektive avsnitt.

Trafikverket har aviserat vissa långsiktiga förändringar av avgifterna för minimipaketet av tillträdestjänster enligt avsnitt 6.3.1. För information om dessa förändringar hänvisas i första hand till Trafikverkets webbplats och i andra hand till kundtjänst.

6.7 Betalning

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

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 betala resten av fakturan och inkomma med en förklaring av vad det är som ifrågasätts före fakturans förfallodatum, för att undvika dröjsmålsränta.

För att minimera kreditriskerna förbehåller sig Trafikverket rätten att i vissa fall kräva förskott eller kontant betalning. Detta kan bli aktuellt för företag som har betalningssvårigheter eller som inte skött sina betalningar till Trafikverket på ett tillfredsställande sätt. Andra betalningsvillkor än 30 dagar från fakturadatum kan även krävas i fall där Trafikverkets rutiner för kreditvärdering av företag kräver detta.

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 tågplaneperiod, har Trafikverket rätt att stoppa leveransen av tjänster eller häva parternas trafikeringsavtal med omedelbar verkan.

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

7 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

7.1 Trafikeringsavtal

Trafikverkets allmänna avtalsvillkor gäller i och med att trafikeringsavtal tecknas och innehåller bestämmelser för att använda tågläge och övriga järnvägstjänster.

I trafikeringsavtalet (eller annat särskilt upprättat avtal om användning av tjänst) har Trafikverket och järnvägsföretag eller trafikorganisatör bestämt vad som gäller vid leverans och användning av tjänst.

7.2 Handlingar och ansvar

Om det i avtalshandlingarna förekommer uppgifter som strider mot varandra gäller de i följande ordning, om inte omständigheterna uppenbarligen föranleder annat:

1. trafikeringsavtalet (eller annat avtal enligt 7.1)
2. allmänna avtalsvillkoren i järnvägsnätsbeskrivningen
3. järnvägsnätsbeskrivningen.

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

Parterna ansvarar gentemot varandra i alla avseenden för den som part sätter i sitt ställe samt den materiel, personal och övriga resurser som de använder eller anlitat. 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 nyttjande av tjänst, reglerar bestämmelserna i Trafikverkets allmänna avtalsvillkor exklusivt parts rätt till ersättning från den andra parten.

7.3 Parternas prestationer

7.3.1 Trafikverkets leverans

Utifrån trafikeringsavtalets omfattning ska Trafikverket leverera tåglägen och övriga tjänster till avtalsparten enligt beslut om fastställelse av tågplan inklusive bilagor och "Tidtabellsbok", sammanställning av planenliga körplaner, samt tillägg och ändringar som gäller enligt beslut om kapacitetstilldelning för tillkommande behov och eller/enligt daglig grafisk tidtabell.

7.3.2 Detaljerade villkor

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

7.3.3 Avtalspartens användning

Trafikverkets avtalsparter ska använda Trafikverkets tjänster i enlighet med de villkor som framgår av Trafikverkets tilldelningsbeslut.

Om avtalsparten inser att användandet av en tjänst kommer att avvika från tilldelningen, ska denne omedelbart underrätta Trafikverket om detta. Avtalsparten ska avboka tilldelade tjänster som inte behövs.

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

- trafikeringsavtalets villkor
- järnvägsnätsbeskrivningens regler och villkor
- författningar som reglerar den aktuella verksamheten
- föreskrifter som finns angivna i bilaga 7 A.

Om avtalsparten inte följer de ovan nämnda villkoren för användning av tjänst har denne inte rätt att använda tjänsten, om inte Trafikverket ger tillåtelse, antingen genom ett nytt beslut om tilldelning av tjänst eller genom särskilt medgivande. Trafikverket kan lämna detta medgivande om avvikelsen är ringa eller synnerliga skäl till avvikelsen föreligger samt om någon annan inte påverkas negativt.

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

7.3.4 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.

7.3.5 Betalning för tjänst

Trafikverkets avtalsparter ska betala för de tjänster som tillhandahålls samt vid avbokning enligt de regler och villkor som anges i järnvägsnätsbeskrivningen.

Trafikverkets avtalspart ska betala avgifter mot faktura.

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 .

7.4.3 Ersättning för merkostnader

Trafikverket ska betala ersättning för merkostnader i tågproduktionen som uppstått efter det att tågplanen fastställts, som en följd av nedan angivna situationer, med avdrag för de kvalitetsavgifter som avtalsparten erhållit från Trafikverket på grund av samma händelse och enligt den begränsning som följer enligt nedan:

- Avvikelse i förhållande till fastställt utnyttjande i tågplan och trafikeringsavtal, där Trafikverket är ansvarig och orsakskoder driftledning och infrastruktur har registrerats för såväl merförseningar som inställda tåg*. Vid merförseningar gäller att tåget ska vara försenat med minst 30 minuter till slutstation, varav Trafikverket ska vara ansvarig för merförseningar motsvarande minst 30 minuter.
- Avvikelse på grund av förlängd eller förskjuten banarbetstid eller ett tillkommande banarbete (banarbete ej överenskommet).
- Trafikverket kommer inte att använda kapacitet som tilldelats för ett banarbete och har inte meddelat detta senast 12 veckor innan den dag då arbetet skulle ha påbörjats.

Till merkostnader i tågproduktion räknas endast kostnader för

- ersättningstrafik (ersättningstransporter) för det berörda tåget
- ersättning för den längre färdvägen för det berörda tåget i form av avgifter till Trafikverket och ökade rörliga kostnader för fordon och personal
- ersättning för den tryckta informationen till allmänheten (hänvisningsskyltar, tidtabeller med mera)
- ersättning för ökad planeringsverksamhet i form av en schablonberäkning baserad på följande villkor:
 - för varje enskild händelse och avtalspart
 - 1 000 kr per tåg
 - till och med 72 timmar efter det att händelsen inträffat
 - från det sammanlagda beloppet enligt ovan görs ett avdrag med 0,25 prisbasbelopp.

Däremot inräknas inte exempelvis

- ersättning för uteblivna intäkter och utebliven goodwill
- ersättning till tredje man.

Reklamation, begäran om ersättning för merkostnader (inklusive specificerade merkostnader och verifikationer) i tågproduktion ska ha inkommit till Trafikverket inom nittio (90) dagar från den dag då händelsen skedde. För reklamationer som inkommer senare än nittio (90) dagar eller saknar specificerade och verifierade merkostnader inom dessa nittio (90) dagar, betalar Trafikverket ingen ersättning.

*) Begränsning:

Vad avser merkostnader i tågproduktion för inställda tåg och merförseningar överstigande 30 minuter där Trafikverket är ansvarigt betalar Trafikverket ut maximalt 40 000 000 kronor i ersättning. Så länge de samlade och godkända

merkostnaderna för samtliga Trafikverkets avtalsparter uppgår totalt till maximalt 40 000 000 kronor så kommer Trafikverket att betala ut motsvarande belopp. Om summan av merkostnaderna i tågproduktion överstiger detta takbelopp, kommer Trafikverket avtalspart att få ersättning enligt följande andelsberäkning:

$$\frac{\text{Produktionsmerkostnad för avtalsparten}}{\text{Produktionsmerkostnad för samtliga avtalsparter}} \times 40\,000\,000 \text{ kronor}$$

Ersättning för merkostnader i tågproduktion betalas ut på årsbasis och i efterskott med hänsyn till ovanstående tidsvillkor. Trafikverket meddelar löpande om avtalspartens begäran om ersättning för merkostnader för tågproduktion har godkänts, godkänts till del eller inte alls.

7.5 Avhjälpande av avvikelser

7.5.1 I samverkan och i dialog

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

7.5.2 Informera vid avvikelser och fel

Vid störningar ska part omedelbart informera motpart. Störningar ska avhjälpas så att trafikpåverkan minimeras.

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

Trafikverket ska i god tid (helst 48 timmar innan) 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) och som riskerar att påverka tågtrafiken i stor omfattning. Trafikverket ska särskilt beakta de berörda tågens olika förutsättningar. Trafikverket ska om möjligt senast 12 timmar innan 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

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

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

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

7.5.4 Inställelsetid

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

7.5.5 Evakuering av resenärer

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

7.5.6 Vid olycka

Arbete på olycksplats sker i enlighet med bilaga 7 B.

7.5.7 Begäran om rövning

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

7.5.8 Resurser vid rövning

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

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

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

7.5.9 Ersättning vid rövning

För de resurser som Trafikverkets avtalspart ställer till Trafikverkets förfogande, för rövning 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. Även om inte sakskada uppkommit för Trafikverkets avtalspart vid skadehändelse där Trafikverket får anses som vållande, har Trafikverkets avtalspart rätt till ersättning för röjnings- och bärgningskostnad. 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.

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.

7.6 Ersättningsansvar

7.6.1 Allmänt

Parterna är inte ersättnings- eller skadeståndsskyldiga gentemot varandra för

- a) skador som uppkommit med anledning av att motparten inte fullgjort sina åtaganden enligt trafikeringsavtal eller annat särskilt avtal om användning av tjänst,
- b) följskador eller indirekta skador, eller
- c) skador som uppkommit till följd av förhållanden som utgör befrielsegrunder enligt nedan.

Parterna är ersättningsskyldiga för sakskadorna som man vållar motparten och som i varje enskilt fall överstiger 0,5 prisbasbelopp.

Ovanstående gäller om inte något annat anges i trafikeringsavtalet, i annat särskilt avtal eller i dessa avtalsvillkor.

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) 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. Jämkningsen ska vara skälig med hänsyn till det skadan vållat vardera parterna.

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 part och denne anser att motparten slutligen ska svara för skadeståndet, får part inte medge eller på annat sätt förfoga över kravet utan att vara överens om detta med motparten. Det innebär att part snarast ska anmäla skadeståndskravet till motparten.

Om 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 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 part

regressrätt gentemot motparten. Regressrätten gäller oavsett vad som kan följa av lag eller annan författning avseende ansvaret. Den gäller dock endast ersättning som utgetts 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 erhålla ersättning från Trafikverket för ersättning som avtalsparten lämnar till annan som drabbats av förseningar eller andra störningar i trafiken. Nyss nämnda begränsning avser inte ersättning som utgetts med stöd av järnvägstrafiklag (1985:192).

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

7.6.6 Ansvar vid järnvägsdrift

Trafikverkets avtalspart bär ansvaret för skador som till följd av järnvägsdrift förorsakas dennes personal, resande eller uppdragstagare samt gods och liknande som denne tagit hand om för befordran. Om avtalsparten betalat ut ersättning för sådana skador får ersättningen återkrävas från Trafikverket endast om Trafikverket har orsakat skadan.

7.6.7 Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning

Om en skada uppkommer i samband med röjning som Trafikverket har begärt, ska Trafikverket svara för skadan under förutsättning att avtalsparten ställt resurser till Trafikverkets förfogande enligt vad som anges i 7.5.8. Detta gäller dock inte om avtalspartens förarpersonal gjort sig skyldig till vårdslöshet i samband med röjningen. Vid bedömningen av vad som är vårdslöshet i samband med röjningen ska parterna särskilt ta hänsyn till de svårigheter som kan finnas vid röjning.

Om en skada uppkommer till följd av att resurser som ställts till Trafikverkets förfogande inte uppfyllt kraven enligt 7.5.8, så 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) om det avser krav från tredje man, från den tidpunkt då parten tog emot kravet. Parternas rätt till ersättning gäller endast inom dessa 90 dagar.

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 fullgörande 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 fullgörande 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. Rätten att på sådant sätt säga upp avtalet till omedelbart upphörande 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 att tillståndet för järnvägsföretaget att utföra trafik har återkallats.

7.9 Tvist

7.9.1 Samrådsorgan i första hand

Tvist mellan parterna 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.

Kontakter

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 Trafik, Enhet Affärsutveckling
781 89 Borlänge
E-post: networkstatement@trafikverket.se
Webbplats: <http://www.trafikverket.se/jnb>

Information om övriga frågor som rör Trafikverket

Trafikverket
781 89 Borlänge
Telefon: 0771-921 921
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Webbplats: <http://www.trafikverket.se>

Övriga kontakter

Transportstyrelsen
Webbplats: <http://www.transportstyrelsen.se>
Telefon: 0771-503 503

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
Telefon: 08-405 10 00
Telefax 08-411 36 16
Webbplats: <http://www.regeringen.se>

Kundtjänst

Ansökan om behörighet till Trafikverkets system och verktyg samt frågor av generell karaktär.

Trafikverket
Kundtjänst
781 89 Borlänge
Telefon: 010-123 20 20
E-post: kundservice.jarnvag@trafikverket.se

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

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)

Internationell tågtrafik enligt avsnitt 1.10.1

Information om RNE (RailNetEurope), kontaktpersoner, kapacitet för internationella tåglägen OSS, systemet Path Coordination System (PCS) och gemensamma definitioner inom RNE presenteras på RNE:s hemsida:

www.rne.eu (se även avsnitt 4.3)

Tilldelningsprocess enligt avsnitt 4.3

Ansökan om kapacitet som någon utländsk infrastrukturförvaltare ska vidarebefordra till Trafikverket förmedlas enl. JNB 4.2.1

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

Trafikverket
Avdelning Trafik, Enhet Trafikplanering
781 89 Borlänge
E-post: trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se

Information avseende:

- 1.9.1 Corridor One-Stop Shop, ansökan om kapacitet inom ScanMed RFC
- 1.10.1, One-Stop Shop, ansökan om kapacitet inom RNE
- 4.2.1, tillgång till Path Coordination System (PCS)

E-post: oss@trafikverket.se

Ansökan om kapacitet enligt avsnitt 4.3, 5.2, 5.3 och 5.4

Ansökan avser

- 5.2 - minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)
- 5.2 - minimipaket av tillträdestjänster (tågläge) för internationell trafik
- 5.2 - minimipaket av tillträdestjänster (tågläge) för specialtransport
- 5.2.1* - annonsering för persontåg
- 5.3.1.1 - stationer för resenärer, inklusive byggnader och plattformar
- 5.3.1.2 - godsterminaler
- 5.3.1.3 - rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter
- 5.3.1.4 - sidospår för uppställning
- 5.3.1.6 - andra tekniska anläggningar
- 5.3.2.1 - tågbildningstjänster ¹⁾
- 5.4.2.1 - anslutning till el

* En särskild hantering gäller för denna punkt, se * sid. 3–4.

¹⁾ Den 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 Trafikverkets trafikplanering.

Ansökan senast 2016-04-11

Trafikverket
Avdelning Trafik, Enhet Trafikplanering
781 89 Borlänge
Via Trafikverkets e-tjänst (Ansökan om kapacitet)
* Via Trafikverkets it-stöd (Planno), senast 2016-11-27

Ansökan fram till kl. 15.00 vardagar innan kommande driftperiod

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

Trafikverket
Avdelning Trafik, Enhet Trafikplanering
781 89 Borlänge
Telefon: 0771-921 921
Via Trafikverkets e-tjänst (Ansökan om kapacitet)
* Via Trafikverkets it-stöd (Planno)
eller för uppdatering av poster som den sökande inte har tillgång till:
via e-post: trafikplanering.forvaltning@trafikverket.se

Ansökan från kl. 15.00 vardagar innan 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 driftsperioden är fram till nästkommande helgfri vardag kl. 24.00.

Ansökan avser tjänst inom trafikledningsområde Syd

Trafikverket
Trafikledningsområde Syd
Box 51
201 20 Malmö
E-post: tagledaren.syd@trafikverket.se
*E-post: trafikinformationsledaren.syd@trafikverket.se

Ansökan avser tjänst inom trafikledningsområde Väst

Trafikverket
Trafikledningsområde Väst
Kruthusgatan 9
411 04 Göteborg
E-post: tagledaren.vast@trafikverket.se
*E-post: trafikinformationsledaren.vast@trafikverket.se

Ansökan avser tjänst inom trafikledningsområde Öst

Trafikverket
Trafikledningsområde Öst
Box 70 302
107 23 Stockholm
E-post: tagledaren.ost@trafikverket.se
*E-post: trafikinformationsledaren.ost@trafikverket.se

Ansökan avser tjänst inom trafikledningsområde Nord

Trafikverket
Trafikledningsområde Nord
Box 854
801 31 Gävle
E-post: tagledaren.nord@trafikverket.se
*E-post: trafikinformationsledaren.nord@trafikverket.se

Uppgifter om fordonstyp och strömvatagarmodell enligt bilaga 2 A

Trafikverket
Avdelning Trafik
781 89 Borlänge
E-post: fordon@trafikverket.se

Förhandskontakt om behovet av långtidsuppställning enligt
avsnitt 5.3.1.4

Skriftlig beskrivning sänds till Trafikverket:

Trafikverket
Avdelning Trafik, Enhet Trafikplanering
781 89 Borlänge
E-post: trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se

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

Tilläggstjänster enligt avsnitt 5.4.3

Avser frågor om villkor och tillstånd för specialtransport:

Trafikverket
Avdelning Trafik, Enhet Trafikplanering
781 89 Borlänge
Telefon – Transportvillkor: 010-123 16 00
Telefon – Transporttillstånd: 010-124 05 10
E-post: specialtransporter.jarnvag@trafikverket.se

Extra tjänster enligt avsnitt 5.5

Ansökan avser:

- 5.5.2 Tillhandahållande av extra trafikinformation

Trafikverket
Avdelning Trafik, Enhet Trafikplanering
781 89 Borlänge
Telefon: 0771-921 921

- 5.5.4 Biljettförsäljning på stationer för passagerare

Kontakta chef Fastighet Stationsförvaltning. Nås via Kundtjänst
Telefon: 0771-921 921

- 5.5.6 Andra extratjänster:

Villkor för provkörning av fordon

Trafikverket
Avdelning Trafik, Enhet Trafikplanering
781 89 Borlänge
E-post: provkorning.jarnvag@trafikverket.se

Mätvärden för bullermätning av fordon

E-post: sparsystem@trafikverket.se

Framställan av krav med anledning av sakskada enligt avsnitt 7.6

Trafikverket
TRAV-skador
781 89 Borlänge
E-post: TRAV-skador@trafikverket.se

Reklamation av tjänster och fakturafrågor

Trafikverket
Avdelning Trafik, Enhet Affärsutveckling
781 89 Borlänge
E-post: fakturering.jarnvag@trafikverket.se

Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning enligt avsnitt 6.5.6

E-post: begaranomnyorsakskod@trafikverket.se

Faktura för röjning enligt avsnitt 7.5.9

Trafikverket
FE 851, EF 1207
838 26 FRÖSÖN

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

Trafikverket
FE 851, EF 1207
838 26 FRÖSÖN

Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång

1. Anmälan om uppgifter

Järnvägsföretagen svarar för att senast i samband med tågets avgång lämna uppgifter till Trafikverket i enlighet med vad som anges nedan. Rapportering sker via ett gränssnitt till Trafikverkets datasystem. Vad som här anges för tågfärd ska i tillämplig omfattning även gälla för spärrfärd och växling.

2. Uppgifter

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 resandetåg
- tågets tilldelade startdatum
- transportvillkorsidentitet ärendebeteckning för beslut om transportvillkor för varje vagn (vid framförande av specialtransport)
- telefonnummer till föraren.

För varje drivfordon och manöverbvagn 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:
 - o elmätare med tidsupplöst mätning
 - o elmätare utan tidsupplöst mätning
 - o 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, B 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 Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:7) om registrering och märkning av järnvägsfordon (Om fordonet inte fått identifikationskod från Järnvägsstyrelsen, 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.

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 ej nära nedfallen ledning eller urspårat fordon med uppfälld strömavtagare. Strömavtagare 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 i ESA (elsäkerhetsanvisning) följas till och med den 10 februari 2016. Därefter ska reglerna i 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 räl. 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.

Tillgänglig infrastruktur

Dokumentet lämpar sig inte för publicering i tryckt form då dokumentet innehåller en stor mängd rader och flera flikar. Dokument finns tillgänglig på Trafikverkets webbplats

http://www.trafikverket.se/contentassets/32a43e0bd6fd42bda85f95a437b22f7c/bil_3_a_jnb_2017_tillganglig_infrastruktur_pa_sidospar_-2017-08-23.xlsx

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

Bergslagsbanan Gä-Fv

Vecka : 1649 1749

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
194974 PSB	(STL)	(FV)		Bärighetsåtgärder för malmtransporter	E	1728 1733	1732 1733	M-S M-S	00:00 00:00	24:00 24:00	H H		A H	Stl 24 - FV 311 (sth: -/40)			PSB M3 Trafikpåverkan: Trafikavbrott (Ställdalen) - (Frövi)
195093 PSB	(STL)	(FV)		Bärighetsåtgärder för malmtransporter	E	1721 1722 1722	1721 1722 1722	To-S M M-S	00:00 00:00 00:00	24:00 05:00 24:00	H D H		A A H	Stl 24 - FV 311 Stl 24 - FV 311 (sth: -/40)			Hastighetsnedsättningen Lindesberg - Storå sth 40/70 beroende på värmen PSB M3 Trafikpåverkan: Trafikavbrott (Ställdalen) - (Frövi) Flyttande hastighetsnedsättningen V1722 sth 40/70 kan förekomma

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

Mittbanan

Vecka : 1649 1749

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
191955	TÖV	SUC		Förarbeten för	E	1735	1739	M-F	09:00	15:00	D		A	Töv msi 31,33,35-Suc msi 173	X		PSB M1
PSB				triangelspåret		1739	1739	nmS	12:30	11:30	D		A	Töv msi 31,33,35-Suc msi 173	X		Trafikpåverkan: Trafikavbrott mot Mittbanan och Ådalsbanan. Objekt 191955 och 191965 hör ihop.

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 : 1649 1749

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
193594 PSB	(SUC)	(HKL)		Trimningsåtgärder nya mellanblock samt ställverksombyggnad Svartvik	E	1723	1723	O-F	09:00	13:00	D		A	Hkl infsi 4/1-Suc infsi 122			PSB M2
						1724	1724	M-O	09:00	13:00	D		A	Hkl infsi 4/1-Suc infsi 122			Trafikpåverkan:
						1725	1725	M-To	09:00	13:00	D		A	Hkl infsi 4/1-Suc infsi 122			Trafikavbrott (Sundsvall)-(Hudiksvall).
						1726	1726	M	09:00	13:00	D		A	Hkl infsi 4/1-Suc infsi 122			
						1735	1738	M-F	09:00	15:00	D		A	Hkl infsi 4/1-Suc infsi 122			
						1742	1742	M-O	09:00	15:00	D		A	Hkl infsi 4/1-Suc infsi 122			
						1743	1743	M-F	09:00	15:00	D		A	Hkl infsi 4/1-Suc infsi 122			
						1744	1744	M	09:00	15:00	D		A	Hkl infsi 4/1-Suc infsi 122			
						1724	1724	To-S	09:00	24:00	H	Tågstopp	A	Hkl infsi 4/1-Suc infsi 122		X	
						1742	1742	To-S	09:00	24:00	H	Tågstopp	A	Hkl infsi 4/1-Suc infsi 122			
						1743	1743	M-O	00:00	15:00	D		H	(sth: -/40 km+m: 200,550/200,750 Längd: 200)			
						1743	1743	O-S	15:00	24:00	D		H	(sth: -/70 km+m: 200,550/200,750 Längd: 200)			
						1744	1744	M	00:00	15:00	D		H	(sth: -/70 km+m: 200,550/200,750 Längd: 200)			

Handläggare: Jessica Söder Sörling, Tjdmg2

Datum: 16-04-28 09:39:03

Sida: 4 (13)

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

Ådalsbanan Lsl-Suc

Vecka : 1649 1749

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
191965	BIA	SUC		Förarbete triangelspåret	E	1735	1739	M-F	09:00	15:00	D		A	Suc msi 175-Bia L1	X		PSB M1
PSB						1739	1739	nmS	12:30	11:30	D		A	Suc msi 175-Bia L1	X		Trafikpåverkan: Trafikavbrott mot Ådalsbanan och Mittbanan. Objekt 191965 och 191955 hör ihop.

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

Norra

Stamb gm Ö Norrland Utom Vns-Uå

Vecka : 1649 1749

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
193704 PSB	KLR	THM		Spårbyte Bds-Bst, etapp 3	E	1730	1738	M-S	23:00	24:00	D	Spårbyte	A	Klr infsi 1/1-Thm infsi 2/2	X		PSB N1
						1739	1739	M-L	23:00	24:00	D	Spårbyte	A	Klr infsi 1/1-Thm infsi 2/2	X		Trafikpåverkan:
						1730	1739	M-S	00:00	06:00	D	Spårbyte	A	Klr infsi 1/1-Thm infsi 2/2			Trafikavbrott Koler-Träskholm v1730-1741
						1740	1740	M-S	00:00	05:00	D	Efterarbete	A	Klr infsi 1/1-Thm infsi 2/2	X		Spårbyte etapp 3 Koler-Träskholm.
						1741	1741	M-S	00:00	05:00	D	Efterarbete	A	Klr infsi 1/1-Thm infsi 2/2	X		
						1729	1740	M-S	00:00	24:00	H		H	(sth: 90/40 km+m: 1061,920/1021,819 Längd: 5000)			Hastighetsnedsättning sth 40 i 5000 meter. Hastighetsnedsättning ligger under vecka 1729-40

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 : 1649 1749

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
196417	A	MDM		Stenkumla - Dunsjö	E	1728	1732	M-S	00:00	24:00	H		A	Å 31,33 - Mdm 32,34,36	X		PSB Ö2
PSB				dubbelspår		1733	1733	M	00:00	04:40	H		A	Å 31,33 - Mdm 32,34,36	X		Trafikpåverkan: Totalavbrott (Motala) - (Hallsberg)

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 : 1649 1749

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
198023 PSB	SUB	BKB		Mälarbanan - 17:2 Espdr +Totalavstängt 1:2	NED	1727	1727	Ti-F	04:00	22:00	H		A	Sub 896 - Bkb N41	X		PSB Ö7
					Alla	1727	1727	F-S	22:00	24:00	H		A	Sub 894, 896 - Bkb U71, N41	X		Trafikpåverkan
						1728	1728	M-S	00:00	24:00	H		A	Sub 894, 896 - Bkb U71, N41	X		Helavstängt Sub-(Bkb) från F kl 22.00. Obs Ti-F v1727
						1729	1729	M	00:00	04:30	D		A	Sub 894, 896 - Bkb U71, N41	X		enkelspårdrift enl ök.
198039 PSB	SUB	JKB		Mälarbanan - 17:2 Totalavstängt 2:2	Alla	1729	1729	M-S	04:30	24:00	H		A	Sub 976, 978 - Jkb 28, 58, Khä 32, 62	X		PSB Ö6
																	Trafikpåverkan
						1730	1732	M-S	00:00	24:00	H		A	Sub 976, 978 - Jkb 28, 58, Khä 32, 62	X		Helavstängt Sundbyberg-Jakobsberg
197159 PSB	DUO	BKB		Mälarbanan - Söndagstider	Alla												Möjligt att vända tåg i Sundbyberg och Jakobsberg,
																	Går att trafikera Jkb och Khä från Bål.
						1733	1733	M	00:00	04:30	D		A	Sub 976, 978 - Jkb 28, 58, Khä 32, 62	X		Gränspunkter ändrade efter nya förutsättningar i Khä.
																	151130/is
						1701	1714	S	02:00	08:50	D		A	Duo 22, 52 - Bkb U71, N41	X		PSG Ö4
						1718	1720	S	02:00	08:50	D		A	Duo 22, 52 - Bkb U71, N41	X		Trafikpåverkan
						1735	1741	S	02:00	08:50	D		A	Duo 22, 52 - Bkb U71, N41	X		Helavstängt Duvbo-Barkarby
						1743	1743	S	02:00	08:50	D		A	Duo 22, 52 - Bkb U71, N41	X		Möjligt att vända tåg i Sundbyberg och Barkarby
						1745	1748	S	02:00	08:50	D		A	Duo 22, 52 - Bkb U71, N41	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

Östra

Stockholm-Sundbyberg

Vecka : 1649 1749

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
198021 PSB	HUV	SUB		Mälarbanan - 17:2 Espdr +Totalavstängt 1:2	NED	1727	1727	Ti-F	04:00	22:00	H		A	Ke 304, 306 - Sub 896	X		PSB Ö5
					Alla	1727	1727	F-S	22:00	24:00	H		A	Ke 300, 302, 304, 308, 306 - Sub 894, 896	X		Trafikpåverkan
						1728	1728	M-S	00:00	24:00	H		A	Ke 300, 302, 304, 308, 306 - Sub 894, 896	X		Helavstängt (Karlberg)/(Tomteboda)-Sundbyberg från F kl 22.00. Obs Ti-F v1727 enkelspårdrift enl ök.
						1729	1729	M	00:00	04:30	D		A	Ke 300, 302, 304, 308, 306 - Sub 894, 896	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

Östra

Svealandsbanan

Vecka : 1649 1749

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
192373 PSB	HÄD	MBY		Strängnäs - Härad dubbelspårsutbyggnad	E	1716	1716	LS	00:00	24:00	H		A Häd 122 - Mby 241		X		PSB Ö1
						1717	1717	M-S	00:00	24:00	H		A Häd 122 - Mby 241		X		Trafikpåverkan: Totalavbrott
						1718	1718	M	00:00	04:30	D		A Häd 122 - Mby 241		X		
192374 PSB	HÄD	MBY		Strängnäs - Härad dubbelspårsutbyggnad	E	1734	1734	M-S	04:30	24:00	H		A Häd 122 - Mby 241		X		PSB Ö1
						1735	1735	M	00:00	04:30	D		A Häd 122 - Mby 241		X		Trafikpåverkan: Totalavbrott

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
Skånebanan Hb-Crgb
Vecka : 1649 1749

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
194201 PSB	ÅP	KÅB	X	Signalarbeten skånebanan inför sth höjning, Etapp 9	E	1749	1749	nmTi-nmF	21:10	05:00	D Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Kåb 22 - Åp 21 - Åp 22, ; E-skydd : Kåb 21 - Åp 21 - Åp 22-åp 24, Åp 51- Åp 52	X		PSB S2 Trafikpåvekan: trafikavbrott.
						1749	1749	M-L	00:00	24:00	H Espdr varje vecka	H	(sth: 140/70 km+m: 52,000/53,000 Längd: 1000)			
194200 PSB	KÅB	KVI	X	Signalarbeten skånebanan inför sth höjning, Etapp 8	E	1747	1747	nmTi-nmF	21:10	05:00	D Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Kvi 22 - Kåb 21 - Kåb 22, ; E-skydd :Kvi 21 - Kåb 22	X		PSB S2 Trafikpåvekan: trafikavbrott.
						1748	1748	nmTi-nmF	21:10	05:00	D Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Kvi 22 - Kåb 21 - Kåb 22, ; E-skydd :Kvi 21 - Kåb 22			
						1747	1748	M-S	00:00	24:00	H Espdr varje vecka	H	(sth: 140/70 km+m: 47,000/52,000 Längd: 5000)			
194199 PSB	KVI	KL	X	Signalarbeten skånebanan inför sth höjning, Etapp 7	E	1744	1744	nmTi-nmF	21:10	05:00	D Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Hyl 22 - Kl 21 - Kl 22, ; E-skydd :Hyl 21 - Kl 22	X		PSB S2 Trafikpåvekan: trafikavbrott.
						1745	1745	nmTi-nmF	21:10	05:00	D Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Hyl 22 - Kl 21 - Kl 22, ; E-skydd :Hyl 21 - Kl 22			
						1746	1746	nmTi-nmF	21:10	05:00	D Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Hyl 22 - Kl 21 - Kl 22, ; E-skydd :Hyl 21 - Kl 22			
						1744	1746	M-S	00:00	24:00	H Espdr varje vecka	H	(sth: 140/70 km+m: 42,000/47,000 Längd: 5000)			
194198 PSB	KL	HYL	X	Signalarbeten skånebanan inför sth höjning, Etapp 6	E	1740	1740	nmTi-nmF	21:10	05:00	D Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Hyl 22 - Kl 21 - Kl 22, ; E-skydd: Hyl 21 - Kl 22	X		PSB S2 Trafikpåvekan: trafikavbrott.
						1741	1741	nmTi-nmF	21:10	05:00	D Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Hyl 22 - Kl 21 - Kl 22, ; E-skydd: Hyl 21 - Kl 22			
						1742	1742	nmTi-nmF	21:10	05:00	D Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Hyl 22 - Kl 21 - Kl 22, ; E-skydd: Hyl 21 - Kl 22			
						1743	1743	nmTi-nmF	21:10	05:00	D Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Hyl 22 - Kl 21 - Kl 22, ; E-skydd: Hyl 21 - Kl 22			
						1740	1743	M-S	00:00	24:00	H Espdr varje vecka	H	(sth: 140/70 km+m: 32,000/42,000 Längd: 10000)			
194197 PSB	HYL	PT	X	Signalarbeten skånebanan inför sth höjning, Etapp 5	E	1738	1738	nmTi-nmF	21:10	05:00	D Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Hyl 22 - Pt 21 - Pt 22, ; E-skydd :Pt 21 - Hyl 22	X		PSB S2 Trafikpåvekan: trafikavbrott.
						1739	1739	nmTi-nmF	21:10	05:00	D Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Hyl 22 - Pt 21 - Pt 22, ; E-skydd :Pt 21 - Hyl 22			
						1738	1739	M-S	00:00	24:00	H Espdr varje vecka	H	(sth: 140/70 km+m: 25,000/32,000 Längd: 7000)			
194196 PSB	PT	VTO	X	Signalarbeten skånebanan inför sth höjning, Etapp 4	E	1735	1735	nmTi-nmF	21:10	05:00	D Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Pt 22 - Vto 21 - Vto 22, ; E-skydd :Pt 21 - Vto 22	X		PSB S2 Trafikpåvekan: trafikavbrott.
						1736	1736	nmTi-nmF	21:10	05:00	D Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Pt 22 - Vto 21 - Vto 22, ; E-skydd :Pt 21 - Vto 22			
						1737	1737	nmTi-nmF	21:10	05:00	D Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Pt 22 - Vto 21 - Vto 22, ; E-skydd :Pt 21 - Vto 22			
						1735	1737	M-S	00:00	24:00	H Espdr varje vecka	H	(sth: 140/70 km+m: 18,000/25,000 Längd: 7000)			

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
Skånebanan Hb-Crgb
Vecka : 1649 1749

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
194195 PSB	VTO	TY	X	Signalarbeten skånebanan inför sth höjning, Etapp 3	E	1733	1733	nmTi-nmF	21:10	05:00	D	Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Vto 22 - Ty 21 - Ty22, ; E-skydd: Vto 21 - Ty 22	X	PSB S2 Trafikpåvekan: trafikavbrott.	
						1734	1734	nmTi-nmF	21:10	05:00	D	Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Vto 22 - Ty 21 - Ty22, ; E-skydd: Vto 21 - Ty 22	X		
						1733	1734	M-S	00:00	24:00	H	Espdr varje vecka	H	(sth: 140/70 km+m: 12,000/18,000 Längd: 6000)	X		
194194 PSB	TY	FIN	X	Signalarbeten skånebanan inför sth höjning, Etapp 2	E	1730	1730	nmTi-nmF	21:10	05:00	D	Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Ty 22 - Fin 21 - Fin 22, ; E-skydd : Fin 21 - Ty 22	X	PSB S2 Trafikpåvekan: trafikavbrott	
						1731	1731	nmTi-nmF	21:10	05:00	D	Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Ty 22 - Fin 21 - Fin 22, ; E-skydd : Fin 21 - Ty 22	X		
						1732	1732	nmTi-nmF	21:10	05:00	D	Stopp, varje vecka	A	A-skydd: Ty 22 - Fin 21 - Fin 22, ; E-skydd : Fin 21 - Ty 22	X		
						1730	1732	M-S	00:00	24:00	H	Espdr varje vecka	H	(sth: 140/70 km+m: 6,000/12,000 Längd: 6000)	X		
194193 PSB	FIN	(HM)	X	Signalarbeten skånebanan inför sth höjning, Etapp1	E	1729	1729	nmTi-nmF	21:10	05:00	D	Stopp	A	A-skydd: Fin 21 - Fin 22, Fin 22 - Hm 106, Hm 106 - Hm 116; E-skydd : Fin 21 - Hm 106, Hm 106 - Hm 176,241,243,245 samt Hm hf i vxl 492, 518,519,551,554	X	PSB S2 Trafikpåvekan: Trafikavbrott.	
						1729	1729	M-S	00:00	24:00	H	Espdr varje vecka	H	(sth: 140/70 km+m: 0,001/6,000 Längd: 5999)	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
Ystadbanan
Vecka : 1649 1749

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
211104 PSB	RYE	SI		Y - Si, E4. Ibruktagandebes/Inkoppling nytt ställverk, inläsning TLS	E	1746	1746	M-L	00:00	24:00	H	Inkoppling nytt ställverk, Totalavstängt	A	A-skydd: Rye 21 - Si SL1; E-skydd: Rye 21 - Si SL1	X		Trafikpåverkan: Totalavstängt Må-Lö. Rydsgård - Simrishamn
						1746	1747	M-S	00:00	24:00	H		H	(sth: 140/80 km+m: 58,800/96,000 Längd: 37200)			

Mellersta

Bergslagsbanan Gä-Fv.....	1
Mittbanan.....	2
Ostkustbanan.....	3
Adalsbanan Lsl-Suc.....	4

Norra

Stamb gm Ö Norrland Utom Vns-Uå.....	5
--------------------------------------	---

Östra

Godsstråket gm Bergslagen.....	6
Mälarbanan Sub-Hsa.....	7
Stockholm-Sundbyberg.....	8
Sveaölandsbanan.....	9

Södra

Skånebanan Hb-Crgb.....	10
Ystadbanan.....	12

Bevakning av driftplatser

Trafikverket planerar bevakning av driftplatser enligt denna bilaga.

Kategori A

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

Driftplatser som ständigt är lokalbevakade

- | | |
|---------------|--------------|
| - Borlänge | - Nässjö |
| - Helsingborg | - Sundsvall |
| - Kil | - Trelleborg |
| - Luleå | - Ånge |

Kategori B

Driftplatser 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 driftplatser som tidvis fjärrstyrs från trafikcentral och som under övrig tid är lokalbevakade. Under den tid som driftplatsen är fjärrstyrd kan förutsättningarna för kapacitetstilldelning vara begränsade.

Driftplatser som planenligt är lokalbevakade tidvis och fjärrstyrda tidvis

- Fagersta central
- Jönköpings godsbangård
- Ystad

Driftplatser som planenligt är lokalbevakade tidvis

- | | |
|--|-------------|
| - Bengtsfors | - Strömstad |
| - Berga | - Sunne |
| - Blomstermåla | - Tanum |
| - Bofors | - Tomelilla |
| - Borås | - Torsby |
| - Bäckebrom | - Torup |
| - Dingle | - Vaggeryd |
| - Eksjö | - Veddige |
| - Filipstad | - Vetlanda |
| - Forshem | - Vimmerby |
| - Fristad | - Viskafors |
| - Hältevad | - Värnamo |
| - Hultsfred | |
| - Hällefors | |
| - Kisa | |
| - Klevshult | |
| - Landeryd | |
| - Lidköping | |
| - Ljung | |
| - Lycksele | |
| - Mariestad | |
| - Mora | |
| - Munkedal | |
| - Månsarp | |
| - Mönsterås | |
| - Mörlunda | |
| - Nykroppa (fjärrstyrs från
Daglösen) | |
| - Olofström | |
| - Oskarshamn | |
| - Rottneros | |
| - Skene | |
| - Skillingaryd | |
| - Smedjebacken | |
| - Smålandsstenar | |
| - Storfors | |

Kategori C

Driftplatser som planenligt 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.

Driftplatser som kan lokalbevakas tidvis

- | | |
|-------------|---------------|
| - Forsheda | - Reftele |
| - Lyrestad* | - Simrishamn |
| - Lysvik | - Skellefteå* |
| - Malmbäck | |

* Driftplatsen 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

Driftplatser som planenligt inte är lokalbevakade tillhör kategori D. Trafikverket planerar inte bevakning på dessa platser.

Driftplatser som inte lokalbevakas

- | | |
|------------------|----------------|
| - Billesholm | - Mariannelund |
| - Billingsfors | - Molkom |
| - Dals Långed | - Oskarström |
| - Finnforsfallet | - Rossön |
| - Gunnarn | - Skee |
| - Gärsnäs | - Sollefteå |
| - Horred | - Söderbärke |
| - Hova | - Ådalsliden |
| - Järpås | - Åseda |
| - Kattisavan | - Åsensbruk |
| - Köpingsbro | - Österalnö |

Banstandarddata

Dokumentet lämpar sig inte för publicering i tryckt form då dokumentet innehåller en stor mängd rader och flera flikar. Dokument finns tillgänglig på Trafikverkets webbplats

http://www.trafikverket.se/contentassets/32a43e0bd6fd42bda85f95a437b22f7c/bil_3_d_jnb_2017_banstandarddata_2017_02_27.xlsx

JNB 2017 Bilaga 3.E STH och medelhastighet per sträcka

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h)	Skyltad medelhastighet utan maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Skyltad medelhastighet med maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
111	(Peuravaara)	Riksgränsen	130	92	102	
112	Peuravaara	Kiruna Malmbangård	100	82	86	
113	(Gällivare)	(Peuravaara)	160	105	118	
114	Gällivare	Koskullskulle	100	63/70	63/70	Första värdet anger medelsth Kos - Gv, andra värdet anger medel sth riktning Stk - Kaa.
116	(Råtsi)	Svappavaara	80	78	78	
118	(Boden central)	(Gällivare)	135	101	114	
118	(Koijuvaara)	Aitik	70	62	62	
119	(Boden central)	(Luleå)	140	123	135	
120	Buddbyn - Boden central	Bodens södra	120	96	103	
124	Bastuträsk	(Bodens södra)	160	87	87	Spårbyte Koler-Älvsbyn 2016. Nedsättningen till sth 130 km/h kvarstår för sträckan Bastuträsk-Koler km 969+017 - 1060+837, med undantag för två korta sträckor (sammanlagt ca 700 spm) där det är nedsatt till sth 100 km/h. OBS! Ej medräknat i medelhastigheter.
126	(Vännäs)	(Bastuträsk)	140	112	121	
129	(Mellansel)	(Vännäs)	160	104	112	
130	(Långsele)	Mellansel	130	91	92	
132	(Morjärv)	Bredviken	200	144	155	
133	(Bredviken)	(Haparanda)	250	193	240	
137	(Buddbyn)	Morjärv	160	114	129	
141	(Nyfors)	Piteå/Svedjan	90	83	83	
143	(Bastuträsk)	Skelleftehamns övre	100	87	87	
146	(Vännäs)	Umeå central	135	102	114	
147	(Umeå central)	Holmsund	180	77	85	
149	(Mellansel)	(Örnsköldsviks C)	80	77	77	
152	(Hällnäs)	(Storuman)	90	75	75	
153	(Forsmo)	(Hoting)	70	69	69	
171	Örnsköldsviks central	(Gimonäs)	250	196	245	
173	(Husum norra)	Rågön	50	49	49	
175	(Västerasby)	(Örnsköldsviks central)	250	200	250	
211	(Bräcke)	Långsele	120	103	103	
212	(Ånge)	Bräcke	180	143	172	Avser sträckan Bä - Mdl
215	(Ramsjö)	(Ånge)	160	137	148	
216	(Ljusdal)	Ramsjö	160	115	140	
217	Ljusdal	Bollnäs	160	122	146	
218	(Bollnäs)	Ockelbo	200	141	162	
221	(Östersunds central)	Storlien riksgränsen	140	110	119	

JNB 2017 Bilaga 3.E STH och medelhastighet per sträcka

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h)	Skyltad medelhastighet utan maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Skyltad medelhastighet med maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
222	Östersunds central		160	66	75	
223	(Bräcke)	(Östersunds centra)	160	117	143	
224	(Ånge)	(Sundsvall c)	130	96	106	
231	(Timrå)	Tunadal	40	23	23	
232	(Härnösand)	Västeraspby	200	110	120	
232	(Västeraspby)	(Långsele)	70	40	40	
233	(Sundsvall)	Härnösand	200	91	114	
234	Sundsvall c		130			
235	(Sundsvall c)	(Gävle central)	200	135	153	
236	Stugsund	(Åänge)	40	30	30	Upphört underhåll på delsträckan (Sandarne) - Stugsund från T15
237	(Härnösand)	Ålandsbro	40	39	39	Upphört underhåll från T15
238	(Västeraspby)	Nyland	40	39	39	
239	Norrsundet	(Hamrångefjärden)	40	40	40	Upphört underhåll från T15
242	(Kilafors)	(Söderhamns västra)	140	105	125	Öppnas för trafik 2017-10-30
243	(Ockelbo)	(Gävle central)	160	118	145	
251	(Furudal)	(Bollnäs)	40	33	33	Upphört underhåll från T16
302	(Gävle central)	Fliskär	40	38	38	
303	Gävle central		140	59	78	
306	Borlänge fr. Avesta Krylbo	(Repbäcken)	120	65	73	
311	(Ockelbo)	(Storvik)	120	110	110	
312	(Storvik)	(Avesta Krylbo)	130	112	122	
313	(Frövi)	Avesta Krylbo	130	104	116	
315	Storvik	(Gävle central)	120	116	117	
322	(Falun cental)	(Storvik)	120	98	111	
323	Falun central	(Borlänge)	120	103	111	
324	(Borlänge central)	Ludvika	140	111	126	
325	(Ludvika)	Ställdalen	140	105	116	Via Hörkenspåret
326	Hällefors	(Kil)	135	-	-	Sth med procentuellt hastighetsöverskridande
327	(Ställdalen)	(Hällefors)	140	101	113	
331	Repbäcken	Mora	140	112	128	
333	(Avesta Krylbo)	(Borlänge central)	180	136	154	
334	Grycksbo	(Falun central)	30	30	30	
340	(Fagersta centrum)	(Ludvika)	90	87	87	
341	Brattheden	(Fagersta centrum)	140	102	108	
344	(Snyten)	(Ängelsberg)	40	40	40	
345	(Kolbäck)	(Brattheden)	140	126	136	
348	Tillberga	(Västerås norra)	130	112	112	
349	Västerås norra	Kolbäck	200	182	182	

JNB 2017 Bilaga 3.E STH och medelhastighet per sträcka

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h)	Skyltad medelhastighet utan maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Skyltad medelhastighet med maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
350	(Kolbäck)	Jädersbruk	200	142	150	
351	(Frövi)	(Jädersbruk)	120	109	109	
354	(Jädersbruk)	(Hovsta)	200	200	200	
361	Vika	(Mora)	40	37	37	Upphört underhåll på delsträckan (Lomsmyren) - Vika från T15
364	(Kristinehamn)	Filipstad/Persberg	90	77	80	
371	(Mora)	Blyberg	40	39	39	
371	(Blyberg)	Märbäck	10			otrafikerad sträcka
375	(Malung)	Malungfors				Upphört underhåll från T15
376	(Repbäcken)	Malung	70	68	68	
382	(Kil)	Karlstad Välsviken	195	146	174	
383	(Laxå)	(Karlstad Välsviken)	200	143	174	
391	(Grängesberg)	(Frövi)	115	87	87	Via Silverhöjden
393	Bofors	(Strömtorp)	50	46	46	
395	(Karlstads central)	Skoghall	30			
401	Ulriksdal	Stockholms central, km 0	200	119	133	
401	Älvsjö	Stockholms central, km 0	160	104	104	
402	(Solna) - Hagalund					endast växling
403	Tomtebodas rangerbangård - Huvudsta		20	20	20	
404	(Karlberg)	Sundbyberg	140	92	93	
405	(Tomtebodas)	Värtan	40	40	40	
406	(Älvsjö rbg)	Liljeholmen				Uppgift saknas
407	Älvsjö	Älvsjö gbg	145	68	68	
409	(Tomtebodas övre)	(Älvsjö)	90	?	?	Fr.o.m 2017-07-10
410	(Älvsjö)	Södertälje hamn	130	111	118	
412	(Södertälje hamn)	Järna	200	128	142	
413	Södertälje centrum	(Södertälje hamn)	100	80	93	
414	(Järna)	(Katrineholms central)	200	145	185	
416	(Katrineholms central)	(Hallsberg)	200	155	195	
418	(Flemingsberg)	(Järna)	250	195	244	
419	Hallsberg pbg – Östansjö; Hallsberg pbg - Skymossen					Uppgift saknas
420	Katrineholms central fr. Baggetorp		200	146	186	
420	Katrineholms central fr. Strångsjö		200	125	144	
421	(Järna)	(Åby)	160	115	133	
422	(Katrineholms central)	(Åby)	200	147	186	

JNB 2017 Bilaga 3.E STH och medelhastighet per sträcka

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h)	Skyltad medelhastighet utan maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Skyltad medelhastighet med maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
429	Uppsala central	Uppsala norra	160	119	137	
430	(Märsta)	(Uppsala central)	200	158	184	
431	Sala	(Uppsala norra)	160	125	153	
433	(Ulriksdal)	Märsta	200	182	184	
434	(Uppsala central)	(Gävle central)	250	187	196	
435	(Örbyhus)	Hallstavik	70	66	66	2017: Dannemora - Hallstavik sth 40 km/h km 1+360 till km 54+200 . OBS ej medräknat i medelhastigheter.
441	(Sala)	(Avesta Krylbo)	180	131	162	
443	(Tillberga)	(Sala)	130	93	102	
444	(Kungsängen)	(Västerås norra)	200	197	197	
445	(Sundbyberg)	Kungsängen	200	123	138	
450	Eskilstuna central	Rekarne	200	150	165	
451a	(Södertälje hamn)	Södertälje syd övre	200	141	141	
451b	(Södertälje syd övre)	(Eskilstuna central)	200	195	197	
452	(Folkesta)	Nybybruk	30	30	30	
453	Åkers styckebruk	(Grundbro)	40	40	40	
476	Västerhaninge	(Älvsjö)	160	118	133	
477	(Västerhaninge)	Nynäshamn	160	123	131	
490	(Rekarne)	(Valskog)	160	144	151	
492	Oxelösund	(Flens övre)	100	83	83	
493	(Rekarne)	(Kolbäck)	135	97	121	
494	Flens övre	(Eskilstuna central)	120	92	92	
502	Linköpings central		200	112	135	
504	Norrköpings central		180	104	132	
505	Åby	(Mjölby)	200	133	167	
511	(Östansjö)	Laxå	200	160	200	
512	(Laxå)	Falköpings central	200	158	197	2017: Skövde - Falköping nedspår km 313+173-342+866 ny sth 130 km/h. OBS ej medräknat i medelhastigheter.
522	(Skymossen)	(Mjölby)	160	137	139	
524	(Hallsberg pbg)	Frövi	140	123	123	
552	(Gårdsjö)	(Håkantorp)	100	83	84	2017:-Nedsättning sth 80 för följande delsträckor. Mariestad-Lugnås, Km 41+490 till Km 50+193, Råbäck-Källby, Km 72+350 till Km 84+584 samt Lidköping-Håkantorp, Km 94+390 till Km 120+424. OBS ej medräknat i medelhastigheter.
563	(Kimstad)	Finspång	40	39	39	

JNB 2017 Bilaga 3.E STH och medelhastighet per sträcka

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h)	Skyltad medelhastighet utan maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Skyltad medelhastighet med maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
591	(Kumla)	Närkes Kvarntorp				Trafikeras som sidospår.
601	(Göteborg Kville)	(Göteborg Marieholm)	90	90	90	
601	(Olskroken)	Gubbero	70	56	56	
601	Almedal	Göteborg central	105	82	82	Via Gubbero
601	Göteborg central	Partille	150	105	136	Via Olskroken
601	Göteborg norra	Olskroken	40	40	40	
601	Olskroken	Göteborg Kville	80	63	63	
601	Olskroken	Göteborg Marieholm	110	88	88	
602	Sävenäs rangerbangård		20	20	20	
603	Göteborg Kville	Göteborg Skandiahammen	40	38	38	
611	(Falköpings central)	(Alingsås)	200	153	193	2017: Floby - Alingsås nedspår km 357+504-411+653 ny sth 130 km/h. Vårgårda - Alingsås uppspår km 390+901-412+927 ny sth 130 km/h. OBS ej medräknat i medelhastigheter.
612	Alingsås	(Partille)	180	112	138	
621	(Uddevalla central)	Strömstad	90	79	87	
623	(Munkedal)	Lysekil				Uppgift saknas
624	(Stenungsund)	(Uddevalla central)	140	104	118	
625	(Göteborg Kville)	Stenungsund	140	115	130	
626	(Almedal)	Kungsbacka	180	160	173	
627	(Kungsbacka)	Kistinge	200	176	189	
628	(Eldsberga)	Ängelholm	200	149	149	
629	(Torebo)	Falkenberg godsstation	105			
630	Furet	Kistinge	200	142	142	Via Halmstads central
631	Kil	Charlottenberg gräns	160	117	143	
634	Älvängen	(Göteborg Marieholm)	200	160	200	
635	Öxnered	(Älvängen)	200	160	200	
636	(Skälebol)	(Kornsjö-gränsen)	200			
637	(Kil)	(Öxnered)	160	131	146	
640	Halmstad rangerbangård		130			
641	(Almedal)	(Borås central)	140	93	108	
651	Uddevalla central	(Öxnered)	140	108	118	
652	(Öxnered)	(Håkantorp)	110	50	103	2017: Nedsättning sth 80 för följande delsträckor: Vänersborg-Grästorp 25+543 till km 36+500,40+920 till km 43+000 samt Grästorp-Håkantorp km 50+359 till km 56+800 . OBS ej medräknat i medelhastigheter.
653	Håkantorp	(Herrljunga)	160	145	151	

JNB 2017 Bilaga 3.E STH och medelhastighet per sträcka

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h)	Skyltad medelhastighet utan maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Skyltad medelhastighet med maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
654	(Herrljunga)	(Borås central)	110	100	100	2017: Herrljunga-Fristad sth 80 km/h. km 94+000 till km 119+999. OBS ej medräknat i medelhastigheter.
655	Borås central		100	81	81	
656	(Borås central)	(Varberg)	110	101	101	2017: STH 80 km/ för sträckorna Borås-Viskafors 142+800 till km 143+300, Skene -Varberg km 166+800 till km 211+300. OBS ej medräknat i medelhastigheter.
661	(Kil)	Torsby	90	72	82	
662	(Mellerud)	Billingsfors	80	59	59	2017: Mellerud - Billingsfors från km 0+820 till km 38+795 ny sth 50 km/h för godstrafik. OBS ej medräknat i medelhastigheter.
666	(Alvhem)	Lilla Edet	40	39	39	
710	(Falköpings central)	(Sandhem)	160	155	158	
711	Sandhem	(Nässjö central)	160	119	131	
715	(Jönköpings central)	Jönköpings gbg	60	60	60	
720	Värnamo	(Alvesta)	160	146	151	
721	(Borås)	(Värnamo)	160			
731	(Jönköping gbg)	(Vaggeryd)	100	83	83	
732	(Nässjö central)	(Landeryd)	125	97	98	
733	Landeryd	(Furet/Halmstads central)	120	92	92	
735	(Torup)	Hyltebruk	40	40	40	
742	Smålands Burseryd	(Landeryd)	40	40	40	
751	(Värnamo)	Helmershus	40	40	40	
810	Mjölby		140	100	118	
811	(Mjölby)	(Nässjö central)	200	142	181	2017: Tranås - Flisby uppspår km 296+823 till km 332+120 ny sth 130 km/h. Tranås - Gripenberg nedspår km 297+042 till km 306+757 ny sth 130 km/h. OBS ej medräknat i medelhastigheter.
813	(Nässjö central)	(Alvesta)	200	160	200	
814	Alvesta	Älmhult	200	185	196	
815	(Älmhult)	(Hässleholm)	200	160	200	
817	Nässjö central		200	80	85	
821	(Alvesta)	Växjö	160	126	143	
822	(Växjö)	Emmaboda	160	132	154	
823	(Emmaboda)	Karlskrona central	200	118	137	
824	(Emmaboda)	(Kalmar södra)	200	137	157	

JNB 2017 Bilaga 3.E STH och medelhastighet per sträcka

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h)	Skyltad medelhastighet utan maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Skyltad medelhastighet med maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
827	Kalmar södra	Kalmar central	140	97	105	
829	(Nässjö central)	Vetlanda	100	93	93	
831	(Nässjö central)	(Hultsfred)	100	89	89	
832	Hultsfred	Berga	110	97	106	
833	(Berga)	Oskarshamn	100	96	96	
841	(Bjärka-Säby)	(Hultsfred)	120	95	100	
843	(Linköpings central)	Bjärka Säby	100	93	93	
845	(Bjärka-Säby)	Västervik	110	90	90	
851	(Älmhult)	Olofström	70	68	68	
872	(Vetlanda)	Kvillsfors	40	39	39	Kvillsfors-Järnforsen trafikeras som sidospår
873	(Kvillsfors)	(Paulistrom)				trafikeras som sidospår
875	(Blomstermåla)	(Berga)	120	91	98	
876	(Kalmar södra)	Blomstermåla	120	89	96	
877	Mönsterås	(Blomstermåla)	70	70	70	
901	(Malmö central)	Lockarp	200	133	158	
901	Arlöv	(Malmö godsbangård)				Uppgift saknas
901	Arlöv	Lockarp				Uppgift saknas
910	(Hässleholm)	(Höör)	200	160	200	
912	Höör	(Arlöv)	200	151	187	
913	(Lockarp)	(Trelleborg)	130	110	110	
914	Trelleborg		110	50	50	
919	(Fosieby)	Lernacken	200	156	168	
920	(Ängelholm)	(Helsingborgs central)	180	142	148	
922	(Ängelholm)	(Åstorp)	130	127	127	
923	(Åstorp)	(Kattarp)	120	119	119	
924	(Åstorp)	(Teckomatorp)	120	119	119	
925	(Kävlinge)	(Arlöv)	110	109	109	
926	(Helsingborgs central)	Teckomatorp	140	135	136	
927	(Teckomatorp)	(Kävlinge)	140	137	138	
931	(Elsberga)	(Hässleholm)	130	118	118	
932	(Hässleholm)	(Åstorp)	130	124	124	
933	(Helsingborgs rbg)	Åstorp	130	122	122	
935	(Teckomatorp)	(Eslöv)	120	118	118	
937	Landskrona godsbangård	(Landskrona östra)	80	80	80	
938	(Helsingborgs central)	(Kävlinge)	200	186	193	via Landskrona östra
940	Kävlinge	(Lund c)	200	181	193	
941	(Hässleholm)	(Karpalund)	160	147	159	
942	Karpalund	Kristianstads gbg	160	96	96	via Kristianstads central
943	(Kristianstads central)	(Karlskrona central)	160	119	129	

JNB 2017 Bilaga 3.E STH och medelhastighet per sträcka

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h)	Skyltad medelhastighet utan maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Skyltad medelhastighet med maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
952	(Kristianstads central)	Åhus	40	37	37	
960	(Malmö central)	(Lernacken)	200	138	146	via Hyllie
960	(Malmö central)	(Svågertorp)	160	119	124	via Hyllie
961	(Lockarp)	Ystad	160	140	146	
964	(Östervärn)	Brågarp				otrafikerad sträcka
969	(Ystad)	Simrishamn	140	118	120	
990	(Lernacken)	(Köbenhavns Lufth. Kastrup)	200	198	199	Tvåskenssignalering till dess E2 kopplas in

Lutningar per stråk

Dokumentet lämpar sig inte för publicering i tryckt form då dokumentet innehåller en stor mängd rader och flera flikar. Dokument finns tillgänglig på Trafikverkets webbplats

http://www.trafikverket.se/contentassets/32a43e0bd6fd42bda85f95a437b22f7c/bil_3f_jnb_2017_lutningar_-2016_11_01.xlsx

Prioriteringskriterier

Innehållsförteckning

1	Omfattning.....	2
1.1	Tåglägen.....	2
1.2	Associationer.....	2
1.3	Banarbeten.....	2
2	Principiell uppbyggnad av prioriteringskriterier.....	2
2.1	Grundläggande princip.....	2
2.2	Uppgifter i ansökan.....	2
2.3	Kategorisera objekten.....	2
2.4	Fördefinierade kostnadsparametrar för kategorierna.....	3
2.5	Beräkna kostnadsskillnader mellan lösningar (giltiga tåglägen).....	3
2.6	Prioritera effektivaste lösningalternativet.....	3
3	Uppgifter som behövs för prioriteringskriterierna.....	3
3.1	Uppgifter för tåglägen.....	3
3.2	Uppgifter för associationer mellan tåglägen.....	5
3.3	Uppgifter för banarbeten.....	6
4	Indelning i och identifiering av prioriteringskategorier.....	8
4.1	Kategorisering av tåglägen och associationer.....	8
4.2	Identifieringsvillkor för prioriteringskategorier.....	8
4.3	Prioriteringskategorier för tåg – godstransporter.....	11
4.4	Prioriteringskategorier för tåg - persontransporter.....	12
4.5	Prioriteringskategorier för tåg - tomtransporter.....	13
4.6	Prioriteringskategorier för associationer -anslutningar.....	14
4.7	Prioriteringskategorier för associationer – omlopp.....	14
5	Kostnadsparametrar.....	15
5.1	Kostnadsparametrar för tåg.....	15
5.2	Kostnadsparametrar för associationer.....	16
6	Förutsättningar för beräkning av samhällsekonomiska kostnader.....	17
6.1	Konfliktlösta alternativ.....	17
6.2	Giltiga tåglägen.....	17
6.3	Beräkningsmodell för samhällsekonomiska kostnader.....	18
6.4	Kostnad för ”Exkluderat tågläge”.....	18
6.5	Manuella korrigeringar för begränsningar i modellen.....	18
7	Kriterier för prioritering baserade på beräkningar.....	19

1 Omfattning

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

1.1 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.

1.2 Associationer

Associationer mellan tåglägen är ett planeringsobjekt som ska hjälpa till att hålla reda på kommersiella och produktionstekniska ”nätverk”. Associationerna beskriver tidsmässiga samband mellan tåglägen som kan hänföras antingen till kommersiella behov eller till produktionstekniska behov. En association innehåller inte klockslag utan anger tidsskillnader. Associationen bär därmed alla kostnader som påverkas av hur relationer mellan tåg förändras och upprätthålls. Många kostnader som intuitivt skulle kunna ligga på tomvagnstransporter i flöden kommer i beräkningsmodellen i stället att vara kostnader för ej upprätthållna fordonsomlopp.

1.3 Banarbeten

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.

2 Principiell uppbyggnad av prioriteringskriterier

2.1 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 fastställande av 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.

2.2 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 eller överföring med filformatet TDEF användas, så att ansökan blir korrekt behandlad i tilldelningsprocessen.

2.3 Kategorisera objekten

Alla tåglägen ska delas in i prioriteringskategorier. Indelningen sker med hjälp av ett antal identifieringsvillkor, se avsnitten 4.2–4.4 i denna bilaga. Även

associationer har prioriteringskategorier där indelningen sker med hjälp av identifieringsvillkor, se avsnitt 4.5.

2.4 Fördefinierade kostnadsparametrar för kategorierna

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

2.5 Beräkna kostnadsskillnader mellan lösningar (giltiga tåglägen)

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.

2.6 Prioritera effektivaste lösningsalternativet

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

3 Uppgifter som behövs för prioriteringskriterierna

Följande uppgifter påverkar användningen av prioriteringskriterierna. De uppgifter som direkt påverkar beräkningsmodellen har markerats med B. Övriga uppgifter kan komma att påverka prioriteringen indirekt. Ju fler uppgifter som specificeras, desto mer stöd får Trafikverket när olika intressen ska vägas mot varandra.

3.1 Uppgifter för tåglägen

Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Beskrivning
Gånguppgifter	Obl	B	Specifikation	Tåguppdragets gånguppgifter.
Startplats	Obl	B	Specifikation	
Slutplats	Obl	B	Specifikation	
Avgångstid startplats	Obl	X	Önskemål	Avgångstid från startplatsen enligt tidtabellsförslag. Uppgiften är frivillig om ankomsttid slutplats anges.
Ankomsttid slutplats	Friv	X	Önskemål	Ankomsttid till slutplatsen enligt tidtabellsförslag.
Prioriteringskategori	Obl	B	Deklaration	Prioriteringskategori för tåg enligt identifieringsvillkor och den sökandes bedömning.
Tåglägestjänst	Obl	X	Specifikation	
Trafikaktivitetsplatser (TAP)	Obl	X	Specifikation	Platser där trafikaktiviteter ska ske. Notera att platser där endast tidtabellstekniskt uppehåll kan bli aktuellt inte ska specificeras i ansökan. De påverkar inte prioriteringen.

Järnvägsnätsbeskrivning 2017
 Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier
 Utgåva 2015-12-10

Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Beskrivning
Trafikaktiviteter på trafikaktivitetsplatser	Obl	X	Specifikation	Trafikaktiviteter (trafikutbyten och/eller förartjänsteaktiviteter) ska specificeras med typ enligt lista. Tidtabellstekniska uppehåll är inte trafikaktiviteter.
Upphållstider på trafikaktivitetsplatser	Obl	X	Specifikation	Uppskattad tidsåtgång (min, sek) för samtliga trafikaktiviteter på trafikaktivitetsplatser. Tiden ska endast inrymma trafikaktiviteter men inte annan tidsåtgång såsom tidtabellsteknisk tid, tid för att synkronisera avgång mot anslutning med mera.
Tidigaste acceptabla avgångstid	Friv	X	Villkor	Den tidigaste avgångstiden som den sökande önskar att tågläget ska ha. Uppgiften kan (om så önskas) anges för valfria platser där trafikaktiviteter sker. Uppgiften är frivillig, men Trafikverkets tilldelningsprocess underlättas om uppgiften anges.
Senaste acceptabla ankomsttid	Friv	X	Villkor	Den senaste ankomsttiden som den sökande önskar att tågläget ska ha. Uppgiften kan (om så önskas) anges för valfria platser där trafikaktiviteter sker. Uppgiften är frivillig, men Trafikverkets tilldelningsprocess underlättas om uppgiften anges.
Tidsgräns för godstågs avgång	Friv	B	Deklaration	För angivande av affärskritiskt tidsfönster för godstrafik vid avgång från en eller flera platser (trafikaktivitetsplatser). Om tågläget inte kan rymmas inom fönstret, värderas detta likvärdigt med att tågets hela uppgift går förlorad och ingen tilldelning av tågläget sker.
Tidsgräns för godstågs ankomst	Friv	B	Deklaration	För angivande av affärskritiskt tidsfönster för godstrafik vid ankomst till en eller flera platser (trafikaktivitetsplatser). Om tågläget inte kan rymmas inom fönstret, värderas detta likvärdigt med att tågets hela uppgift går förlorad och ingen tilldelning av tågläget sker.

Järnvägsnätsbeskrivning 2017
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier
Utgåva 2015-12-10

Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Beskrivning
Preferenstid	Friv	B	Specifikation	Den sökande anger den tid i föreslagen tidtabell som anses mest affärskritisk. Uppgiften anges genom att specificera en (och endast en) plats (TAP) plus antingen ankomst eller avgång (utan klockslag) vilket ska referera till en (enligt ovan) önskad ankomst- eller avgångstid på angiven plats. Om fler än en plats anges eller om plats utan föreslaget klockslag anges bortses från lämnade uppgifter.
Maximal totaltid	Friv	X	Villkor	Den största acceptabla totaltiden (mellan start- och slutplats). Uppgiften är frivillig, men Trafikverkets tilldelningsprocess underlättas om uppgiften anges.
Ingår i tågsystem	Friv	X	Villkor	Tågläget ingår i tågsystem med regelbundna intervall (styv tidtabell).
Önskad körväg	Friv	X	Önskemål	Om det finns krav på att tåget framförs viss väg som inte kan specificeras som trafikutbyte, kan detta anges.

*) Obl = Obligatorisk uppgift. Friv = Frivillig uppgift.

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

3.2 Uppgifter för associationer mellan tåglagen

Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Beskrivning
Giltiga dagar & perioder	Obl	B	Specifikation	Kalenderinformation som beskriver associationens omfattning i form av datum den gäller för. Uppgiften specificeras på exakt samma sätt som gånguppgifter för tåglagen.
Prioriteringskategori	Obl	B	Deklaration	Prioriteringskategori för association enligt identifieringsvillkor i bilaga 4 B och den sökandes bedömning. Använd kod enligt lista längre fram i denna bilaga.
Minsta acceptabla associationstid	Obl	B	Villkor	Den kortaste acceptabla associationstiden (tiden mellan ankomsttid ankommande tåg och avgångstid avgående tåg). Om den tiden underskrids bryts associationen, vilket medför att en samhällsekonomisk kostnad inkluderas i beräkningsmodellen.

Järnvägsnätsbeskrivning 2017
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier
Utgåva 2015-12-10

Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Beskrivning
Största acceptabla associationstid	Friv	X	Villkor	Den längsta acceptabla associationstiden (tiden mellan från-tågets ankomst och till-tågets avgång). Uppgiften är frivillig, men Trafikverkets tilldelningsprocess underlättas om uppgiften anges.
Associationstyp	-	X	-	Uppgiften behöver för närvarande inte anges eftersom den kan härledas ur prioriteringskategori för associationer.

*) Obl = Obligatorisk uppgift. Friv = Frivillig uppgift.

B = Uppgiften används i prioriterings beräkningsmodell. X = Uppgiften används vid prioritering.

3.3 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 2017
Bilaga 4 B – Prioriteringskriterier
Utgåva 2015-12-10

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.

4 Indelning i och identifiering av prioriteringskategorier

4.1 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 avsedda 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.

4.2 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.

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.

Variationer och osäkerheter i identifieringsvillkoren

För alla tåg kan variationer förekomma i identifieringsvillkoren (antal resande, andel tidskänsliga resande etc.). Dessa variationer kan gälla tiden (vissa dagar, perioder) eller rummet (vissa sträckor). Ett tåg kan normalt bara tillhöra en unik prioriteringskategori för att kunna hanteras rationellt i processen för kapacitetstilldelning. 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 så får den prioriteringskategorin tillämpas på tågets hela sträcka och alla perioder/dagar.

Identifiering av prio-kategorier vid start av ny trafik

När ett ansökt tågläge avser ny trafik som inte motsvaras av redan etablerad trafik, så 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 det därmed inte finns egenskaper att matcha mot identifieringsvillkoren, är att betrakta som **Ny Trafik**.
2. **Prio-kategori-etablerad**
Prio-kategorier där identifieringsvillkoren har matchats mot egenskaper som baseras på erfarenheter av etablerad trafik.
Om Prio-kategori-etablerad ska nyttjas trots att etablerad trafik saknas så 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 uppnås när den nystartade trafiken är fullt ut etablerad.

Identifiering av rätt kategori

Vid identifiering av prio-kategorier ska ett ansökt tågläges värden* (t.ex. 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 så 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, o.s.v. syftar på det 1:a, resp. 2:a 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 frivillig 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 den sökande ännu inte till fullo kunnat utvärdera utfallet. Ett villkor är att avvikelser beror på faktorer som ligger utanför sökandes kontroll och inte är av ekonomisk art.

4.3 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		Identifieringsnyckel	Typ av trafik, beskrivning	Exempel på tåg	Identifieringsvillkor (Förklaring till siffrvärden finns på sidan 14)							
			OBS! Texten i dessa två kolumner syftar endast till att ge en ungefärlig uppfattning om vad respektive kategori har för innebörd. Varje kategoris exakta definition framgår av de åtta identifieringsvillkor som är relaterade till varje nyckel!		Koncept: Snabb framfart	Tidskritisk logistik	Kundavtal snabb transport	Krav på leverans precision	Krav på flexibilitet	Godsmängd (vikt)	Förädlingsgrad	Tågonfiguration
Gods–snabb	GS	GS1	Mycket tidskänsliga transporter av industriprodukter med just-in-time-gods där mycket kort transporttid efterfrågas.	Just-in-time-godståg	4	5	-	5	-	3	5	-
		GS2	Mycket tidskänsliga transporter av post, paket och styckegods där mycket kort transporttid efterfrågas.	Posttåg	4	-	5	5	-	3		-
		GS3	Mycket tidskänsliga intermodala transporter där mycket kort transporttid efterfrågas.	Kombitåg högprioriterat	4	-	5	4	-	3	-	Kombitåg
Gods–övernatt	GT	GT1	Tidskänsliga transporter av industriprodukter med snäva logistikkedjor där kort transporttid efterfrågas.	Systemtåg högprioriterat	2	5	-	4	-	3	4	Systemtåg
		GT2	Tidskänsliga transporter av högvärdigt gods där kort transporttid efterfrågas.	Systemtåg högprioriterat	2	4	4	4	-	3	4	Systemtåg
		GT3	Intermodala transporter där kort transporttid efterfrågas.	Kombitåg standard	2	-	4	-	-	3	-	Kombitåg
		GT4	Vagnslasttåg där snäva förbindelser måste upprätthållas med hänsyn till kundlöften, vilket kräver kort transporttid	Vagnslasttåg högprioriterat	-	-	5	-	-	3	-	Vagnslasttåg
Gods–regulär	GR	GR1	Transporter av industriprodukter med logistik-kedjor där transport med hög leveransprecision efterfrågas.	Vissa systemtåg med krav på regularitet	-	4	-	4	-	3	4	Systemtåg
		GR2	Transporter av produkter där denna är integrerad med den industriella processen där transport med hög leveransprecision efterfrågas.	Vissa systemtåg med krav på regularitet	-	4	-	4	-	4	-	Systemtåg
Gods–nätverk	GN	GN1	Vagnslasttåg där förbindelser måste upprätthållas med hänsyn till kundlöften	Vagnslasttåg standard	-	-	4	-	-	3	-	Vagnslasttåg
Gods–flexibilitet	GF	GF1	Systemtransporter där flexibilitet är viktigare än kort transporttid	Systemtåg med krav på flexibilitet	-	-	-	-	4	3	-	Systemtåg
		GF2	Systemtransporter och vagnslast där krav på kort transporttid inte kan motiveras eller verifieras	Godståg, övriga	-	-	-	-		3	-	Systemtåg
		GF3	Systemtransporter och vagnslast där krav på kort transporttid inte kan motiveras eller verifieras	Godståg, övriga	-	-	-	-	-	3	-	Vagnslasttåg
		GF4	Vagnslasttåg där förbindelser inte kan motiveras att upprätthållas med hänsyn till kundlöften	Vagnslasttåg lågprioriterat	-	-	-	-	-	3	-	Vagnslasttåg
Ospec.	GO	GO1	Ospecificerat godståg	Specifikation saknas	-	-	-	-	-	-	-	-

*) Höga = Fordon och uppehållsbild ska underlätta kort körtid

- = Inga särskilda krav

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

*) Höga = = Krav på att fordon och uppehållsbild ska underlätta kort körtid. Uppehållsbilden ska innehålla påtagligt färre uppehåll är för annan trafik i samma relation.

- = Inga särskilda krav.

4.5 Prioriteringskategorier för tåg - tomtransporter

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

Förklaringar till använda siffervärden i tabell 4.3

5	Mkt hög(t)
4	Hög(t)
3	Medium
2	Låg(t)
1	Mkt låg(t)
0	Ingen(t)

4.6 Prioriteringskategorier för associationer -anslutningar

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

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

4.7 Prioriteringskategorier för associationer – omlopp

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

Prioriteringskategori	Kod prioriterings-kategori	Identifierings-nyckel	Identifieringsvillkor	
			Dimensionerande* omloppsvändning	Tågsammansättning
Fordonsomlopp – hög	FOH	FOH1	X	Lok + personvagnar
		FOH2	X	Lok + godsvagnar
		FOH3	X	Större motorvagnar
		FOH4	X	Medelstora motorvagnar
Fordonsomlopp – standard	FOS	FOS1	X	Personvagnar utan dragfordon
		FOS2	X	Godsvagnar utan dragfordon
Fordonsomlopp – låg	FOL	FOL1	X	Ensam lok
		FOL2	X	Mindre motorvagnar

*) 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.

5 Kostnadsparametrar

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

Kostnadsparametrar för nedanstående effekter räknat per tåg

5.1 Kostnadsparametrar för tåg

Prioriterings-kategori	Kostnadsparametrar för nedanstående effekter räknat per tåg				Parametrar för exkludering av tågläge		
	Transporttid	Transport-avstånd	Förskjut-ningstid	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	265	54	167	-	15	2	GB201211
GT	232	54	143	-	25	2	GR401410
GN	154	58	84	-	35	2	GR401409
GR	198	53	118	-	35	2	GB200710
GF	77	52	27	-	45	2	GR401410
GO	58	39	20	-	50	2	60 km/h
SP	1 150	93	784	-	15	20	PX600616
RP	736	93	474	-	15	15	PX600616
RX	499	76	212	-	15	15	PX410020
RS	240	27	132	-	20	12	PX610016
RL	170	29	96	-	30	12	PX510018
RI	46	22	10	-	40	12	PY310014
FX	753	64	429	-	20	6	PX2-2000
FS	484	41	291	-	25	8	PR600616
FL	253	38	125	-	35	8	PR600416
FI	80	15	31	-	45	8	PX620018
PO	35	11	8	-	50	8	PR600616
TT	63	34	0	-	100	0	PR600616
EL	38	24	0	-	100	0	ellok120

5.2 Kostnadsparmetrar för associationer

Prioriterings- kategori	Kostnadsparmetrar för nedanstående effekter	
	Tidsåtgång	Bruten association
Kod	Kr/min	Kr/association
K	L	M
APX	647	55 300
APH	304	26 000
APS	190	16 300
APL	107	9 110
API	30	2 600
AGX	116	88 900
AGH	69	53 300
AGS	43	33 300
AGL	26	20 000
AGI	9	6 670
FOH		37 300
FOS		19 300
FOL		11 800

6 Förutsättningar för beräkning av samhällsekonomiska kostnader

6.1 Konfliktlösta alternativ

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 földeffekter av konflikter. För tåglägen kallas sådana utformningar för giltiga tåglägen. Ett lösningsalternativ måste enbart bestå av giltiga tåglägen, för att kunna ingå i ett jämförelsealternativ.

6.2 Giltiga tåglägen

För att ett tågläge 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, trångsektorsplaner 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.

6.3 Beräkningsmodell för samhällsekonomiska kostnader

Följande kostnadsposter beräknas per objekt och per dag:

Effekt (beräkningspost)	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.

6.4 Kostnad för "Exkluderat tågläge"

Kostnaden för ett ansökt tågläge de dagar det inte kan tilldelas (på grund av trängsel) kallas "Kostnad för Exkluderat tågläge". Denna effektkostnad uppstår även då antalet ansökta tåglägen överstiger sträckans kapacitet. Kostnaden ska utgöra ungefär samma värde som då 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 tilldelningsprocessen ska kunna genomföras 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 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.

7 Kriterier för prioritering baserade på beräkningar

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

[illegible]

Kapacitetsförutsättningar

Innehåll

1	Banarbeten	2
1.1	Planerade större banarbeten.....	2
1.2	Förplanerade tider i spår för banunderhåll	2
1.2.1	Underhållskontrakt Malmö och sydöstra Skåne.....	2
1.2.2	Underhållskontrakt Norra stambanan.....	2
1.2.3	Underhållskontrakt Västkustbanan syd.....	2
1.2.4	Underhållskontrakt Blekinge kustbana, Kust till kust-banan.....	3
1.2.5	Underhållskontrakt Länsbanorna i Östergötland och östra Småland ..	3
1.2.6	Underhållskontrakt Värmland/Dalsland.....	3
1.2.7	Underhållskontrakt Västra Götaland, Väst.....	3
1.2.8	Underhållskontrakt Västkustbanan, Väst	3
1.2.9	Underhållskontrakt Norra Malmbanan.....	3
1.2.10	Underhållskontrakt Banorna i Bergslagen samt Godsstråket.....	3
1.2.11	Underhållskontrakten på Södra stambanan, samt Västra stambanan (Hallsberg)–(Gnesta).....	4
2	Förplanerade tåglägen för internationella korridorer	4
3	Trångsektorsplaner.....	5
3.1	Bakgrund	5
3.2	Syfte.....	5
3.3	Omfattning.....	5
3.4	Infrastruktur.....	6
3.5	Trafikstruktur.....	7
3.5.1	Korridorlägen	7
3.5.2	Trångsektorsplanens tågtyper.....	7
3.5.3	Stockholmsområdet (gäller 2016-12-11 – 2017-07-09).....	7
3.5.4	3.5.4 Stockholmsområdet (gäller 2017-07-10 – 2017-12-09).....	13
3.5.5	Göteborgsområdet	18
3.5.6	Malmöområdet	21

1 Banarbeten

1.1 Planerade större banarbeten

Se bilaga 3 B Planerade större banarbeten.

1.2 Förplanerade tider i spår för banunderhåll

För att skapa utrymme för underhållsarbete avser Trafikverket att planera in fasta tider i spår – så kallade servicefönster – enligt vad som presenteras nedan. Arbetspassens längd, frekvens och *ungefärliga* placering på dygnet (dag- eller nattetid) går att utläsa i de Excel-ark som det finns länkar till.

Detta behov av underhållstider kommer att lämnas in till tågplanprocessen för Tågplan 2017 tillsammans med Trafikverkets övriga behov av banarbeten. Under processen kommer sedan de exakta klockslagen för dem att fastställas.

Någon hänsyn till dessa tider måste alltså inte tas vid ansökan om tåglägen. Däremot vill Trafikverket göra alla sökande uppmärksamma på att dessa servicefönster representerar det behov av underhållstider inom respektive geografiskt område som Trafikverket ser, och som förväntas behöva beredas plats i den fastställda tågplanen.

Observera också att ytterligare behov av underhållstider i spår kan komma att presenteras från Trafikverkets sida. Det sker då i ordinarie banarbetsprocess.

1.2.1 Underhållskontrakt Malmö och sydöstra Skåne

Trafikverket avser här att ansöka om

- trafikavbrott under 4 timmar varje natt mot måndag på banorna från Lockarp till Ystad respektive Trelleborg
- avstängning av hela I-gruppen på Malmö godsbangård under 10 timmar, 4 gånger per år
- enkelspårdrift under 6 timmar varje natt mot tisdag–fredag i Citytunneln.

1.2.2 Underhållskontrakt Norra stambanan

Trafikverket avser här att ansöka om trafikavbrott dagtid varje vardag under 2 timmar på sträckan (Ramsjö)–(Ockelbo). Servicefönster (Storvik)–(Ockelbo)/(Gävle) avses bli förlagda till helgnätter.

1.2.3 Underhållskontrakt Västkustbanan syd

Inom detta underhållskontrakt är servicefönster för 2017 endast planerade för Hallandsåstunnlarna (Båstad norra)–(Förlöv). Ytterligare behov av tider i spår för underhåll inom detta underhållskontrakt kommer att presenteras i samband med att Trafikverket lämnar in sitt behov av övriga banarbeten.

Trafikverket avser i Hallandsåstunnlarna (Båstad norra)–(Förlöv) att ansöka om kapacitet som innebär att banan är enkelspårig under 6 timmar natt mot måndag–fredag, samt 10 timmar natt mot söndag. Detta möjliggör underhållsarbete i ena tunnelröret under dessa tider.

1.2.4 Underhållskontrakt Blekinge kustbana, Kust till kust-banan

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

1.2.5 Underhållskontrakt Länsbanorna i Östergötland och östra Småland

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

1.2.6 Underhållskontrakt Värmland/Dalsland

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

1.2.7 Underhållskontrakt Västra Götaland, Väst

Trafikverket avser här att för respektive bandel ansöka om trafikavbrott (enkelspåriga banor) respektive enkelspårdrift (dubbelspåriga banor) under 2–7 timmar, 1–3 dagar per vecka.

1.2.8 Underhållskontrakt Västkustbanan, Väst

Trafikverket avser att samla underhållet på Västkustbanan norr om Halmstad dels i enkelspårdrift 2,5 timmar dagtid en dag i veckan, dels i enkelspårdrift nattetid lika ofta, och därutöver i banarbetsveckor med enkelspårdrift. På sträckan (Varberg)–(Hamra) avser Trafikverket att ansöka om trafikavbrott 6,5 timmar varannan natt mot söndag.

1.2.9 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. Sommartid avser Trafikverket att i huvudsak samordna underhållsarbeten med de större investerings- och reinvesteringsprojekt som pågår på sträckningen.

1.2.10 Underhållskontrakt Banorna i Bergslagen samt Godsstråket

Trafikverket avser här att ansöka om 3 timmars trafikavbrott en natt per vecka och bandel på de enkelspåriga banorna. På godsstråket avser Trafikverket att ansöka om kapacitet för banarbete, vilket innebär enkelspårdrift i något större omfattning.

1.2.11 Underhållskontrakten på Södra stambanan, samt Västra stambanan (Hallsberg)–(Gnesta)

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet på delar av Västra och Södra stambanan som innebär att tåg i ena riktningen ges gångtidspåslag på 3–15 minuter under 4–7 timmar per natt mot måndag–fredag (Undantag: dagtid [Nässjö]–[Alvesta]; färre dagar [Lund]–[Arlöv]). Vid en eventuell enkelspårdrift på grund av underhållsarbeten kommer tåg med dessa gångtidspåslag att ha utrymme i körplanen för att invänta tåg vars riktning prioriteras i det operativa skedet. Gräns för antal samtidigt avstängda sträckor kommer att aviseras i samband med att tågplanen fastställs.

Trafikverkets behov ger följande konsekvenser för respektive servicefönsterområde:

Västra stambanan

(Gnesta)–(Katrineholm)	Gångtidspåslag tåg söderut, under 5,5 timmar nattetid
(Katrineholm)–(Hallsberg)	Gångtidspåslag tåg söderut, under 5,5 timmar nattetid

Södra stambanan

(Katrineholm)–(Norrköping)	Gångtidspåslag tåg söderut, under 6 timmar nattetid
(Norrköping)–(Mjölby)	Gångtidspåslag tåg söderut, under 4–7 timmar nattetid
(Mjölby)–(Nässjö)	Gångtidspåslag tåg norrut, under 4–7 timmar nattetid
(Nässjö)–(Alvesta)	Gångtidspåslag båda riktn., under 5 timmar dagtid
(Alvesta)–(Hässleholm)	Gångtidspåslag tåg norrut, under 5–7 timmar nattetid
(Hässleholm)–(Lund)	Gångtidspåslag tåg norrut, under 5 timmar nattetid
(Lund)–(Arlöv)	Kapacitetstak, under 5–7 timmar nattetid
Citytunneln	Kapacitetstak, under 6 timmar nattetid

2 Förplanerade tåglägen för internationella korridorer

Förplanerade tåglägen för internationella korridorer publiceras i mitten av januari på respektive godskorridors hemsida.

Länk till godskorridoren ScanMed RFC: www.scanmedfreight.eu

Länk till RailNetEurope (RNE) rne.eu/rail_freight_corridors

3 Trångsektorsplaner

3.1 Bakgrund

Tågtrafiken i storstadsområdena är mycket intensiv, med ett högt kapacitetsutnyttjande. Detta leder till att trafiksystemet är störningskänsligt – små förseningar fortplantar sig snabbt och möjligheterna till återhämtning är begränsade, samtidigt som efterfrågan på tåglägen har ökat.

Kapacitetsbegränsningar 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 högt kapacitetsutnyttjande är det särskilt viktigt att ta fram förutsättningarna för den tågtrafik som är möjlig att leverera med god transportkvalitet. För att kunna utnyttja kapaciteten effektivt i trafikintensiva områden upprättar Trafikverket trångsektorsplaner med förplanerade tåglägeskanaler.

Trångsektorsplaner är en del i fyrstegsmodellen som visar att en kombination av körplansförändringar och trimningsåtgärder i infrastrukturen är mycket kostnadseffektiv. Ett system med förplanerade tåglägeskanaler leder till att befintlig anläggning utnyttjas effektivare, men det är med en kombination av förbättringar av infrastrukturen som bäst effekt kan uppnås.

3.2 Syfte

Trångsektorsplanerna ska användas i kapacitetstilldelningsprocessen med syfte att:

- uppnå ett effektivt kapacitetsutnyttjande i trafikintensiva områden genom färdiga tåglägeskanaler
- säkerställa punktligheten genom robusta körplaner
- gälla som planeringsstöd vid ansökan om tåglägen och konstruktion av körplaner.

De förplanerade tåglägeskanalerna ska utgöra grunden för järnvägsföretagens ansökan om tåglägen och Trafikverkets konstruktion av tågplanen.

3.3 Omfattning

Trångsektorsplanen omfattar de tre storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö.

Trångsektorsplan Stockholm omfattar följande sträckor:

- Stockholms central/Stockholm city–Arlanda/Märsta–Uppsala
- Stockholms central/Stockholm city–Bålsta
- Stockholms central/Stockholm city–Nynäshamn
- Stockholms central/Stockholm city–Södertälje hamn/Södertälje syd–Gnesta
- Södertälje hamn–Södertälje centrum.

Trångsektorsplan Göteborg omfattar följande sträckor:

- Göteborg–Stenungssund
- Göteborg–Öxnered
- Göteborg–Alingsås
- Göteborg–Almedal (–Borås)
- Göteborg–Kungsbacka.

Trångsektorsplan Malmö omfattar följande sträckor:

- Malmö /Godsbangården–Hässleholm
- Lund–Landskrona östra–Helsingborgs central
- Malmö–Peberholm
- Malmö godsbangård–Fosieby–Lernacken.

Definitioner

Trångsektorsplan: plan med förutbestämda tåglägeskanaler.

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 driftplatser.

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

Flerspår: sträcka med tre eller flera huvudspår på linjen mellan två angränsande driftplatser (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.

3.4 Infrastruktur

Trångsektorsplanen tar normalt inte hänsyn till banarbeten. Vid banarbeten som ger stor trafikpåverkan kan en särskild trångsektorsplan upprättas. Planerade större banarbeten (PSB) redovisas i bilaga 3 B.

Extrema väderförhållanden och andra yttre omständigheter kan kräva inskränkningar i trafikutbudet, vilket anges i de reduceringsplaner som Trafikverket tar fram i nära samverkan med tågoperatörerna. Vid dessa tillfällen kan också avvikelser från de särskilda planeringsförutsättningarna för aktuella driftplatser bli nödvändiga.

3.5 Trafikstruktur

Genom körplansanalyser och simuleringar inom berörda områden har tåglägeskanaler utarbetats. Med dessa som grund har mallar skapats i syfte att förenkla tilldelningen av kapacitet. Mindre avvikelser från dessa kan göras, förutsatt att det inte tar fler tåglägen i anspråk. Fördelningen av tåglägeskanalerna är därför inte att betrakta som förutbestämda.

3.5.1 Korridorlägen

Sträckan Stockholm–Hallsberg–Malmö–Peberholm och Kornsjö–Göteborg–Malmö har av Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (ScanMed RFC) definierats som en internationell korridor med förplanerade tåglägen för godstrafik. Ansökan kan göras för både nationella och gränsöverskridande tåglägen. Om det finns flera ansökningar har dock den gränsöverskridande trafiken förtur till det förplanerade tågläget.

3.5.2 Trångsektorsplanens tågtyper

Snabb (S): tåg med hög medelhastighet. Fordonen ska kunna framföras i minst 160 km/tim. I praktiken uppfyller endast person- och posttåg dessa krav.

Långsam (L): tåg med lägre medelhastighet, normalt godståg eller regionala tåg med uppehåll på flertalet av mellanstationerna. Inget hindrar att fordon som uppfyller kraven för snabbt läge framförs i långsamt läge om inget snabbt läge passar. Ett visst tåg kan använda ett långsamt tågläge på en delsträcka och ett snabbt på annan delsträcka.

3.5.3 Stockholmsområdet (gäller 2016-12-11 – 2017-07-09)

3.5.3.1 Allmänt

På de fyrspåriga sträckorna Stockholm södra–Flemingsberg och Stockholms central–Skavstaby ska strikt kanalkörning tillämpas. Detta innebär att ingen planerad kryssning mellan inner- och ytterspår normalt får ske. Växelförbindelserna mellan spåren är primärt att betrakta som redundans vid driftstörningar.

För att utnyttja tåglägeskanalerna optimalt på de fyrspåriga sträckorna förutsätts att tågen körs med en homogen hastighet på inner- och ytterspåren. I regel ska innerspåren trafikeras av långsamma tåg (pendeltåg och godståg) och ytterspåren av snabba tåg (regionala och interregionala tåg samt snabbtåg och posttåg).



Figur 1: Geografisk avgränsning för Trångsektorsplan Stockholm

3.5.3.2 Särskilda förutsättningar

A-Trains trafik på sträckan Stockholms central–Arlanda norra regleras genom ett avtal med staten. Avtalet garanterar trafik med antingen fyra tåg per timme i 15-minuterstakt eller sex tåg per timme i 8–12 minuters intervall. A-Trains tåg trafikerar spår 1 och 2 på Stockholms central.

Sträckan Stockholm södra–Stockholm City–Tomtebodavägen (Citybanan) tas i bruk under sommaren 2017, och med anledning av detta kommer en särskild trångsektorsplan att ges ut i början av 2016.

3.5.3.3 Norr om Stockholms central

Den teoretiska kapaciteten på den fyrspåriga sträckan Stockholms central–Skavstaby uppgår till 20 tåglägen per timme och riktning. Behovet av att kunna framföra olika fordonstyper med varierande hastighet på ytterspår innebär dock att maximalt 16 tåglägen per timme och riktning tilldelas. På innerspår begränsar kopplingar till tåglägeskanalerna söder om Stockholms central antalet tillgängliga tåglägen till 16 tåg per timme.

Tåg på innerspår respektive ytterspår ska normalt framföras helt oberoende av varandra på sträckan Stockholms central–Arlanda (ytterspår)/Märsta (innerspår)–Myrbacken. Kryssningsplats¹ finns dock vid grenstationen Skavstaby. För att undvika kapacitetsförluster bör tåg som körs på olika spår, men som saknar

¹ Med kryssningsplats avses växelförbindelser där tåg planerligt får ledas över från innerspår till ytterspår och omvänt

beröringspunkter med varandra, samutnyttja tåglägeskanaler när så är möjligt. I likhet med fyrspårssträckan söder om Stockholms central är plattformarna placerade vid innerspårssystemet. Ytterspåren trafikeras därför med fördel av tåg utan uppehåll (se figur 3).

På sträckan norr om Stockholms central möjliggör trångsektorsplanens struktur totalt 32 förplanerade tåglägeskanaler enligt följande fördelning:

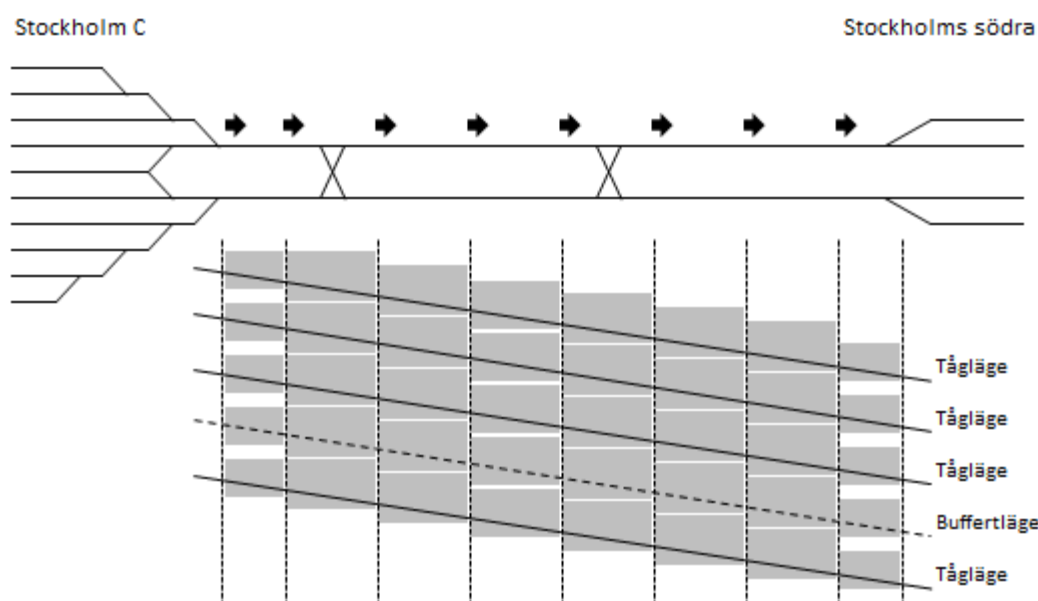
16 tåglägen till och från innerspåren på fyrspårssträckor

16 tåglägen till och från ytterspåren på fyrspårssträckor.

3.5.3.4 Söder om Stockholms central

Den teoretiska kapaciteten på den dubbelspåriga sträckan Stockholms central–Stockholm södra uppgår till 30 tåglägen per timme och riktning. För att möjliggöra taktfast 15-minuterstrafik för SL:s pendeltågstrafik tilldelas dock maximalt 28 tåglägen per timme och riktning. Fyra tåglägeskanaler per timme har Trafikverket reserverat för återställning av trafiken vid driftstörningar (så kallade buffertlägen). Dessa redovisas dock inte i trångsektorsplanen. Sammantaget innebär det att högst 24 tåglägen per timme och riktning är tillgängliga.

För att utnyttja kapaciteten maximalt under högtrafik förutsätts att alla tåg framförs enligt sträckans största tillåtna hastighet, 80 km/tim. Fordonens prestanda förutsätts vara tillräckliga så endast en tåglägeskanal per tåg tas i anspråk under dimensionerande tid.

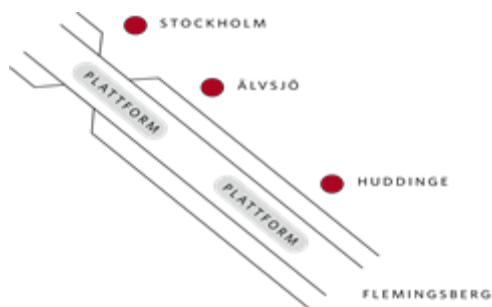


Figur 2: Grafisk illustration av signalskuggor och tåglägesfördelning på sträckan Stockholms central–Stockholm södra (riktning söderut)

Trångsektorsplanen är uppbyggd på tåglägeskanaler med tvåminutersintervall på sträckan Stockholms central–Stockholm södra. Undantag görs varje kvart då en treminuterslucka skapas. Därmed möjliggörs taktfast 15-minuterstrafik på SL:s pendeltågslinjer. Genom att växelvis trafikera inner- och ytterspåren på den

fyrspåriga sträckan söder om Stockholm södra skapas tåglägen var fjärde minut på respektive spår.

Tåg på innerspåren respektive ytterspåren ska normalt framföras helt oberoende av varandra på sträckan Stockholm södra–Södertälje syd (ytterspår)/Södertälje hamn (innerspår)–Järna. Kryssningsplats² finns dock vid grenstationerna Flemingsberg och Järna. För att undvika kapacitetsförluster bör tåg som körs på olika spår, men saknar beröringspunkter med varandra, samutnyttja tåglägeskanaler när så är möjligt³.



Figur 3: Plattformarna är placerade vid innerspårssystemet, ytterspåren trafikeras med fördel av tåg utan uppehåll

På sträckan söder om Stockholms central möjliggör trångsektorsplanens struktur totalt 28 förplanerade tåglägeskanaler enligt följande fördelning:

- 16 tåglägen på fyrspårssträckans innerspår
- 12 tåglägen på fyrspårssträckans ytterspår.

3.5.3.5 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. Det är framför allt plattformskapaciteten för spår 3–12, och 17–19 respektive E6–E7 och C2–C4, men även kapaciteten för vändande tåg i Karlberg som är begränsande.

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

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

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

² Med kryssningsplats avses växelförbindelser där tåg planerligt får ledas över från innerspår till ytterspår och omvänt

³ Exempel på samutnyttjade tåglägeskanaler är att trafikera sträckan Södertälje centrum–Järna (innerspår) mot Mölnbo och Södertälje syd–Järna (ytterspår) mot Nyköping i samma tidsfönster.

Genomgående tåg

Genomgående tåg är tåg som passerar spår 10–19, med eller utan uppehåll. Regionala och interregionala tåg trafikerar normalt spår 10–12 och 17–19, och pendeltåg trafikerar normalt spår 13–16 fram tills att Citybanan tas i bruk under sommaren 2017.

Eftersom plattformskapaciteten är begränsad är möjligheterna till långa uppehåll små. För regionala och interregionala tåg begränsas uppehållstiden till maximalt tio minuter. Syftet är att kunna utnyttja varje spår för ett tåg var 15:e minut och samtidigt ha viss marginaltid mellan tågen. Under lågtrafik kan undantag göras för att möta speciella önskemål, till exempel kvarliggning i sovvagnståg, nyutrustning av försenade tåg samt vid evenemang. För pendeltågen begränsas uppehållstiden till maximalt fyra minuter.

Sammankoppling och isärkoppling av motorvagnståg

Sammankoppling av motorvagnståg bör undvikas under rusningstid och endast utföras på spår med mittplacerade mellansignaler (spår 8–10 och 12–19). Växling av tågdelar mellan olika spår får endast utföras under lågtrafik eftersom växlingsrörelser konsumerar kapacitet på en av stationens känsligaste delar.

Tågsättsbyten

I högtrafik får endast säkerhetsrelaterade tågsättsbyten ske på Stockholms central. Tågsättsbyten kräver mer spårkapacitet, och risken att störa övrig trafik är därför mycket stor.

Vändande tåg söderifrån

Vändande tåg söderifrån består främst av regionala och interregionala tåg. Dessa tåg ankommer till spår 17–19 och fortsätter efter uppehållet via E-gruppen till Karlberg där de vänder på spår M, D1 eller D2. Efter vändning körs tågen via C-gruppen till spår 10–12. Eftersom kapaciteten är begränsad för flertalet av dessa spårgrupper bör uppehållstiden på respektive grupp minimeras.

Vändning vid plattformsspåren som kräver högerspårskörning (kryssning) vid in- eller utfart till Stockholms central är endast tillåten under lågtrafik samt lördag och söndag i begränsad omfattning. Denna procedur förutsätter att ingen tåglägeskanal i motsatt körriktning tas i anspråk. Övrig tid ska nedanstående tidsramar tillämpas för vändande tåg söderifrån.

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

Aktivitet	Tidsram
Uppehåll på Stockholms central (ankomstspår 17–19)	≤ 10 minuter
Uppehåll på Norra Bantorget (servicespår spår E6–E7)	≤ 20 minuter
Uppställning/vändning i Karlberg (spår M, D1 eller D2)	≤ 20 minuter ⁴

⁴ Då både spår M, D1 och D2 är upptagna samtidigt

Uppehåll på Norra Bantorget (servicespår spår C2–C4)	≤ 30 minuter
Uppehåll på Stockholms central (avgångsspår 10–12)	≤ 10 minuter

Loktåg

Lokrundgång på Stockholms central/Norra Bantorget är endast tillåten under lågtrafik eller vid trafikstörningar. Under övriga tider vänds loktåg i Hagalund om tiden mellan ankomst till och avgång från Stockholms central överskrider 120 minuter (tid för furnering tillkommer i förekommande fall).

De tider som rundgång medges sker denna på E-gruppen följt av backningsrörelse till Karlberg med motsvarande tider som för motorvagnståg (se ovanstående tabell).

Vändande tåg norrifrån

Vändande tåg norrifrån består främst av regionala och interregionala tåg. Dessa tåg ska vända på spår 1–8 för att minska störningskänsligheten för trafiken på spår 10–12. Möjligheterna till effektiv och flexibel trafikering av denna del av stationen begränsas av en rad faktorer:

Spår 1–2 är endast tillgängliga för Arlanda Express flygpendeltåg.

Plattformslängden varierar kraftigt mellan spåren.

Möjlighet till rundgång saknas på spår 3 och är mycket begränsad på spår 8.

Möjligheter till samtidig in- och utfart varierar mellan spåren.

Rörelser till och från spår 8 (norra sidan) är beroende av trafiken på spår 10–12.

Trafikering av spår 8 bör därför begränsas och måste koordineras med trafiken till spår 10–12.

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

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

Aktivitet	Tidsram
Uppehåll på Stockholms central utan furnering (spår 1–8)	≤ 20 minuter
Uppehåll på Stockholms central med furnering (spår 1–8)	≤ 30 minuter

Loktåg

Uppehållstid för loktåg med rundgång är maximalt 30 minuter på Stockholms central. Lokrundgång kan dock inte alltid ske enligt önskemål, till exempel under högtrafik. I vissa fall omöjliggörs rundgång på grund av för korta spår.

3.5.4 Stockholmsområdet (gäller 2017-07-10 – 2017-12-09)

3.5.4.1 Allmänt

På de flerspåriga sträckorna Årstabergr – Flemingsberg⁵ samt Stockholm Central – Skavstaby ska strikt kanalkörning tillämpas, detta innebär att ingen planerad kryssning mellan inner- och ytterspår normalt får ske. Växelförbindelserna mellan spåren är primärt att betrakta som redundans vid driftstörningar.

För att utnyttja tåglägeskanalerna optimalt på de fyrspåriga sträckorna så förutsätts att tågen körs med en homogen hastighet på inner- respektive ytterspår. I regel ska innerspår trafikeras av långsamma tåg (pendeltåg och godståg) och ytterspår av snabba tåg (regionala och interregionala tåg samt posttåg).



Figur 4: Geografisk avgränsning för Trångsektorsplan Stockholm

3.5.4.2 Särskilda förutsättningar

A-Train: s trafik på sträckan Stockholm Central – Arlanda norra regleras genom ett avtal med staten. Avtalet garanterar trafik med antingen fyra tåg/timme i 15-minuterstakt eller sex tåg/timme i 8-12 minuters intervall. A-Train: s tåg trafikerar spår 1 och 2 på Stockholm Central.

Sträckan Stockholms södra – Stockholm City – Tomtebodas övre (Citybanan) är reserverad för pendeltåg. De spår på Stockholm Central som tidigare trafikerats av pendeltåg (spår 13-16) kommer etappvis att stängas av för ombyggnad, minst åtta genomgående spår kommer dock att vara tillgängliga för regionala och interregionala tåg samt godståg.

⁵ Den flerspåriga sträckan Stockholms södra – Årstabergr är att betrakta som två separata dubbelspår (se figur 2)

3.5.4.3 Norr om Stockholm Central

Den teoretiska kapaciteten på den fyrspåriga sträckan Stockholm Central/Stockholm City – Skavstaby uppgår till 20 tåglägen per timme/riktning. Behovet av att kunna framföra olika fordonstyper med varierande hastighet på ytterspårerna innebär dock innebär dock att maximalt 16 tåglägen per timme/riktning tilldelas. Tidsavstånd mellan tågen anges i rapporten *Riktlinjer täthet mellan tåg*⁶.

Tåg som trafikerar Stockholm Central ska normalt framföras på ytterspår på sträckan Tomtebodavägen övre – Skavstaby (via Arlanda) – Myrbacken respektive Tomtebodavägen övre – Huvudsta, kryssningsplats⁷ finns dock vid grenstationen Skavstaby. För att undvika kapacitetsförluster bör tåg som körs på olika spår, men saknar beröringspunkter med varandra, samutnyttja tåglägeskanaler när så är möjligt⁸. I likhet med fyrspårssträckan söder om Stockholm Central så är plattformarna placerade vid innerspårssystemet.

På sträckan norr om Stockholm Central medges totalt 32 tåglägeskanaler per timme/riktning enligt följande fördelning:

- 16 tåglägen på fyrspårssträckans innerspår
- 16 tåglägen på fyrspårssträckans ytterspår

Den flerspåriga sträckan Stockholm Central – Tomtebodavägen övre (spår U1, U3 samt N1, N3) möjliggör att tåg till/från Ostkustbanan respektive Mälardalenstrafiken trafikerar oberoende av varandra.

3.5.4.4 Söder om Stockholm Central

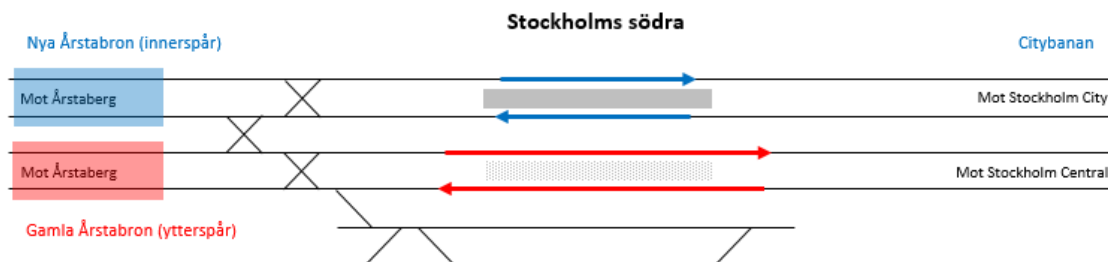
Den teoretiska kapaciteten på sträckan Stockholm Central-Flemingsberg uppgår till 20 tåglägen per timme/riktning, behovet av att kunna framföra olika fordonstyper med varierande hastighet och uppehåll på ytterspårerna söder om Årstaberg innebär dock en begränsning till maximalt 15 tåglägen per timme/riktning på dessa spår. Tidsavstånd mellan tågen anges i rapporten *Riktlinjer täthet mellan tåg*.

Vid Stockholms södra (spår 1-2) ansluter den dubbelspåriga Citybanan. Tåg som trafikerar Stockholm Central ska normalt framföras på ytterspår på sträckan Årstaberg-Flemingsberg (via Södertälje syd)-Järna, kryssningsplats finns dock vid grenstationerna Flemingsberg och Järna. För att undvika kapacitetsförluster bör tåg som körs på olika spår men saknar beröringspunkter med varandra samutnyttja tåglägeskanaler när så är möjligt.

⁶ Planeringsförutsättningar tågplan T17 (TRV 2016/831)

⁷ Med kryssningsplats avses växel förbindelser där tåg planerligt får ledas över från innerspår till ytterspår och omvänt

⁸ Exempel på samutnyttjade tåglägeskanaler är att trafikerar sträckan Södertälje C – Järna (innerspår) mot Mölnbo och Södertälje Syd – Järna (ytterspår) mot Nyköping i samma tidsfönster

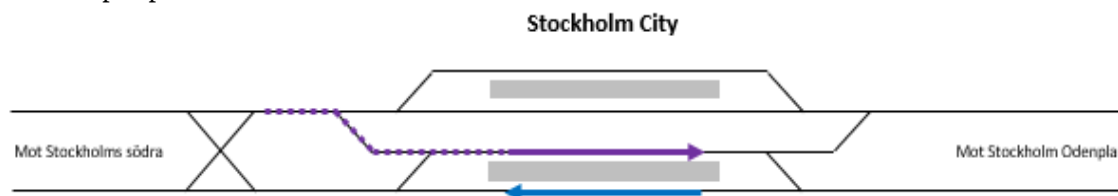


Figur 5: Schematisk spårplan över Stockholms södra. Söder om Årstaberg övergår de två parallella dubbelspår till ett integrerat fyrspår

3.5.4.5 Citybanan

Citybanan ska normalt endast trafikeras av pendeltåg. Den teoretiska kapaciteten på den dubbelspåriga sträckan Stockholms södra – Stockholm City – Tomtebodavägen övre uppgår till 24 tåglägen per timme/riktning. För att möjliggöra en friktionsfri överflyttning av pendeltågstrafiken till Citybanan under tågplan T17 kommer dock maximalt 16 tåglägen per timme/riktning tilldelas. Dessa ska anpassas till befintliga tåglägeskanaler på innerspår norr om Tomtebodavägen övre respektive söder om Stockholms södra.

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



Figur 6: Station Stockholm City, exempel på tågsättsbyte söderut pga fordonsfel. Det lila strecket illustrerar det nya tågsättet som kommer från depån i Älvsjö, det blå strecket illustrerar tågsättet som ska bytas ut

Tåg som trafikerar Citybanan ska framföras på innerspår på sträckan Tomtebodavägen övre – Skavstaby (via Arlanda) – Myrbacken respektive Tomtebodavägen övre – Huvudsta samt på sträckan Stockholms södra – Flemingsberg (via Södertälje hamn) – Järna. Kryssningsplats finns dock vid grenstationerna Skavstaby, Flemingsberg och Järna.

3.5.4.6 Stockholm Central

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

Trafiken på Stockholm Central indelas i tre grupper med delvis olika förutsättningar:

- genomgående tåg
- vändande tåg söderifrån

- vändande tåg norrifrån
-

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

Genomgående tåg

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

Eftersom plattformskapaciteten är begränsad under högtrafiktid ska långa uppehåll undvikas, den planerade uppehållstiden begränsas därför till maximalt 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.

Vändande tåg söderifrån

Vändande tåg söderifrån ska i regel trafikera spår 15-19⁹, efter uppehållet på Stockholm 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.

Vändning på spår 10-13 som kräver högerspårskörning (kryssning) vid in- eller utfart till Stockholm Central är tillåten givet att ingen tåglägeskanal i motsatt körriktning tas i anspråk.

⁹ Vid behov kan tåg söderifrån vända på spår 14

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

Aktivitet	Max tidsåtgång
Uppehåll på Stockholm 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 på Norra Bantorget (servicespår spår C2-C4)	30 minuter
Uppehåll på Stockholm Central (avgångsspår 10-14)	10 minuter

Loktåg

Lokrundgång är tillåten givet att ingen tåglägeskanal tas i anspråk.

Vändande tåg norrifrån

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

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

- Spår 1-2 är endast tillgängliga 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 spåren
- Rörelser till/från spår 8 (norra sidan) 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 manöverbagn/två lok (SMS-tåg)

Aktivitet
Uppehåll på Stockholm Central utan furnering (spår 1-8)
Uppehåll på Stockholm Central med furnering (spår 1-8)

Loktåg

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

3.5.5 Göteborgsområdet



3.5.5.1 Sträckorna runt Göteborg

Kapaciteten på de dubbelspåriga sträckorna runt Göteborg är teoretiskt 12 tåg per timme och riktning. Hastighetsskillnader mellan olika fordonstyper minskar dock kapaciteten till 10 tåg per timme och riktning.

Den enkelspåriga Bohusbanan är planerad för kortare persontåg och godståg till Stenungssund. Antalet mötesplatser är tillräckligt för att klara två tåg per timme och riktning mellan Göteborg och Stenungssund (–Ljungskile). Godståg till Uddevalla och bortom förväntas gå via Norge/Vänerbanan till Öxnered i en av de godstågskanaler som är förplanerade där.

3.5.5.2 Sträckorna inom Göteborg

Driftplatsen Göteborg består av driftplatsdelarna Partille, Sävedalen, Göteborg Sävenäs, Olskroken, Göteborgs central, Gubbero, Almedal, Göteborg Marieholm, Göteborg Kville, Pölsebo samt Göteborg Skandiahamnen. Dessutom ingår driftplatsdelarna Sävenäs rangerbangård och Göteborg norra som styrs från egna ställverk.

Kapaciteten inom driftplatsen 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

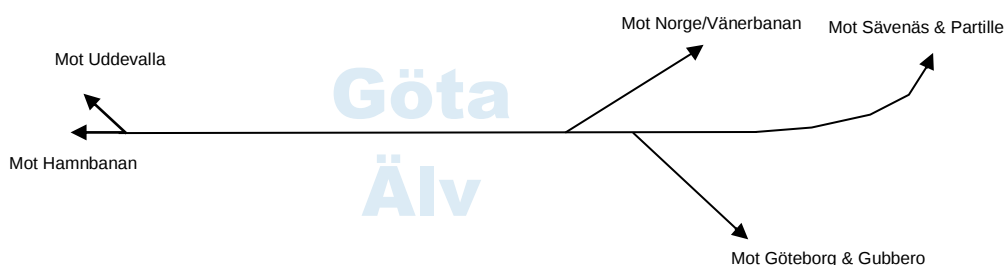
Göteborgs hamnbana som ingår i trångsektorsplanen är i praktiken en enkelspårig bana med tätt placerade signaler för att ha god kapacitet för tåg som framförs i samma riktning, men inte för mötande trafik – även om den i sin helhet anses ligga

inom driftplatsdelarna Göteborg Kville, Pölsebo och Göteborg Skandiahamnen. Göteborgs hamnbana har kapacitet att klara av fyra tåg per timme och riktning. Förutom dessa åtta tåg kan det gå ytterligare ett tåg på en av delsträckorna till och från Pölsebo varje timme.

Marieholmsbron

Sträckan från Göteborg Kville över Göta älv på Marieholmsbron 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).

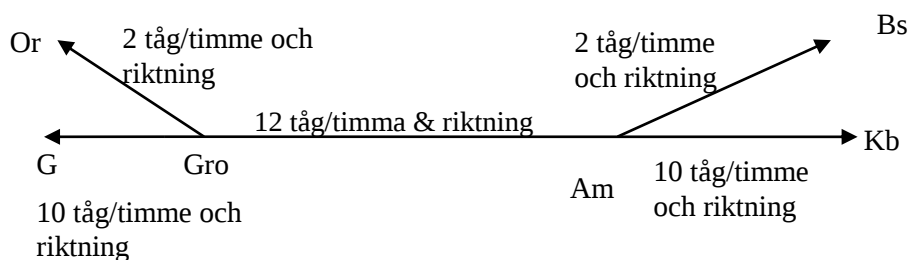


På sträckan Göteborg Kville–Olskroken/Göteborg Marieholm får det plats fyra godståg och två persontåg per timme och riktning. Detta möjliggör halvtimmestrafik på Bohusbanan och att godstrafiken på Göteborgs hamnbana kan erbjudas minst ett tågläge per riktning och timme via Olskroken till och från varje linje samt till Sävenäs rangerbangård.

Marieholmsbron är öppningsbar för båttrafik längs Göta älv. Generellt har tågtrafik företräde gentemot båttrafik.

Gårdatunneln (Gubbero–Almedal)

På delsträckan Gubbero–Almedal finns totalt 12 bokningsbara tåglägen per timme och riktning. Dessa fördelar sig i Gubbero mot Göteborgs central och mot Olskroken. I Almedal fördelas tåglägen mot Kungsbacka respektive Borås (se bild).



3.5.5.3 Göteborgs central

Allmänt

Göteborgs central är en säckbangård med två dubbelspåriga anslutningar, mot Olskroken och Gubbero. Dessutom finns en enkelspårig anslutning med låg hastighet som används av posttåg, växling och i undantagsfall av annan trafik. 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 trångsektorsplanen.

Spårgrupp	Omfattar spår	Används till/från
A	1–7	Västra stambanan
B	8–10	Norge/Vänerbanan, Bohusbanan
C	11–16	Västkustbanan, Kust till kust-banan

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.

3.5.6 Malmöområdet



3.5.6.1 Samordning med anslutande dansk sträcka

För Öresundsförbindelsen är de valda tågägeskanalerna samordnade så att de även fungerar på den anslutande danska sträckan från Peberholm mot Köbenhavn H (persontrafik) respektive gränstationen Padborg (godstrafik).

3.5.6.2 Tågens karaktär på olika delsträckor, uppehållsbild m.m.

På sträckan Lund–Hässleholm avses omfattande banarbeten att utföras, vilket medför behov av tidstillägg under flera av de kommande tågplanerna. Tilläggens omfattning preciseras inför varje tågplan.

De snabba tågen på Södra stambanan gör normalt uppehåll i Hässleholm, Lund, Malmö central, Triangeln och Hyllie. Mellan Hässleholm och Lund kan tågen göra uppehåll på en eller två mellanstationer om tågets prestanda är tillräckligt för att klara angiven tid i Hässleholm, alternativt (när så är möjligt) avgå tidigare från Hässleholm (udda tåg) eller ankomma senare (jämna tåg). På Väst kustbanan gör tågen på motsvarande sätt normalt uppehåll i Helsingborg och Landskrona.

På sträckan Hässleholm–Malmö godsbangård är de långsamma tågen uppdelade på tåg som är sammansatta för 100, 90 respektive 80 km/tim. På sträckan Malmö godsbangård–Peberholm kan samtliga lägena användas av tåg sammansatta för 80 km/tim.

För sträckan Malmö central–Hyllie (Citytunneln)–Lernacken framförs på grund av tunnelrestriktionerna endast ett mindre antal fordonstyper, vilka alla är av kategorin ”snabb”. Därför finns det inga långsamma tågägen på denna sträcka.

För sträckan Malmö godsbangård–Fosieby–Lernacken finns endast långsamma lägen eftersom största delen av sträckan endast trafikeras av godståg.

3.5.6.3 Tåglägen för återställning

För sträckan Lund–Malmö–Hyllie finns 1–2 återställningslägen per timme och riktning. Dessa ska i normalfallet vara vakanta. Ett alternativ är att tid för återställning skapas på annat sätt och då i första hand att något tågläge lämnas vakant, exempelvis på grund av att ingen ansökt om läget.

3.5.6.4 Malmö central

För att nå ett bättre utnyttjande av spårkapaciteten 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 19–06), för att tillgodose speciella önskemål.

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

3.5.6.5 Helsingborgs central

Plattformsspåren är optimerade för tåglängder upp till 160 m. Tågläge som finns med i trångsektorsplanen medger inte generellt trafikering med tåg som är längre än 160 m. Möjligheterna att trafikera med långa tåg studeras i tågplaneprocessen i varje särskilt fall.

Trafikinformation

1. Trafikinformation till järnvägsföretag och trafikorganisatörer

Informationen levereras till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer 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
- c. punktlighet (presenteras i minuter i förhållande till fastställd tidtabell)
- 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 tågfärd inte kan uppfyllas.

När nya eller förändrade informationssätt ska införas krävs god framförhållning för att göra det möjligt för järnvägsföretaget eller trafikorganisatören att vid behov förändra eller vidareutveckla egna rutiner och processer.

För upplysningar om tillgång till Trafikverkets it-system, se Trafikverkets webbplats: [System och verktyg](#)

2. Trafikinformation till resenärer

Trafikinformation till resenärer säkerställer att resenärer och tredje man får den information som är nödvändig för att kunna genomföra en resa, oberoende av vem som bedriver trafiken.

Trafikinformation avser såväl normalläge som trafikförändringar, vilka påverkar resenärens förväntade restid, service och/eller komfort.

2.1 Fast skyltning

Fast skyltning informerar om hur man inom stationsområdet hittar till och från tåget. På och i en stationsbyggnad som ägs av någon annan än Trafikverket, ansvarar fastighetsägaren för den fasta skyltningen. Ramavtalet för Trafikverkets skyltstandard är öppet för alla ansvariga aktörer att använda. Detta ger möjlighet att skapa en helhetslösning för skyltning och informationsflöde.

2.2 Dynamisk trafikinformation till resenär

Presentationen av annonseringsuppgifterna kan variera, beroende på de tekniska möjligheterna i våra trafikinformationskanaler. Informationen ska vara enhetlig och om möjligt täcka in resenärens hela tågresor.

Trafikinformation till resenär bygger på aktuella och i möjligaste mån verifierade uppgifter. Informationen levereras skyndsamt och på ett sådant sätt att resenären enkelt och snabbt kan tillgodogöra sig innehållet.

Trafikinformation på en station upplyser om det aktuella trafikläget och i förekommande fall om prognoser och beräkningar för kommande trafikläge. Informationen förmedlas direkt till resenären via en eller flera dynamiska trafikinformationskanaler. En osäker beräkning anges som ”preliminär” och kan justeras framåt och bakåt. Vid spårändringar beaktas resenärernas gångväg i avstånd och tid.

Visuell information ges omgående när en trafikpåverkande händelse blir känd, och den presenteras för de stationer som med säkerhet bedöms bli påverkade av avvikelser. Information om inställda tåg/avgångar ges omgående på alla platser som berörs.

Så långt det är möjligt kan informationen omfatta

- a. annonserat tågnummer
- b. annonserad start- och slutstation
- c. via-station, som är avgörande för resan
- d. planerade ankomst- och avgångstider på platser med trafikutbyte
- e. beräkningar på ankomst- och avgångstider för tåg som är 5 minuter försenat eller mer (jämfört med fastställd tidtabell). Om orsaken till förseningen är känd, lämnas den vid förseningar på 10 minuter eller mer.
- f. aktuellt ankomst- och avgångsspår på platser med trafikutbyte

- g. samlad information med orsak och prognos för händelser som ger trafikpåverkan på ett flertal tåg
- h. järnvägsföretagets/trafikorganisatörens namn
- i. produktnamn, information om tågsammansättning, service med mera
- j. anvisningar vid eventuell trafikstörning (till exempel ersättningstrafik).

Om punkterna a och b avviker från körplanen ansvarar järnvägsföretaget eller trafikorganisatören för att uppdatera e-tjänsten på Trafikverkets webbplats med denna information. Även kompletterande detaljinformation enligt punkterna h–j ska uppdateras av järnvägsföretaget eller trafikorganisatören.

Dynamisk skyltning

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

Skyltanmärkningen ”Spårändrat” används i de fall en spårändring aktualiseras 60 minuter eller mindre före ankomst- eller avgångstid.

Högtalare

Högtalarutrop görs för tåg med trafikförändring samt vid trafikhändelser som kräver extra uppmärksamhet. Utrop görs i första hand för att ge information om avgångar, medan utrop för ankomster endast görs i undantagsfall. Högtalarutrop görs normalt klockan 6.00 – 22.00.

När en trafikförändring berör flera tåg kan informationen sammanfattas i övergripande högtalarmeddelanden.

Trafikverket arbetar successivt med införande av utrop på engelska för avgående tåg vid försening, spårändring, inställda tåg och ersättningstrafik.

Information via webb

På Trafikverkets webbplats presenteras dynamisk trafikinformation som i första hand riktar sig till resenärer, men som även kan vara av värde för järnvägsföretag och trafikorganisatörer. Informationen publiceras minst 12 timmar före tågets ordinarie avgångs- eller ankomsttid. I anslutning till informationen finns en länk till järnvägsföretagets eller trafikorganisatörens hemsida, förutsatt att denne valt att förse Trafikverket med webbadress.

2.3 Övrigt

Trafikinformation som utbyts mellan Trafikverket och järnvägsföretaget eller trafikorganisatören tillhandahålls i första hand genom it-system. Information kan även som komplement lämnas via telefon och e-post och till järnvägsföretagets/trafikorganisatörens personal på plats. Såväl innehållet i den information som utbyts som sättet för utbyte ska vara strukturerat enligt Trafikverkets riktlinjer. Trafikverket och järnvägsföretaget/trafikorganisatören ska föra en dialog för att få samsyn och öka kvaliteten på trafikinformationen till resenärer.

Den trafikinformation som Trafikverket tillhandahåller får användas för järnvägsföretagets/trafikorganisatörens webbaserade och mobila trafikinformation till resenärer, eller som muntlig trafikinformation till resenärer via callcenter och försäljningskanaler.

Den information om tågtrafiken som visas på Trafikverkets webbplats via ”Läget i trafiken”, är även tillgänglig som data för marknadsaktörer som utvecklar trafikinformationstjänster.

2.4 Annonseringsuppgifter för skyltning och utrop för persontåg

Trafikverket sammanställer, utifrån tågens körplaner, en grundannonsering av trafikinformationen till resenärer. Förslaget till annonsering presenteras för järnvägsföretag/trafikorganisatörer via e-tjänsten på Trafikverkets webbplats.

Järnvägsföretaget/trafikorganisatören ansvarar för att komplettera annonseringen med information enligt nedan, både inför ny tågplan och inför ändringar under pågående tågplan.

Samtliga ändringar och kompletteringar ska innehålla uppgift per tåg och station och ska lämnas av järnvägsföretaget/trafikorganisatören via Trafikverkets e-tjänst enligt följande:

Tåg i fastställd tågplan	Senast 2 veckor innan tågplanen börjar gälla
Förändring av annonsering för tåg i fastställd tågplan	Senast kl. 15.00 vardagen före kommande driftperiod ¹
Tåg i ad hoc-processen	Senast kl. 15.00 vardagen före kommande driftperiod ¹

¹ Efter denna tidpunkt är uppgifterna låsta och kan endast ändras av Trafikverket.

Vid avvikelser som sker efter kl. 15 vardagen före kommande driftsperiod samt under innevarande driftperiod förutsätts att järnvägsföretaget eller trafikorganisatören förser Trafikverket med de ändringar och kompletteringar som krävs för en fullständig trafikinformation till resenärer. I bilaga 1 A finns kontaktuppgifter för inlämnandet av dessa annonseringsuppgifter.

Järnvägsföretaget/trafikorganisatören ska, utifrån fördefinierade mallar, komplettera annonseringsinformationen med:

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

Järnvägsföretaget/trafikorganisatören kan 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
- ägare av trafikinformation till resenär samt länkadress till denne (för webb och mobila enheter).

Den sista punkten är viktig för resenärerna, för att de ska veta vart de ska vända sig för kompletterande information om resan, exempelvis vid en större störning.

Förutom för skyltning och utrop på station, använder Trafikverket annonseringsuppgifterna vid publicering av trafikinformation på internet, i mobila tjänster och via Trafikverkets it-system.

För att i förväg kunna ge resenären generell trafikinformation om en planerad händelse behöver Trafikverket underlag från järnvägsföretaget/trafikorganisatören. Detta ska tydligt beskriva förändringar och/eller kompletteringar i såväl trafikupplägg som eventuell ersättningstrafik. Underlaget måste vara Trafikverket till handa senast 7 dagar före händelsen.

Leveransnivå Trafikinformation

1 Leveransens villkor och innehåll

1.1 Trafikverkets åtagande för leverans av trafikinformation i form av data

Trafikverket tillhandahåller tjänsten *prenumeration på trafikinformation till järnvägsföretag och trafikorganisatörer* (JNB avsnitt 5.5.2) i form av elektroniska telegram med format enligt Trafikverkets definierade standard.

Trafikverkets ansvar sträcker sig till och med att leveransen lämnat Trafikverket i rätt format och med riktigt innehåll.

1.2 Järnvägsföretagets/trafikorganisatörens åtagande

Järnvägsföretaget (JF)/trafikorganisatören (TO) ansvarar för uppbyggnad av den tekniska lösning som krävs för att ta emot och använda levererad trafikinformation samt för all nödvändig utbyggnad, uppdatering och vidareutveckling av sin tekniska lösning, liksom för att

- informationen inte förändras, eller publiceras mot slutkunden på ett sätt så att den blir missvisande
- information som är viktig för slutkunden inte utelämnas vid publicering
- mot slutkunden inte publicera egna uppskattade ankomst- eller avgångstider (prognoser), baserade på underlag som har sitt ursprung i information levererad enligt detta system
- skyndsamt meddela Trafikverket om de får problem med att ta emot informationen eller drabbas av problem i sina system och det kan påverka leveransen.

Om JF/TO vidareförmedlar informationen till tredje part ska JF/TO se till att tredje part uppfyller samma villkor som gäller för JF/TO.

Om JF/TO vill ha ändringar i leveransen ska deras kontaktperson skriftligen meddela detta till Trafikverkets kundansvarige.

1.3 Avtalspartens rättigheter

JF/TO har rätt att i valfri omfattning använda informationen inom sin egen organisation samt att vidareförmedla informationen till de JF/TO och underleverantörer som anlitas.

1.4 Användargrupp

Trafikverket har en användargrupp för samtliga JF/TO som använder tjänsten *prenumeration på trafikinformation till järnvägsföretag och trafikorganisatörer* (JNB avsnitt 5.5.2). Syftet är att utbyta planer mellan Trafikverket och JF/TO och att följa upp genomförda leveranser. Användargruppen kan också komma med egna förslag till förändringar och ge synpunkter på förslag från Trafikverket. Trafikverket ansvarar för att sammankalla dessa till möten och meddelar JF/TO:s kontaktperson i god tid innan dessa möten hålls. Användargruppen sammankallas minst en gång per år.

2 Leveransnivå

Tjänstens tillgänglighet ska vara minst 99,0 procent per kalendermånad ¹⁾. Som inte tillgänglig tid räknas avbrott beroende på fel klassade enligt prioritet 1–2 nedan. Planerade underhållsåtgärder inom IT servicefönster som meddelats avtalsenligt undantas. Antalet avbrott enligt prioritet 1–2 nedan får inte vara mer än 3 per kalendermånad. Större incidenter hos Trafikverket som påverkat tillgängligheten rapporteras löpande med incidentrapporter till JF/TO.

Information om förändringar sker genom att Trafikverket tillhandahåller JF/TO:s tidplan för införande av ny funktionalitet (driftsättningsplan) och tidplan för upprätthållande av befintlig funktionalitet (IT servicefönster). Dessa tidplaner publiceras normalt i november och gäller för nästkommande år. Informationen lämnas vid användarmöten och publiceras på Trafikverkets webbsida (inloggning krävs). Vid planerade förändringar som kan påverka pågående leverans informeras JF/TO normalt minst 30 dagar i förväg, och utan oskäligen fördröjning. Vid omplanering av tidigare planerad förändring meddelas JF/TO senast 5 arbetsdagar i förväg.

Säkerhetsuppdateringar samt redovisning av detaljerat innehåll i planerade IT servicefönster kan ske med kortare varsel än 30 dagar.

Trafikverket kan behöva ändra format på leveransen. För att underlätta JF/TO:s övergång till det nya formatet garanterar Trafikverket att

- meddela JF/TO om det nya formatets utformning minst 12 månader innan det gamla formatet upphör att gälla
- möjliggöra för JF/TO att testa det nya formatet under minst 6 månader innan det gamla formatet upphör att gälla.

¹⁾ Beräknas: Ett (1) minus (summan av de avbrottsminuter som uppkommer i leveranser enligt JNB avsnitt 5.5.2.2) delat med (antal minuter i aktuell kalendermånad) ggr 100.

2.1 Tekniskt fel och stöd/support

Vid tekniskt fel – kontakta Trafikverkets Användarstöd IT (010-125 10 10).

Användarstöd IT finns tillgänglig dygnet runt. Vid felanmälan – uppge att felet avser leverans från systemet UTIN, och ange felets prioritet enligt nedanstående tabell.

Servicetid	Drifttid	Prioritet	Svarstid ²⁾ (sekunder)	Inställelsetid (timmar)	Åtgärdstid (timmar/fel)
00–24 Må–sö	Alla dagar dygnet runt	1	30	1	2
		2		2	4
		3		4	8 timmar under normal arbetstid ³⁾
		4		4 timmar under normal arbetstid	17 arbetstimmar under normal arbetstid

Prioritet	Beskrivning
1 (Kritisk)	Används då fel medför allvarlig påverkan både internt på Trafikverket och/eller för Trafikverkets externa kunder och användare. Effekterna av felet innebär stora risker för: - liv och hälsa - betydande ekonomisk eller finansiell förlust - allvarlig påverkan på kundens eller leverantörens rykte och förtroende
2 (Hög)	Används då fel medför betydande påverkan för verksamheten, hälsa, ekonomi eller förtroende.
3 (Medium)	Används då en drabbad användare är förhindrad att arbeta med sina primära arbetsuppgifter.
4 (Låg)	Används då en användare är drabbad av icke kritiskt fel som tillåter att användaren arbetar vidare med sina primära arbetsuppgifter. Det kan också vara att en oviktig del av tillämpningen inte är tillgänglig.

Mättidpunkt för när ”Inställelsetid” och ”Åtgärdstid” startar är när Servicedesk nås av telefonsamtalet eller när Trafikverket registrerat felet. Tidsangivelser avser servicetiden. Det är JF/TO:s uppgift att i samråd med Trafikverket prioritera fel, och JF/TO ansvarar för att prioriteringen följer de kriterier som anges ovan. Vid förändrade effekter av ett fel har JF/TO rätt att förändra prioritetsnivån.

Minst 95 procent av felen, per kalenderår, ska ha åtgärdats inom åtgärdstiden. Åtgärders påbörjande och avslut rapporteras. Trafikverket följer upp dessa värden i sitt ärendehanteringssystem. Avslut avgör vilken månad som ärendet räknas till.

2) 80% svar inom 30 sekunder

3) Normal arbetstid är 08.00 – 16.30, helgfria veckodagar måndag till fredag.

2.2 Förebyggande underhåll

Systemunderhåll och preventiva förändringsarbeten görs regelbundet för att undvika fel och eventuella störningar. Det proaktiva och strukturerade arbetet innebär att problem kan upptäckas och åtgärdas innan störningar uppstår för JF/TO. Om inte annat meddelas kommer inte leveransen av information att påverkas nämnvärt av detta arbete.

IT servicefönster planeras efter behov (men så få som möjligt), i syfte att störa verksamheten så lite som möjligt. Alla IT servicefönster innebär en förändring, vilket medför att Trafikverkets rutiner för förändringshantering följs under planering och genomförande. IT servicefönster är normalt förlagda till fredagar, med början kl. 23:00. Alternativt används efterföljande lördag, med start kl 23:00.

För önskemål om tekniskt stöd hänvisas till utin@trafikverket.se. Trafikverket ser till att JF/TO får återkoppling inom 5 arbetsdagar. Trafikverket tillhandahåller tekniskt stöd under normal kontorstid.

2.3 Ändringshantering

JF/TO har möjlighet att komma med önskemål om förändringar i leveransen från Trafikverket. Trafikverket ansvarar för kategorisering, prioritering samt beslut om huruvida ändringen ska genomföras.

Trafikverket ansvarar för att ändringsförslag dokumenteras i enlighet med Trafikverkets standard.

2.4 Åtgärder vid bristande uppfyllande av leverans- och servicenivåer

Om leverans- eller servicenivån inte uppfylls, ska Trafikverket återkomma med en handlingsplan för att åtgärda samtliga brister, såväl incidenter som processer hos Trafikverket, för att snarast åter nå överenskomna nivåer.

Vid brister i leverans- eller servicenivån rapporterar Trafikverket löpande till JF/TO om status och aktiviteter för att uppnå utlovad leverans- och servicenivå.

2.5 Eskalering

Om JF/TO upplever att Trafikverket inte uppfyller sitt åtagande och om Trafikverket inte vidtar åtgärder, kan JF/TO eskalera frågan till samrådsorganet enligt trafikeringsavtalet (TRAV).

Tåglägesavgift, passage- och emissionsavgift

1 Tåglägesavgift

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

Högnivå tillämpas på följande sträckor:

- Stockholms central–Göteborgs central:
 - Stockholms central–Älvsjö (inklusive Älvsjö godsbangård)
 - Älvsjö–Södertälje syd övre–Partille
 - Partille–Göteborgs central
- Göteborgs central–Malmö central:
 - Göteborgs central–Almedal
 - Almedal–Helsingborg–Landskrona östra–Kävlinge–Lund
 - Lund–Malmö central
- Malmö central–Stockholms central:
 - Malmö central–Arlöv
 - Arlöv–Åby–Katrineholm
 - Katrineholm–Södertälje syd övre –Älvsjö
 - Älvsjö–Stockholms central
- Stockholms central–Gävle:
 - Stockholms central–Ulriksdal
- Ulriksdal–Gävle
Karlberg–Stockholm södra:
 - Karlberg–Stockholm city
 - Stockholm city–Stockholm södra
- Malmö central–Triangeln–Hyllie–Lernacken
- Malmö central–Östervärn
- Arlöv–Östervärn
- Lockarp–Svågertorp–Hyllie
- Fosieby–Svågertorp
- Svågertorp–Lernacken
- Lernacken–Peberholmen
- Helsingborg–Åstorp
- Hässleholm–Kristianstad

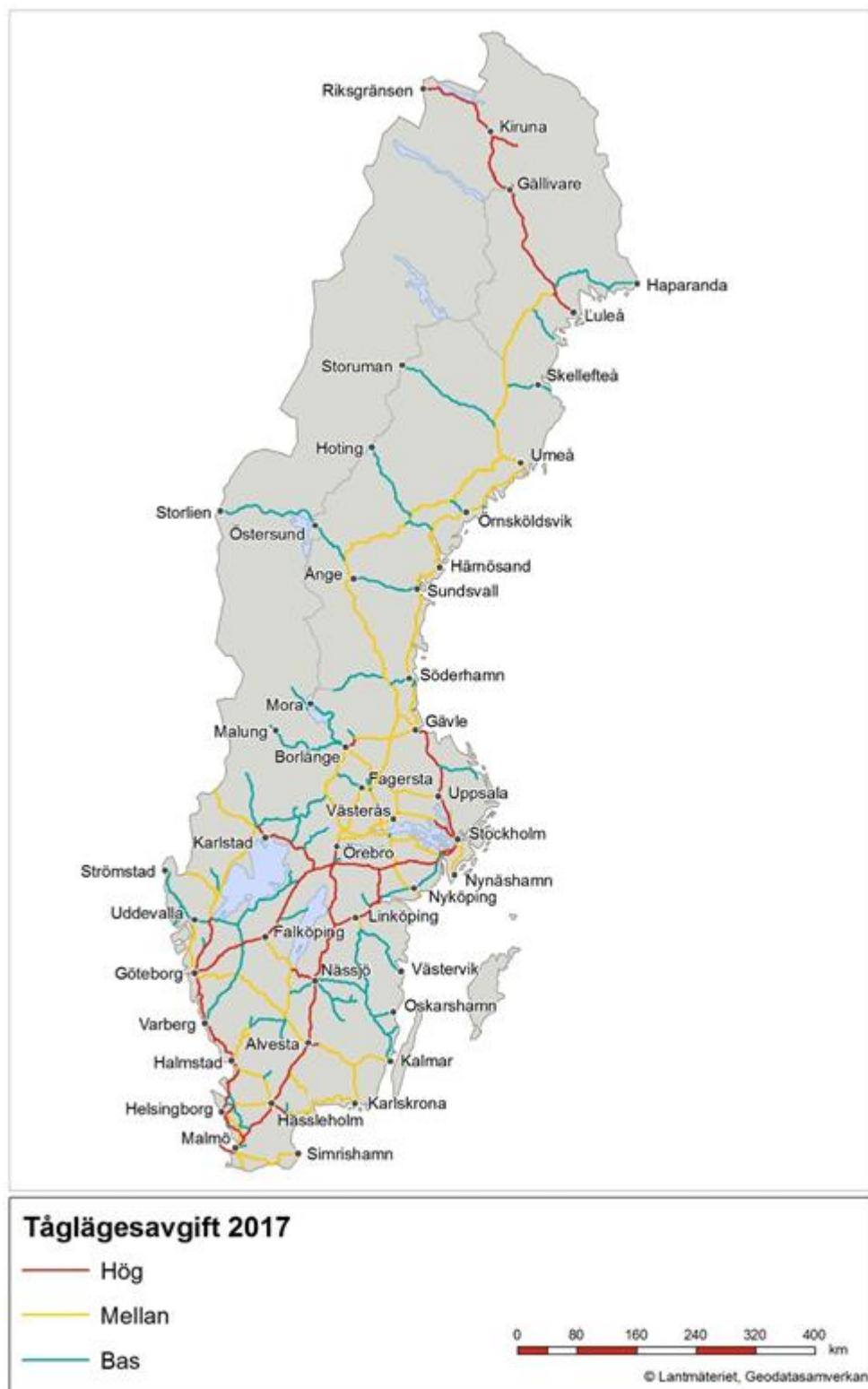
- Alvesta–Växjö
- Gubbero–Olskroken
- Olskroken–Göteborgs norra
- Olskroken–Göteborg Marieholm–Göteborg Kville–Pölsebo–Skandiahamnen
- Göteborg Olskroken–Öxnered
- Öxnered–Vänersborg
- Laxå–Kristinehamn–Karlstad–Kil
- Jönköping–Nässjö
- Flemingsberg–Södertälje centrum
- Stockholm–Bålsta
- Falun–Borlänge
- Hallsberg–Mjölby
- Hovsta–Hallsberg
- Råtsi–Svappavaara
- Riksgränsen–Luleå (inklusive Kiruna malmbangård–Peuravaara och Gällivare–Koskullskulle)

Mellannivå tillämpas på följande sträckor:

- Boden–Nyfors–Bastuträsk–Hällnäs–Vännäs
- Vännäs–Umeå–Gimonäs
- Gimonäs–Örnsköldsvik–Västerasby
- Västerasby–Härnösand–Sundsvall
- Sundsvall–Gävle
- Vännäs–Mellansel–Forsmo–Långsele–Bräcke
- Bräcke–Ånge–Bollnäs–Ockelbo–Gävle
- Ockelbo–Storvik
- Gävle–Storvik
- Storvik–Avesta Krylbo–Fagersta–Frövi–Hovsta
- Storvik–Falun
- Borlänge–Ludvika–Ställdalen–Frövi
- Frövi–Jädersbruk
- Borlänge–Avesta Krylbo–Sala–Uppsala
- Sala–Tillberga–Västerås norra
- Bålsta–Västerås central
- Snyten–Kolbäck

- Fagersta–Ängelsberg
- Västerås–Kolbäck–Valskog–Arboga–Jädersbruk–Hovsta
- Kolbäck–Rekarne
- Södertälje syd övre–Eskilstuna–Rekarne–Valskog
- Åkers Styckebruk–Grundbro
- Älvsjö–Nynäshamn–Eskilstuna–Flen–Nyköping S–Oxelösund
- Linköping–Bjärka Säby
- Kil–Charlottenberg (riksgränsen)
- Kil–Öxnered
- Kornsjö–Skälebol
- Falköping–Jönköping
- Jönköping–Vaggeryd–Värnamo
- Göteborg Kville–Uddevalla
- Almedal–Borås
- Borås–Värnamo–Alvesta
- Växjö–Kalmar
- Emmaboda –Karlskrona C
- Furet–Landeryd
- Torup–Hyltebruk
- Älmhult–Olofström
- Eldsberga–Markaryd–Hässleholm
- Åstorp–Hässleholm
- Kristianstad–Gullberna (Karlskrona))
- Arlöv–Flädie–Kävlinge–Teckomatorp–Helsingborg godsbangård
- Östervärn–Fosieby–Lockarp
- Lockarp–Trelleborg
- Lockarp–Ystad–Simrishamn

Basnivå gäller för järnvägsnätet i övrigt.



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

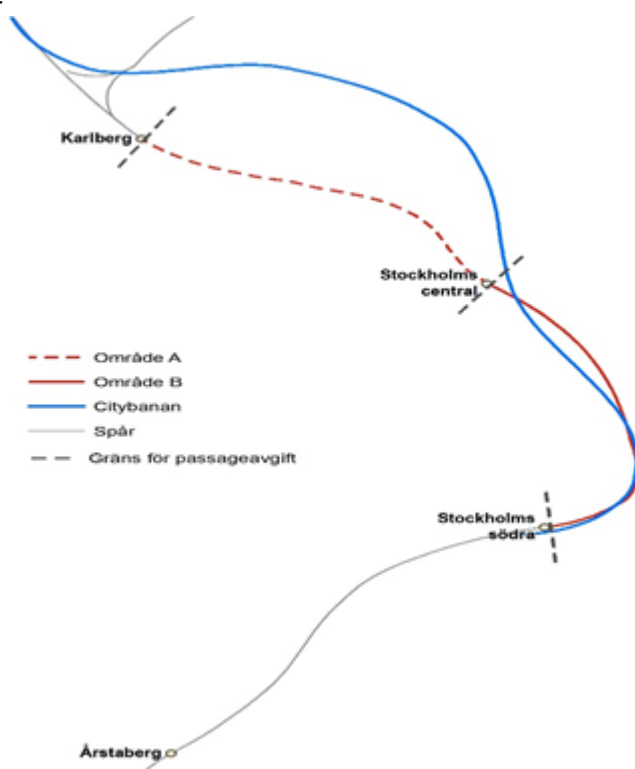
2 Passageavgift

Passageavgift tas ut 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:

- Stockholms central–Karlberg, samtliga spår (område A)
- Stockholms central–Stockholms södra, samtliga spår (område B).



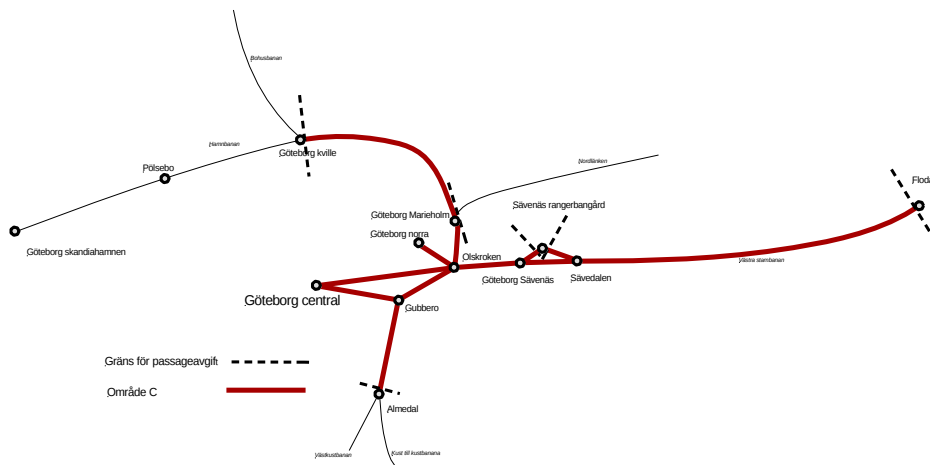
Exempel för Stockholm:

1. Ett tåg från Uppsala kör mot Norrköping via Stockholms central. Tåget kör in via Karlberg 06.15 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut (Karlberg–Stockholms central). Tåget kommer till Stockholms central och kör vidare 06.30 mot Norrköping via Stockholm södra och då tas ytterligare en passageavgift ut (Stockholms central–Stockholm södra).
2 passageavgifter för tågläget.

2. Ett tåg från Falun kör mot Stockholms central. Tåget passerar Karlberg 15.40 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut (Karlberg–Stockholms central).
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 (Stockholms central–Karlberg).
1 passageavgift för tågläget.
4. Ett tåg från Falun kör mot Stockholms central. Tåget passerar Karlberg 17.40 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut (Karlberg–Stockholms central).
1 passageavgift för tågläget.
5. Tågsättet i exempel 4 har vänt vid Stockholms central och ska köra ett nytt tågläge till Falun 18.05 samma dag. Vid avgång 18.05 tas inte någon passageavgift ut eftersom tåget inte kommer att köra på området för passageavgift inom den tid då passageavgift tas ut. *Ingen passageavgift för tågläget.*
6. Ett tåg från Gävle kör mot Linköping via Stockholms central. Tåget kör in via Karlberg 17.55 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut (Karlberg–Stockholms central). Tåget kommer till Stockholms central 18.00 och kör sedan vidare 18.05 mot Linköping via Stockholms södra. 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.
7. Ett tåg från Uppsala kör mot Stockholms central. Tåget passerar Karlberg 15.08 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut (Karlberg–Stockholms central). Passagerare lämnas av på Stockholms central.
1 passageavgift för tågläget
8. Tågsättet i exempel 7 har vänt vid Stockholms central och ska köra ett nytt tågläge med annan trafikuppgift (tjänstetåg) till Hagalund (depå) 15.25 samma dag och en passageavgift tas ut (Stockholms central–Karlberg).
1 passageavgift för tågläget
9. Ett tåg från Göteborg kör mot Stockholms central. Tåget passerar Stockholms södra 15.08 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut (Stockholms södra–Stockholms central). Passagerare lämnas av på Stockholms central. *1 passageavgift för tågläget*
10. Tågsättet i exempel 9 ska köra ett nytt tågläge från Stockholms central med annan trafikuppgift (tjänstetåg) till Hagalund (depå) klockan 15.25 samma dag och en passageavgift tas ut (Stockholms central–Karlberg).
1 passageavgift för tågläget

2.2 Beräkningsexempel Göteborg

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



Exempel för Göteborg:

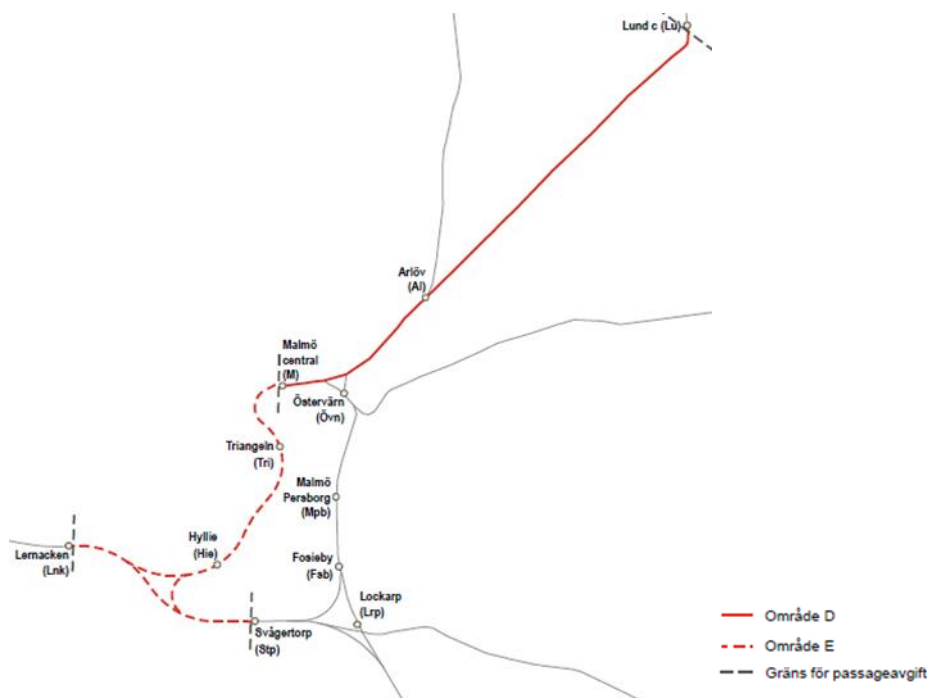
1. Ett tåg från Stockholm är på väg mot Göteborgs central. Tåget kör in via Floda 06.30 en helgfri vardag. En passageavgift tas ut vid passagen av Floda (Floda–Göteborgs central). *1 passageavgift för tågläget.*
2. Ett tåg från Malmö kör mot Göteborgs hamn. Tåget passerar Almedal 08.50 och fortsätter sedan mot Göteborgs hamn via Gubbero, Olskroken och Göteborg Kville. En passageavgift tas ut (Almedal–Göteborg Kville). *1 passageavgift för tågläget.*
3. Ett tåg kör från Sävenäs rangerbangård 08.45 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut. Tåget kör till Göteborgs hamn. *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 relation 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 tilldelat 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–Fösieby mot Svågertorp och passerar Lernacken 08.00. *2 passageavgifter för tågläget.*
3. Ett tåg startar från Malmö godsbangård och kör mot Trelleborg. Tåget avgår 16.05 en helgfri vardag. Ingen passageavgift tas ut för tågläget eftersom sträckan Malmö godsbangård–Östervärn inte inkluderas i område D.

3 Emissionsavgift

Emissionsavgiften speglar de samhällsekonomiska kostnader i termer av miljö- och hälsoeffekter som en tillkommande tågrörelse ger upphov till. Det handlar om kostnaderna för utsläpp av koldioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolväten och partiklar. Emissionsavgiften beror dels på motorns miljöklass, dels på mängden förbrukat drivmedel. Se övrig text i kapitel 6 i JNB.

För förbränningsmotordrivna fordon tas emissionsavgift ut enligt nedan.

Emissionsavgifter	Avgift kompressionständer motor		Avgift gnisttänder motor	
	kr/liter ⁽¹⁾	kr/m ³ ⁽²⁾	kr/liter ⁽¹⁾	kr/m ³ ⁽²⁾
Loktåg, bas	3,20	3,76	2,14	2,71
Loktåg, miljöklassade steg III A	2,07	2,43	2,07	2,43
Loktåg, miljöklassade steg III B	1,66	1,95	1,66	1,95
Motorvagnar, bas	3,13	3,68	2,07	2,62
Motorvagnar, miljöklassade steg IIIA	1,72	2,02	1,72	2,02
Motorvagnar, miljöklassade III B	1,42	1,66	1,42	1,66

¹ Flytande drivmedel

² Gasformiga drivmedel

Förbrukat mängd (liter och/eller kubikmeter) drivmedel ska redovisas för all trafik på Trafikverkets järnvägsnät, inte bara vid användande av tågläge. För miljöklassade fordon ska fordonsnummer och förbrukat mängd drivmedel per fordonsindivid anges på självdeklarationen.

Nedan redovisas räkneexempel på hur avgiften kan beräknas.

3.1 Exempel 1: Loktåg, bas

För ett loktåg med en icke emissionsklassad dieselmotor (kompressionständer) tillämpas avgift bas i kr/liter diesel. Fordonet har förbrukat 400 liter diesel. Den totala avgiften blir $400 \text{ liter} \times 3,20 \text{ kr/liter} = 1\,280 \text{ kr}$.

3.2 Exempel 2: Gasdrivet motorvagnståg, miljöklass steg III B

För ett gasdrivet motorvagnståg med gnisttänder motor som uppfyller utsläppsgränsvärdena för miljöklass III B är avgiften 1,66 kr/m³ gas. Fordonet har förbrukat 320 kubikmeter gas.

Den totala avgiften blir $320 \text{ m}^3 \times 1,66 \text{ kr/m}^3 = 531,2 \text{ kr}$.

3.3 Exempel 3: Dual-fuel motordrivet loktåg, miljöklass steg III A

För ett loktåg med en kompressionstænd dual-fuel-motor tillämpas både avgiften för flytande och för gasformigt drivmedel. Fordonet har förbrukat 160 liter diesel och 205 kubikmeter gas. Den totala avgiften blir $160 \text{ liter diesel} \times 2,07 \text{ kr/liter} + 205 \text{ m}^3 \times 2,43 \text{ kr/ m}^3 = 829,4 \text{ kr}$

Tåglägesavgift, passage- och emissionsavgift

1 Tåglägesavgift

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

Högnivå tillämpas på följande sträckor:

- Stockholms central–Göteborgs central:
 - Stockholms central–Älvsjö (inklusive Älvsjö godsbangård)
 - Älvsjö–Södertälje syd övre–Partille
 - Partille–Göteborgs central
- Göteborgs central–Malmö central:
 - Göteborgs central–Almedal
 - Almedal–Helsingborg–Landskrona östra–Kävlinge–Lund
 - Lund–Malmö central
- Malmö central–Stockholms central:
 - Malmö central–Arlöv
 - Arlöv–Åby–Katrineholm
 - Katrineholm–Södertälje syd övre –Älvsjö
 - Älvsjö–Stockholms central
- Stockholms central–Gävle:
 - Stockholms central–Ulriksdal
- Ulriksdal–Gävle
Karlberg–Stockholm södra:
 - Karlberg–Stockholm city
 - Stockholm city–Stockholm södra
- Malmö central–Triangeln–Hyllie–Lernacken
- Malmö central–Östervärn
- Arlöv–Östervärn
- Lockarp–Svågertorp–Hyllie
- Fosieby–Svågertorp
- Svågertorp–Lernacken
- Lernacken–Peberholmen
- Helsingborg–Åstorp
- Hässleholm–Kristianstad

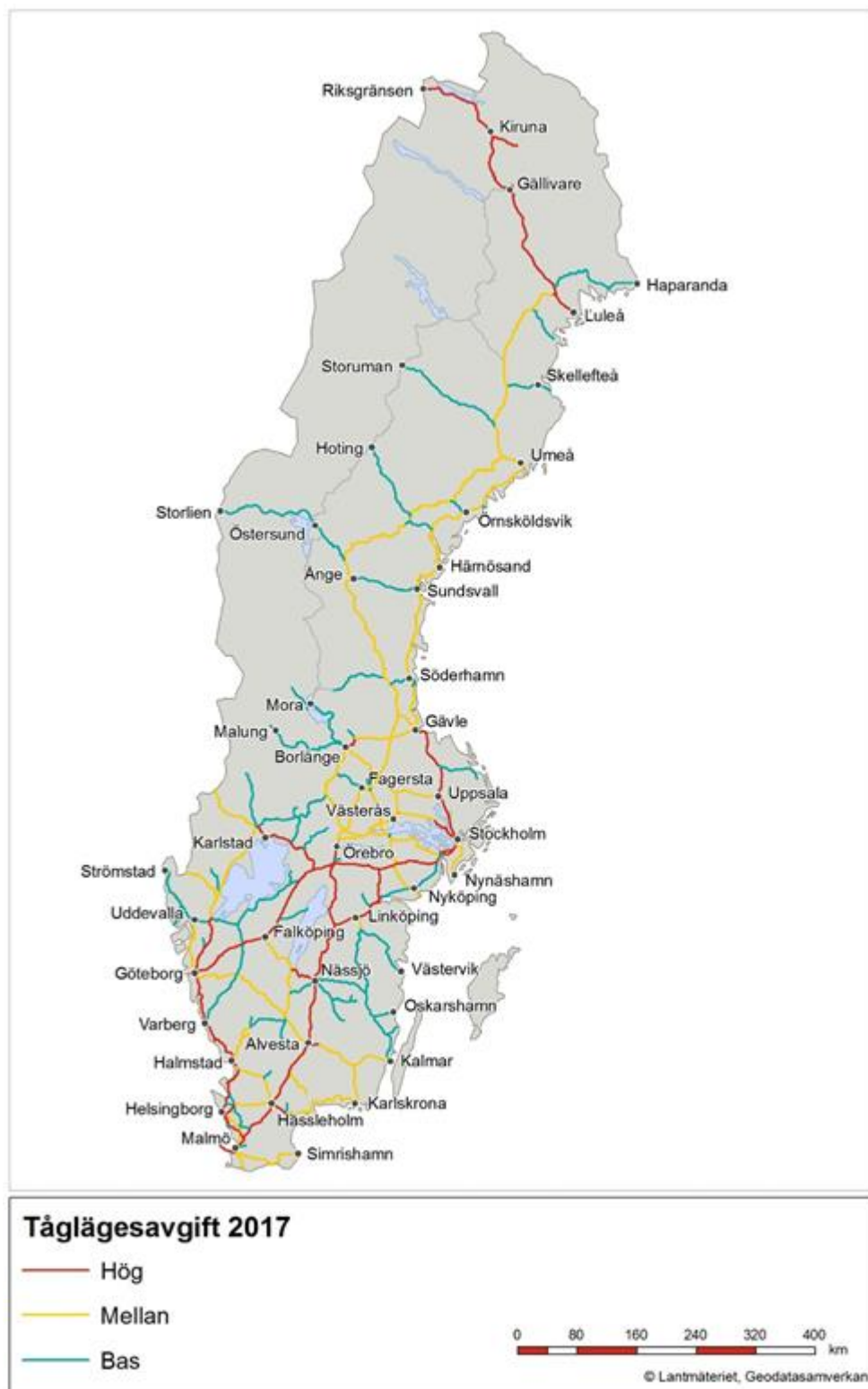
- Alvesta–Växjö
- Gubbero–Olskroken
- Olskroken–Göteborgs norra
- Olskroken–Göteborg Marieholm–Göteborg Kville–Pölsebo–Skandiahammen
- Göteborg Olskroken–Öxnered
- Öxnered–Vänersborg
- Laxå–Kristinehamn–Karlstad–Kil
- Jönköping–Nässjö
- Flemingsberg–Södertälje centrum
- Stockholm–Bålsta
- Falun–Borlänge
- Hallsberg–Mjölby
- Hovsta–Hallsberg
- Råtsi–Svappavaara
- Riksgränsen–Luleå (inklusive Kiruna malmbangård–Peuravaara och Gällivare–Koskullskulle)

Mellannivå tillämpas på följande sträckor:

- Boden–Nyfors–Bastuträsk–Hällnäs–Vännäs
- Vännäs–Umeå–Gimonäs
- Gimonäs–Örnsköldsvik–Västerasby
- Västerasby–Härnösand–Sundsvall
- Sundsvall–Gävle
- Vännäs–Mellansel–Forsmo–Långsele–Bräcke
- Bräcke–Ånge–Bollnäs–Ockelbo–Gävle
- Ockelbo–Storvik
- Gävle–Storvik
- Storvik–Avesta Krylbo–Fagersta–Frövi–Hovsta
- Storvik–Falun
- Borlänge–Ludvika–Ställdalen–Frövi
- Frövi–Jädersbruk
- Borlänge–Avesta Krylbo–Sala–Uppsala
- Sala–Tillberga–Västerås norra
- Bålsta–Västerås central
- Snyten–Kolbäck

- Fagersta–Ängelsberg
- Västerås–Kolbäck–Valskog–Arboga–Jädersbruk–Hovsta
- Kolbäck–Rekarne
- Södertälje syd övre–Eskilstuna–Rekarne–Valskog
- Åkers Styckebruk–Grundbro
- Älvsjö–Nynäshamn–Eskilstuna–Flen–Nyköping S–Oxelösund
- Linköping–Bjärka Säby
- Kil–Charlottenberg (riksgränsen)
- Kil–Öxnered
- Kornsjö–Skälebol
- Falköping–Jönköping
- Jönköping–Vaggeryd–Värnamo
- Göteborg Kville–Uddevalla
- Almedal–Borås
- Borås–Värnamo–Alvesta
- Växjö–Kalmar
- Emmaboda –Karlskrona C
- Furet–Landeryd
- Torup–Hyltebruk
- Älmhult–Olofström
- Eldsberga–Markaryd–Hässleholm
- Åstorp–Hässleholm
- Kristianstad–Gullberna (Karlskrona))
- Arlöv–Flädie–Kävlinge–Teckomatorp–Helsingborg godsbangård
- Östervärn–Fosieby–Lockarp
- Lockarp–Trelleborg
- Lockarp–Ystad–Simrishamn

Basnivå gäller för järnvägsnätet i övrigt.



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

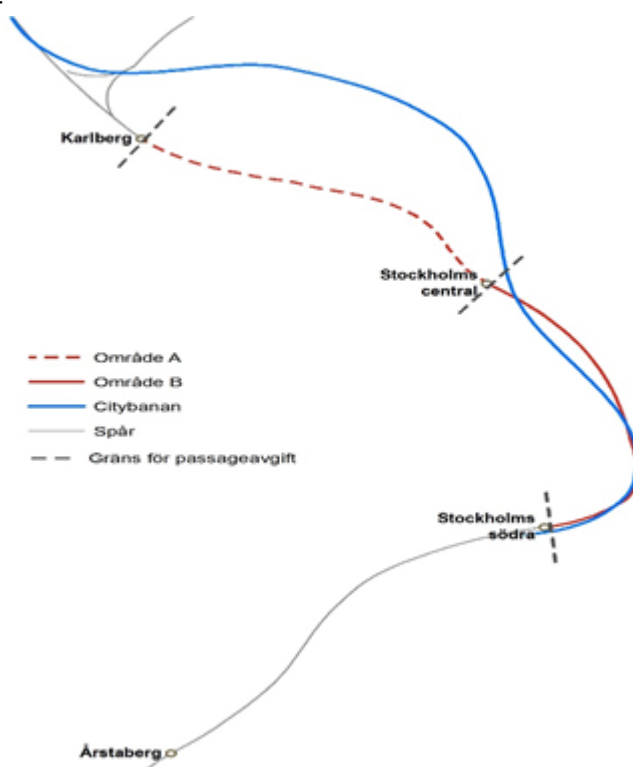
2 Passageavgift

Passageavgift tas ut 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:

- Stockholms central–Karlberg, samtliga spår (område A)
- Stockholms central–Stockholms södra, samtliga spår (område B).



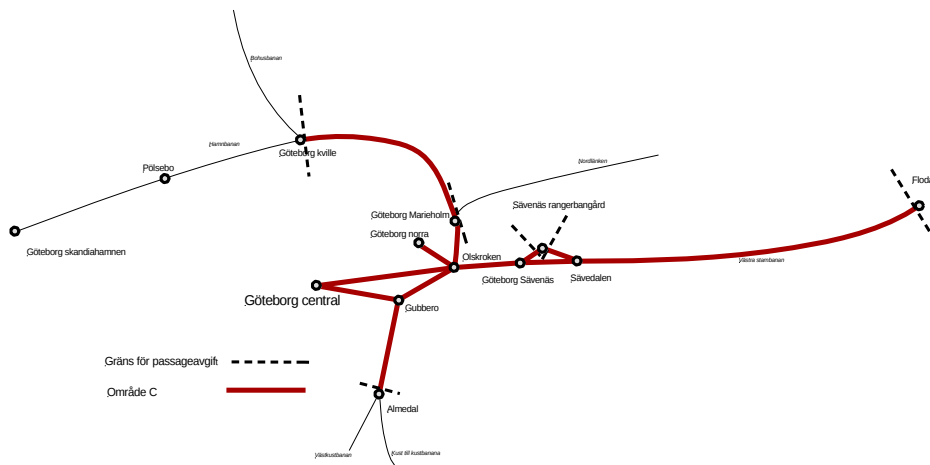
Exempel för Stockholm:

1. Ett tåg från Uppsala kör mot Norrköping via Stockholms central. Tåget kör in via Karlberg 06.15 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut (Karlberg–Stockholms central). Tåget kommer till Stockholms central och kör vidare 06.30 mot Norrköping via Stockholm södra och då tas ytterligare en passageavgift ut (Stockholms central–Stockholm södra).
2 passageavgifter för tågläget.

2. Ett tåg från Falun kör mot Stockholms central. Tåget passerar Karlberg 15.40 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut (Karlberg–Stockholms central).
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 (Stockholms central–Karlberg).
1 passageavgift för tågläget.
4. Ett tåg från Falun kör mot Stockholms central. Tåget passerar Karlberg 17.40 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut (Karlberg–Stockholms central).
1 passageavgift för tågläget.
5. Tågsättet i exempel 4 har vänt vid Stockholms central och ska köra ett nytt tågläge till Falun 18.05 samma dag. Vid avgång 18.05 tas inte någon passageavgift ut eftersom tåget inte kommer att köra på området för passageavgift inom den tid då passageavgift tas ut. *Ingen passageavgift för tågläget.*
6. Ett tåg från Gävle kör mot Linköping via Stockholms central. Tåget kör in via Karlberg 17.55 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut (Karlberg–Stockholms central). Tåget kommer till Stockholms central 18.00 och kör sedan vidare 18.05 mot Linköping via Stockholms södra. 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.
7. Ett tåg från Uppsala kör mot Stockholms central. Tåget passerar Karlberg 15.08 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut (Karlberg–Stockholms central). Passagerare lämnas av på Stockholms central.
1 passageavgift för tågläget
8. Tågsättet i exempel 7 har vänt vid Stockholms central och ska köra ett nytt tågläge med annan trafikuppgift (tjänstetåg) till Hagalund (depå) 15.25 samma dag och en passageavgift tas ut (Stockholms central–Karlberg).
1 passageavgift för tågläget
9. Ett tåg från Göteborg kör mot Stockholms central. Tåget passerar Stockholms södra 15.08 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut (Stockholms södra–Stockholms central). Passagerare lämnas av på Stockholms central. *1 passageavgift för tågläget*
10. Tågsättet i exempel 9 ska köra ett nytt tågläge från Stockholms central med annan trafikuppgift (tjänstetåg) till Hagalund (depå) klockan 15.25 samma dag och en passageavgift tas ut (Stockholms central–Karlberg).
1 passageavgift för tågläget

2.2 Beräkningsexempel Göteborg

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



Exempel för Göteborg:

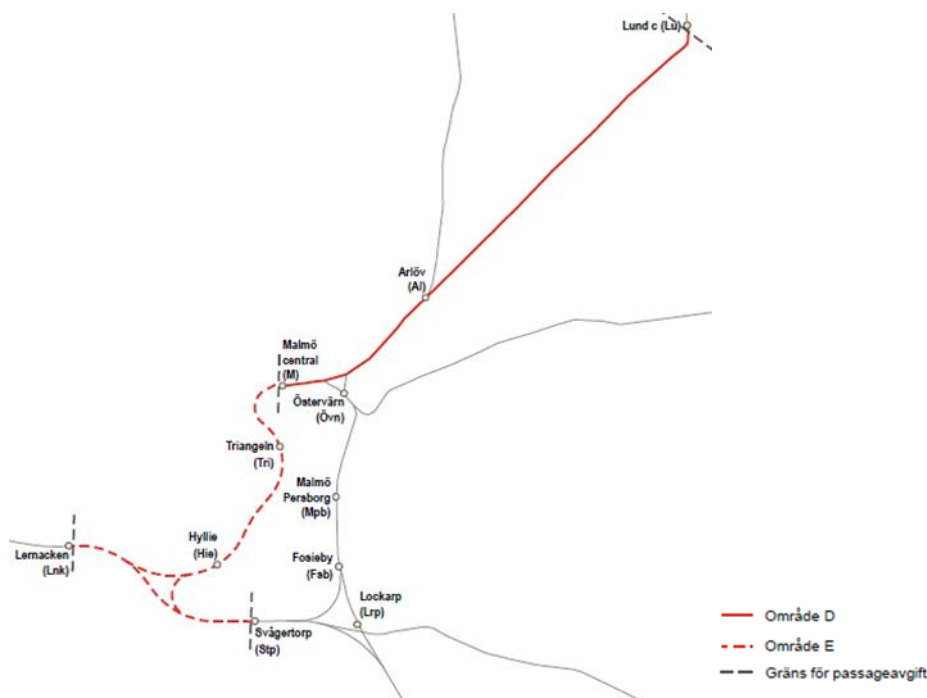
1. Ett tåg från Stockholm är på väg mot Göteborgs central. Tåget kör in via Floda 06.30 en helgfri vardag. En passageavgift tas ut vid passagen av Floda (Floda–Göteborgs central). *1 passageavgift för tågläget.*
2. Ett tåg från Malmö kör mot Göteborgs hamn. Tåget passerar Almedal 08.50 och fortsätter sedan mot Göteborgs hamn via Gubbero, Olskroken och Göteborg Kville. En passageavgift tas ut (Almedal–Göteborg Kville). *1 passageavgift för tågläget.*
3. Ett tåg kör från Sävenäs rangerbangård 08.45 en helgfri vardag och en passageavgift tas ut. Tåget kör till Göteborgs hamn. *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 relation 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 tilldelat 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–Fösieby mot Svågertorp och passerar Lernacken 08.00. *2 passageavgifter för tågläget.*
3. Ett tåg startar från Malmö godsbangård och kör mot Trelleborg. Tåget avgår 16.05 en helgfri vardag. Ingen passageavgift tas ut för tågläget eftersom sträckan Malmö godsbangård–Östervärn inte inkluderas i område D.

3 Emissionsavgift

Emissionsavgiften speglar de samhällsekonomiska kostnader i termer av miljö- och hälsoeffekter som en tillkommande tågrörelse ger upphov till. Det handlar om kostnaderna för utsläpp av koldioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolväten och partiklar. Emissionsavgiften beror dels på motorns miljöklass, dels på mängden förbrukat drivmedel. Se övrig text i kapitel 6 i JNB.

För förbränningsmotordrivna fordon tas emissionsavgift ut enligt nedan.

Emissionsavgifter	Avgift kompressionständer motor		Avgift gnisttänder motor	
	kr/liter ⁽¹⁾	kr/m ³ ⁽²⁾	kr/liter ⁽¹⁾	kr/m ³ ⁽²⁾
Loktåg, bas	3,20	3,76	2,14	2,71
Loktåg, miljöklassade steg III A	2,07	2,43	2,07	2,43
Loktåg, miljöklassade steg III B	1,66	1,95	1,66	1,95
Motorvagnar, bas	3,13	3,68	2,07	2,62
Motorvagnar, miljöklassade steg IIIA	1,72	2,02	1,72	2,02
Motorvagnar, miljöklassade III B	1,42	1,66	1,42	1,66

¹ Flytande drivmedel

² Gasformiga drivmedel

Förbrukad mängd (liter och/eller kubikmeter) drivmedel ska redovisas för all trafik på Trafikverkets järnvägsnät, inte bara vid användande av tågläge. För miljöklassade fordon ska fordonsnummer och förbrukad mängd drivmedel per fordonsindivid anges på självdeklarationen.

Nedan redovisas räkneexempel på hur avgiften kan beräknas.

3.1 Exempel 1: Loktåg, bas

För ett loktåg med en icke emissionsklassad dieselmotor (kompressionständer) tillämpas avgift bas i kr/liter diesel. Fordonet har förbrukat 400 liter diesel. Den totala avgiften blir $400 \text{ liter} \times 3,20 \text{ kr/liter} = 1\,280 \text{ kr}$.

3.2 Exempel 2: Gasdrivet motorvagnståg, miljöklass steg III B

För ett gasdrivet motorvagnståg med gnisttänder motor som uppfyller utsläppsgränsvärdena för miljöklass III B är avgiften 1,66 kr/m³ gas. Fordonet har förbrukat 320 kubikmeter gas.

Den totala avgiften blir $320 \text{ m}^3 \times 1,66 \text{ kr/m}^3 = 531,2 \text{ kr}$.

3.3 Exempel 3: Dual-fuel motordrivet loktåg, miljöklass steg III A

För ett loktåg med en kompressionstænd dual-fuel-motor tillämpas både avgiften för flytande och för gasformigt drivmedel. Fordonet har förbrukat 160 liter diesel och 205 kubikmeter gas. Den totala avgiften blir $160 \text{ liter diesel} \times 2,07 \text{ kr/liter} + 205 \text{ m}^3 \times 2,43 \text{ kr/ m}^3 = 829,4 \text{ kr}$

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
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
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 dyggen komplettera eller korrigera orsakskoden. Syftet är att finna orsaken och vem som kan åtgärda problemen.

Kodlistan är indelad i fem 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).

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

DPS1 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 och 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.

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 & Plattformbelysning
I	BA	2	Plattform och lastkaj
I	BA	3	Plattformsovergång
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 2017
Bilaga 6 B - Orsakskoder
Utgåva 2017-03-29

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 2017
Bilaga 6 B - Orsakskoder
Utgåva 2017-03-29

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 2017
Bilaga 6 B - Orsakskoder
Utgåva 2017-03-29

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		Avsyring 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

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 tågklarerare saknas eller felaktig ställverksmanöver.
Infrastruktur	I	Koden ska användas när tåg behöver ställas in beroende på infrastrukturfel som kan härröras till en händelse i BASUN och som är tågstörande. 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, beroende på en händelse i BASUN som är tågstörande. 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 [elprisrapporten](#) på vår webbplats. I övrigt hänvisar vi till texterna i JNB kapitel 6, i 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 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 så 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 som saknar elmätare så 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 tågvarmepost/lokvarmepost. (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 tågvarmepost/lokvarmepost ger 365 (214+151) dagar x 40 kronor, det vill säga 14 600 kronor.

Totalkostnaden i vårt exempel under ett år vid en varmepost 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 (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 4: Förlustpåslag

Fordonstyp	Förlustpåslag *
Rc, Rd	E x 1,08
Ma	E x 1,07
IORE	E
Dm	E x 1,13
BR 185, BR 241, , BR 242, Re	E
BR 189, BR 441, BR 141	E
BR 142	E x 1,03
BR 161	E x 1,04
X2	E
X3	E
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	1000
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 + nätavgift) + (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 så 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 nätavgifter 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.

Föreskrifter

Dokument	Titel	Giltig from
TDOK 2013:0389	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem E1, E2, E3	2014-12-14
TDOK 2013:0601	Växlar – manövrering med lokalställare, passage när växeln är ur kontroll	2014-05-01
TDOK 2013:0657	Ordning- och skyddsregler för bangårdar	2014-08-01
TDOK 2014:0132	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem F	2014-06-01
TDOK 2015:0297	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem R	2015-10-01
TDOK 2014:0689	BVF 592.11 - Detektorer. Hantering av larm från stationära detektorer samt åtgärder efter upptäckta skador vid manuell avsyning	2015-04-01
TDOK 2014:0415	BVF 922 Elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser	2006-12-10
TDOK 2014:0773	BVS 543.18001 – Uppställning av fordon med uppfälld strömvagnare, tekniska krav på fordon	2004-07-01
TDOK 2015:0309	Trafikverkets Trafikbestämmelser för järnväg	2017-06-01
TDOK 2016:0193	Trafiksäkerhetsbestämmelser vid användning av GSM-R	2016-06-13

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 driftledning.

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). Om tamdjur påkörs ska järnvägsföretaget dessutom skriftligen anmäla detta till Trafikverket.

1.3 Järnvägsföretag, kontaktperson och röjningsmedgivande

Trafikledningen anmäler omgående olyckor som kommer till trafikledningens kännedom, till inblandade järnvägsföretag. 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 trafikcentral.

1.4 Samverkan och tillgång till faktaunderlag

Järnvägsföretaget ska utan dröjsmål låta Trafikverkets utredare få tillgång till uppgifter från fordons 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.

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.

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

Röjningsmedgivanden respektive röjningstillståndet 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:

$$\frac{RF * \frac{\text{Å}}{2}}{\frac{100}{365}} + \frac{\text{Å}}{A} \text{ [kr/dag]}$$

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 slutfakturering.

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.