

## Sammanställning över förändringar i JNB 2017

<b>Kap / avsnitt /bilaga</b>	<b>Förändring</b>
Alla bilagor	I enlighet med RNE-direktiv har numreringen ändrats på alla bilagor. Bilagans nummer visar vilket kapitel bilagan tillhör följt av en bokstav i fallande ordning. Inga bilagor har tillkommit eller tagits bort
Förkortningar och definitioner	Följande definitioner har tillkommit till följd av processförändringar i ansöknings- och tilldelningsförfarandet: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ansökt tågläge</li> <li>- Avtalat tågläge</li> <li>- Färdplan</li> <li>- Kontrollerad färdplan</li> <li>- Körplan</li> <li>- Publicerad färdplan</li> <li>- Slutplanerad färdplan</li> <li>- Utförd tågfärd</li> <li>-</li> </ul>
Kap 1, avsnitt 1.9.1 Corridor One-Stop Shop	Nytt avsnitt om Corridor One-Stop shop
Kap 1, avsnitt 1.10.1 Nationell One-Stop Shop	I avsnittet har det förtydligats att om ansökan gäller förplanerade tåglägen inom ScanMed RFC ska ansökan adresseras direkt till C-OSS.
Kap 1, tidigare avsnitt 1.11 Förkortningar och definitioner	I enlighet med RNE-direktiv så har avsnittet med förkortningar och definitioner flyttats och ligger nu direkt efter innehållsförteckningen.
Kap 2, avsnitt 2.2.3 Tillstånd	Särskilt tillstånd utgår och ersätts med nationellt trafiksäkerhetstillstånd.
Kap 2, avsnitt 2.7.1 Kommunikationssystem GSM-R	Ny text gällande skyddsutrustning för GSM-R
Bilaga 2.B, avsnitt 3 Varselklädsel	Varselkläder på överkropp ändras från EN 471klass 2 till EN 471 klass 3.
Kap 3, avsnitt 3.2.3.1 Större förändringar i infrastrukturen	Tabell över kommande investeringsobjekt uppdaterad.
Kap 3, avsnitt 3.3.1 Geografisk anläggningsöversikt	BVS har konverterats till TDOK
Kap 3, avsnitt 3.3.2 Egenskaper	Ändringar i Dynamisk referensprofil Sea Redaktionella ändringar på BVS har konverterats till TDOK
Kap 3, avsnitt 3.3.3 Trafikerings- och kommunikationssystem	Trelleborg utrustas med ATC

Kap 3, avsnitt 3.4.1 Särskild infrastruktur	Citybanan (Stockholm Södra)-(Karlberg) har tillkommit under sträckor som är reserverade för persontrafik. Under rubriken "Sträckor med särskilda förutsättningar" har banor med upphört underhåll separerats från banor med särskilda förutsättningar.
Kap 3, avsnitt 3.4.1 Särskild infrastruktur, Sträckor med särskilda förutsättningar	Listan över Bana/sträcka med upphört underhåll, har reviderats. Listan över Bana/sträcka med särskilda förutsättningar, har reviderats.
Kap 3, avsnitt 3.4.3 Farligt gods	Citybanan (Stockholm Södra)-(Karlberg) har tillkommit.
Kap 3, avsnitt 3.4.4 Tunnlar	Citybanan (Stockholm Södra)-(Karlberg) har tillkommit.
Kap 3, avsnitt 3.5 Infrastrukturens tillgänglighet	Listan över övriga trafikpåverkande arbeten som inte är PSB har reviderats.
4.2.1 Ansökan om kapacitet	Reviderat avsnitt om ansökan om internationella kapacitet
Kap 4, avsnitt 4.2.2 Ad hoc-ansökan	Segmenteringsalternativen samt riktlinjer för Ad hoc ansökan är borttagna.
Kap 4, avsnitt 4.3.2 Tider för ansökan utanför tågplan (ad hoc)	Följande text borttagen: "Ansökningar som inkommer med kortare framförhållning än fem arbetsdagar före trafikstart kommer att avslås"
Kap 4, avsnitt 4.3.2 Tider för ansökan utanför tågplan (ad hoc)	Ny beskrivning av ad hoc processen med anledning av införandet Marknadsanpassad planering av kapacitet i oktober 2016
Kap 4, avsnitt 4.3.3 Kapacitetsförutsättningar	Reviderad text angående förplanerade tåglägen för internationella korridorer
Kap 4, avsnitt 4.8.3.1 Störningsplaner	Uppgifter om störningsplaner har samlats under ny rubrik
Bilaga 4.B	Ny prio-kategori som gäller vid uppstart av ny 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.
Bilaga 4.D, 1.2	Ny text gällande servicefönster: " Detta behov av underhållstider kommer att lämnas in till tågplaneprocessen 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".
Kap 5, avsnitt 5.3	I enlighet med EU-direktiv så har följande förändringar gjorts: - Avsnittets rubrik är nu "Grundläggande tjänster". - Avsnittet har ny numrering och en ny uppdelning av de tjänster som erbjuds. (Inga nytillkomna tjänster.)

Kap 5, avsnitt 5.5	Tjänsten "Prenumeration på trafikinformation till järnvägsföretag och trafikorganisatör" (5.5.2.2) erbjuder nu 11 olika informationsleveranser.
Bilaga 5.A	Ny vokabulär: Ordet <i>beräkning</i> används vid beskrivning av hur länge en trafikstörning kommer att pågå. Ordet <i>prognos</i> används för tåg som har en förändrad tid gentemot körplan.
Kap. 6	För godståg och tjänstetåg införs en ny och lägre spåravgift för tåg med axellast ≤ 20 ton. En annan nyhet är att avgiften baseras på den största axellast som sökande anger för respektive tåg i Opera. Om sökande inte angett största axellast i Opera används den största tillåtna axellast (STAX) som sökande angivit vid ansökan om tågläge.
Kap. 6, avsnitt 6.5.1.1 Kvalitetsavgifter	Ny kod –Stört av annat tåg (FAT). Reglering vid följdförseningar införs i kvalitetsavgifterna.  Kvalitetsavgiften vid JDE-kodning är avgiftsnivån höjd.
Kap 7 Allmänt	Reviderat med de begrepp som införs i och med ny Ad hoc ansökningsprocess
Kap 7, avsnitt 7.2 Handlingar och ansvar	Nytt stycke sist i avsnittet: Förtydligande av vilket avtal eller villkor som gäller vid ersättning från den andra parten.
Kap 7, avsnitt 7.5.2 Informera vid avvikelser och fel	Precisering av järnvägsföretagens krav på anmälan till Trafikverket
Kap 7, avsnitt 7.5.8 Resurser vid röjning	Avsnittet har kompletterats med information om tillgång till röjningslok i Storstockholmsområdet.
Bilaga 7.A -	BVF 1946.4 har bytt dokumentnummer, dock ingen innehållsförändring
Bilaga 7.C - Rutiner vid skadereglering, avsnitt 1.7.1	Tillägg i första stycket: Överenskommelse ska vara underskriven senast tio arbetsdagar efter att överenskommelsen gjorts.