

Järnvägsnät- beskrivning 2017

Samrådsutgåva
2015-10-05

Järnvägsnätsbeskrivning JNB 2017

Uppdateringar

Järnvägsnätsbeskrivningen uppdateras utifrån publicerade avvikelsemeddelanden.

Uppdatering	Infört
JNB 2017 samrådsutgåva	2015-09-28
JNB 2017 samrådsutgåva – tabell 6:20 reviderad	2015-10-05

Innehåll

1	Allmän information.....	10
1.1	Inledning	10
1.2	Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen.....	10
1.3	Rättslig grund.....	10
1.4	Juridisk status.....	11
1.4.1	Allmänna anmärkningar.....	11
1.4.2	Ansvar	11
1.4.3	Prövning.....	11
1.5	Struktur	11
1.6	Giltighetstid och avvikelser	11
1.6.1	Giltighetsperiod.....	11
1.6.2	Avvikelser.....	11
1.7	Publicering.....	12
1.8	Kontakter	12
1.9	Godskorridor - Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (ScanMed RFC)	12
1.9.1	Corridor One-Stop shop.....	12
1.10	RailNetEurope – internationellt samarbete infrastrukturförvaltare.....	13
1.10.1	Nationell One-Stop Shop	13
1.10.2	Systemverktyg RNE.....	13
2	Villkor för tillträde och trafikering	15
2.1	Inledning	15
2.2	Allmänna krav för tillträde till tjänster	15
2.2.1	Villkor för att ansöka om tågläge.....	15
2.2.2	Villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur	15
2.2.3	Tillstånd	16
2.2.3.1	Licens	16
2.2.3.2	Nationellt trafiksäkerhetstillstånd	16
2.2.3.3	Omprövning av tillstånd	16
2.2.3.4	Återkallelse av tillstånd.....	16
2.2.3.5	Säkerhetsstyrningssystem	16
2.2.4	Säkerhetsintyg.....	17
2.2.5	Ansvar	17
2.2.5.1	Försäkring.....	17
2.3	Allmänna affärsvillkor	18
2.3.1	Ramavtal	18
2.3.2	Tillträdesavtal	19
2.4	Operativa regler	19

2.4.1	Föreskrifter.....	19
2.4.1.1	Föreskrifter om elsäkerhet	20
2.4.2	Information	20
2.4.2.1	Information fr Trafikverket till järnvägsföretag, före och under trafikutövning.....	20
2.4.2.2	Information från järnvägsföretaget till Trafikverket under trafikutövning.....	20
2.4.3	Övriga regler	20
2.4.3.1	Körordersystemet.....	20
2.4.3.2	Tågorder	21
2.4.3.3	Dygnsorder	21
2.4.3.4	Operativ tåginformation.....	21
2.5	Specialtransporter	22
2.6	Farligt gods	22
2.7	Godkännandeprocess för fordon.....	22
2.7.1	Kommunikationssystem GSM-R	23
2.7.2	Framföranderestriktioner	24
2.7.3	Provkörning.....	24
2.7.4	Krav på ETCS-utrustning	24
2.8	Behörighetskrav för operativ personal.....	24
3	Infrastruktur	25
3.1	Inledning	25
3.2	Järnvägsnätets omfattning.....	25
3.2.1	Gränser.....	25
3.2.2	Anslutande järnvägsnät.....	25
3.2.3	Övriga upplysningar om järnvägsnätet	26
3.2.3.1	Större förändringar i infrastrukturen.....	26
3.3	Beskrivning av infrastrukturen	27
3.3.1	Geografisk anläggningsöversikt.....	27
3.3.2	Egenskaper.....	27
3.3.3	Trafikerings- och kommunikationssystem.....	30
3.4	Trafikrestriktioner.....	32
3.4.1	Särskild infrastruktur	32
3.4.2	Miljörestriktioner	42
3.4.3	Farligt gods	42
3.4.4	Tunnlar.....	42
3.4.5	Broar	42
3.5	Infrastrukturens tillgänglighet.....	42
3.6	Anläggningar för tjänster.....	45
3.6.1	Stationer för resenärer, inklusive byggnader och plattformar.....	45
3.6.2	Kombiterminaler och lastplatser	45
3.6.3	Rangerbangårdar och tågbildningsanläggningar.....	46
3.6.4	Spår för uppställning.....	47
3.6.5	Underhållsanläggningar	47
	Trafikverket tillhandahåller inga underhållsanläggningar.	47
3.6.6	Andra tekniska anläggningar	47
3.6.7	Havs- och inlandshamnsanläggningar	47
3.6.8	Undsättningshjälpmedel.....	47
3.6.9	Bränsledepåer.....	47
3.6.10	Andra anläggningar för tjänster	47
3.7	Planerad utveckling av infrastrukturen	48
4	Tilldelning av kapacitet.....	49
4.1	Inledning	49
4.2	Processbeskrivning	49
4.2.1	Ansökan om kapacitet.....	49

4.2.2	Ad hoc-ansökan	49
4.2.3	Ansökan om kapacitet på driftplatser.....	49
4.3	Tidsplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess	50
4.3.1	Tider för årlig tågplan	51
4.3.2	Tider för ansökan utanför tågplan (ad hoc).....	51
4.3.3	Kapacitetsförutsättningar	52
4.3.3.1	Banarbeten	52
4.3.3.2	Förplanerade tåglägen för internationella korridorer	52
4.3.3.3	Trångsektorsplaner	53
4.4	Tilldelningsprocessen	55
4.4.1	Samordningsprocessen.....	56
4.4.2	Tvistlösning.....	56
4.4.3	Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process	56
4.4.3.1	Prioriteringskriterier för att lösa intressekonflikter	57
4.4.4	Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen.....	57
	Trafikverket tecknar för närvarande inga ramavtal.....	57
4.4.5	Kapacitetsanalys	57
4.4.6	Kapacitetsförstärkningsplan.....	57
4.4.7	Fastställd tågplan	58
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.....	59
4.6.1	Avbokning av tågläge	59
4.6.2	Återtagande av tilldelad tjänst.....	59
4.6.2.1	Oacceptabla risker	59
4.6.2.2	Kapacitet som inte används.....	59
4.7	Specialtransporter och farligt gods	60
4.7.1	Kapacitet för specialtransport	60
4.7.2	Tågläge med farligt gods	60
4.8	Särskilda åtgärder vid störningar	60
4.8.1	Principer.....	60
4.8.2	Operativa regler	60
4.8.3	Förutsägbara problem	61
4.8.3.1	Störningsplaner	61
4.8.4	Problem som inte kan förutses	61
4.8.4.1	Röjnings- och nödsituationer.....	61
4.8.4.2	Olyckshantering	62
4.8.4.3	Krissituationer	62
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
5.3.1.1	Stationer för resenärer, inklusive byggnader och plattformar	66
5.3.1.2	Godsterminaler.....	67
5.3.1.3	Rangerbangårdar och tågbildningsmöjligheter	69

5.3.1.4	Uppställning på sidospår	70
5.3.1.5	Underhållsanläggningar	71
5.3.1.6	Andra tekniska anläggningar	72
5.3.1.7	Havs- och inlandshamnanläggningar	72
5.3.1.8	Undsättningshjälpmedel	72
5.3.1.9	Bränsledepåer och tillhandahållande av bränsle	72
5.3.2	Tillgång till tjänster vid anläggningar enligt avsnitt 5.3.1	72
5.3.2.1	Tågbildningstjänster	72
5.3.2.2	Andra tjänster vid anläggningar	73
5.4	Tilläggstjänster	73
5.4.1	Tillhandahållande av el	73
5.4.2	Tjänster för tåg	74
5.4.2.1	Anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon	74
5.4.2.2	Övriga tjänster gällande service för tåg	74
5.4.3	Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods	74
5.4.3.1	Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport	74
5.4.3.2	Farligt gods	76
5.4.4	Andra tilläggstjänster	76
5.5	Extra tjänster	76
5.5.1	Telekommunikationsnät	76
5.5.1.1	GSM-R	76
5.5.2	Tillhandahållande av extra trafikinformation	76
5.5.2.1	Kompletterande trafikinformation till resenär	77
5.5.2.2	Prenumeration på trafikinformation till järnvägsföretag och trafikorganisatör	77
5.5.3	Teknisk kontroll av fordon	78
5.5.3.1	Tillgång till utökad detektorinformation	78
5.5.4	Biljettförsäljning på stationer för passagerare	78
5.5.5	Specialiserat tyngre fordonsunderhåll	78
5.5.6	Andra extratjänster	78
5.5.6.1	Villkor för provkörning av fordon	78
5.5.6.2	Mätvärden för bullermätning av fordon	79
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	86
6.3.1.1	Spåravgift	86
6.3.1.2	Tåglägesavgift	86
6.3.1.3	Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö	86
6.3.1.4	Emissionsavgift	86
6.3.1.5	Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen	88
6.3.2	Grundläggande tjänster	88
6.3.2.1	Rangerbangårdar	88
6.3.2.2	Uppställning	88
6.3.2.3	Långtidsuppställning	88
6.3.2.4	Avgiften för långtidsuppställning grundas på tilldelad, ej avbokad kapacitet. Kapacitet på lastplats	88
6.3.2.5	Bromsprovсанläggning	89
6.3.2.6	Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund	89
6.3.3	Tilläggstjänster	89
6.3.3.1	Tillhandahållande av el	89
6.3.3.2	Anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon	91
6.3.3.3	Tjänster som gäller specialtransporter	92

6.3.4	Extra tjänster	93
6.3.4.1	Telekommunikationsnät	93
6.3.4.2	GSM-R.....	93
6.3.4.3	Kompletterande trafikinformation till resenär	93
6.3.4.4	Villkor för provkörning av fordon	93
6.3.4.5	Mätvärden för bullermätning av fordon.....	93
6.4	Andra avgiftsincitament.....	94
6.4.1	Bokningsavgift.....	94
6.5	Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.....	94
6.5.1	Kvalitetsavgifter.....	94
6.5.1.1	Kvalitetsavgift för merförseningar dubbelriktad modell	95
6.5.1.2	Kvalitetsavgift för merförseningar enkelriktad modell	95
6.5.1.3	Kvalitetsavgift för akut inställda tåg dubbelriktad modell	95
6.5.2	Avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal.....	96
6.5.2.1	Merförseningar dubbelriktad modell	96
6.5.2.2	Merförseningar enkelriktad modell.....	96
6.5.2.3	Akut inställda tåg dubbelriktad modell	96
6.5.3	Rapportering av avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal	97
6.5.4	Skyldighet att betala kvalitetsavgift.....	97
6.5.4.1	Merförseningar.....	97
6.5.4.2	Akut inställda tåg dubbelriktad modell	98
6.5.5	Undantag från verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.....	98
6.5.6	Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning	99
6.5.6.1	Merförseningar.....	99
6.5.6.2	Inställda tåg	99
6.6	Förändringar av avgifter	100
6.7	Betalning.....	100
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	102
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	106
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 för kvalitetsavgifter

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
sth: största tillåtna hastighet
TTB: Trafikverkets trafikbestämmelser
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): I ansökan beskrivet behov för förflyttning av personer, gods eller fordon.

Avtalat tågläge: Reserverad kapacitet som Trafikverket och den sökande enats om för transportuppgiften.

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.

Kontrollplanerad färdplan: Konflikthanterad färdplan för att säkerställa körbarheten i tänkt produktionsläge för avtalat tågläge.

Kvalitetsavgift: Avgift för avvikelse från det användande av infrastrukturen som är fastställt i slutplanerad färdplan 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.

Publicerad färdplan: Kommuniserad färdplan på daglig produktionsnivå, publiceras internt och externt.

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.

Slutplanerad färdplan: Slutplanerad plan klar för överlämning till trafikledning.

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: Sådana 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.

Utförd tågfärd: Genomförd produktion av tjänst.

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, 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 gällande bland annat kapacitetsplanering, trafikledning, försäljning och uppföljning så som 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 infrastrukturförvaltarens 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 som 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 uppställts av Trafikverket 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.

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 Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag.

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 skadeståndsregler är dock samtidigt tillämpliga på järnvägsdrift, exempelvis ellagen (1997:857) och miljöbalken (1998:808).
- Genom lag (1985:193) om internationell järnvägstrafik är stora delar av bestämmelserna i fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 (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

TSD Drift och trafikledning gäller för tågtrafik på det svenska järnvägsnätet. Då denna TSD inte reglerar all trafik, finns kompletterande bestämmelser i Trafikverkets trafikbestämmelser (TTB) för trafikering på den infrastruktur som Trafikverket förvaltar.

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).

Elöverbryggnings är ett problem som förekommer på järnvägsnätet. Elöverbryggnings innebär att fordonens strömvtagare brygger 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 att tillgå 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 <http://www.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 avhjälpd.

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 användar-konto hos Trafikverket (90-konto) och behörighet till systemet. Det är endast behörig beställare som får ansöka om konto och behörighet.

Alternativ 2. Via Trafikverkets webbtjänst kan förare ta ut tågorder genom dator-till-dator anrop. Förutsättningar för detta är att företaget som föraren arbetar för tillhandahåller ett system som nyttjar Trafikverkets webbtjänst. För att företaget ska kunna nyttja webbtjänsten krävs ett företagskonto och koppling till Trafikverkets webbtjänst.

Det är endast behörig beställare som får beställa ett företagskonto genom att fylla i **Beställningsblankett företagskonto för Körorder** som finns på [Trafikverkets webbplats](#) 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 råder för användning av webbtjänst för att ta ut körplan och tågorder:

- Trafikverket ansvarar för att information är korrekt vid leverans.
- Trafikverket ansvarar inte för fel som uppstår i datatransport eller konvertering av meddelandet till och från järnvägsföretagens datorsystem.
- Järnvägsföretag som nyttjar denna tjänst har det juridiska och praktiska ansvaret för att:
 - Inhämta eventuella erforderliga 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 tågklararen 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 Stockholmsområdet tillämpas dygnsorder som ersätter tågorder, enligt överenskommelse med järnvägsföretag. Tågnummerserier finns angivna i underlag till linjebok, 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.

2.5 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.

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.

Trafikverket rekommenderar att skydd enligt följande är installerat i fordonen.

CAB-radio

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

Skyddas befintlig CAB-radio 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".

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

För fordon med GSM-R utrustning (CAB och EDOR) som inte uppfyller ovan 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 inges samtidigt som ansökan om kapacitet görs eller vid den senare tidpunkt som bestäms genom överenskommelse med Trafikverket.

Med utgångspunkt i riskanalysen så kommer Trafikverket göra en bedömning av i vad mån det är påkallat med restriktioner för det aktuella fordonets framförande. Ifall det inte står klart att riskerna kan omhändertas full ut kommer Trafikverket att för trafikeringsavtal uppställa krav på restriktioner, vilka kan avse exempelvis geografiska begränsningar för fordonets användning, begränsningar vad avser hastighet för framförande m.m.

¹ EIRENE – European Integrated Railway Radio Enhanced Network

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 utställt, 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. 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 (www.trafikverket.se/linjeboken).

3.2.3.1 Större förändringar i infrastrukturen

Större förändringar som innebär förändrad/förbättrad funktion i infrastrukturen under järnvägsnätsbeskrivningens giltighetsperiod:

Stråk	Sträcka/ trafikplats	Åtgärd	Planerad trafikstart
Västra Stambanan	Järna	Nationella projekt. Kraftförstärkning, utbyggnad befintlig omformarstation	2017
Västra Stambanan	Laxå – Falköping	Kontaktledningsbyte	2017
Kust till kustbanan	Skruv	Ny mötesstation mellan Lessebo – Emmaboda	2017
Ostkustbanan	Samnan – Löten (Gamla Uppsala)	Dubbelspår, 4 km (inkl tunnel)	2017-09-16
Bergslagsbanan	Daglösen – Geijersdal	Fjärrstyrning	Sommar 2017
Bergslagsbanan	Geijersdal	Ny driftplats (för resande?)	Sommar 2017
Bergslagsbanan	Geijersdal – Kil	Fjärrstyrning	Höst 2017
Norge-/Vänerbanan	Dals Rostock – Kornsjö	Utbyte kontaktledning	2017
Värmlandsbanan	Pråmkanalen	Ny driftplats (för resande?)	2017
Nynäsbanan	Tungelsta – Hemforsa	Dubbelspår	December 2016
Stockholms närområde	Citybanan (Stockholms södra) – Stockholm City – Stockholm Odenplan – (Karlberg)	Järnvägstunnel	2017-07-18
Söderhamn - Kilafors	Söderhamn – Kilafors	Upprustning samt mötesspår Mobodarne	2017-10-30
Stockholm övrig	Värtan	Bangårdsombyggnad	2017
Bergslagsbanan	Skeppmora	Ny driftplats, inklusive överlämningsbangård och anslutning till gruvindustri.	Augusti 2017
Västra stambanan	Hallsberg	Nytt dubbelspår	2017
Godsstråket genom bergslagen	Hallsberg – Degerön	Nya driftplatser (Stenkumla), Dunsjö och Raskhyttan p g a dubbelspårsutbyggnad	2017-08-12
Mälarbanan	Barkarby – Kallhäll	Fyrspår	2017
Dalabanan, Ostkustbanan	Uppsala	Plankorsningar ombyggs till planskildhet	2017
Malmбанan	Gällivare	Bangårdsombyggnad. Tre nya huvudspår för 750 m långa tåg, två spår för växling samt ett	Sent 2017

		spår för uppställning. Ny plattform för två samtidiga resandetåg.	
Bergslagsbanan	Hällefors - Daglösen	System H införs. Ny driftplats Herrhult samt Grythyttan lastplats.	Sent 2016

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.

Bandelar och stråk

För mer information om stråk- och bandelsindelningen hänvisas till TDOK 2014:0588 ”Stråk och bandelar”.

Spårtyper

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

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.

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

Referensprofil (lastprofil)

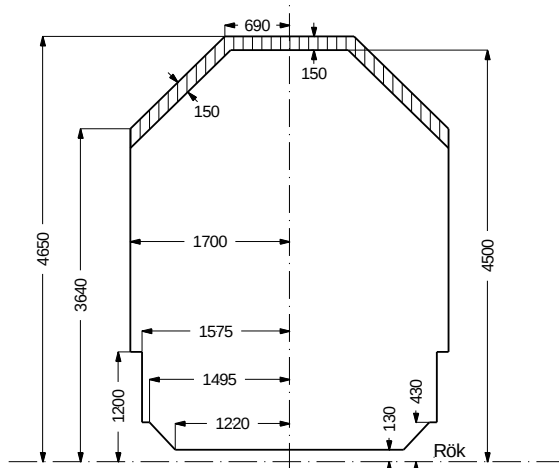
Referensprofil är det utrymme i sid- och höjddled inom vilket fordon och last ska rymmas.

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.

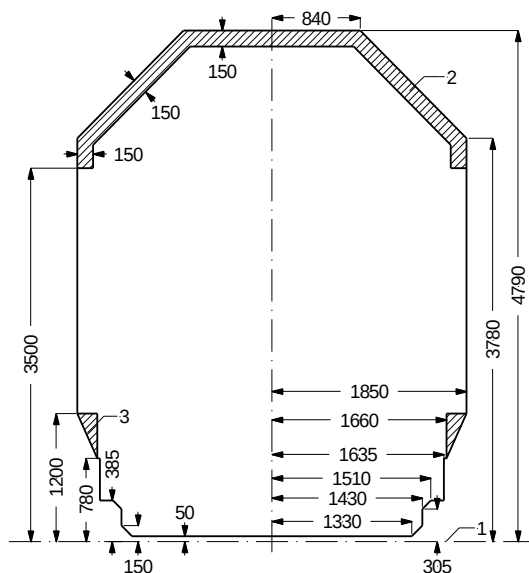
Dynamisk referensprofil SEc (största bredd 3 600 mm och högsta höjd 4 830 mm) är en utökad profil som införs på alla nya linjer. **Tills vidare kan referensprofil SEc endast framföras som specialtransport**, se avsnitt 5.4.3 *Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransporter*.

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 SEa



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 rälsförhöjningsbrist 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.

Maximala tåglängder

Normal tåglängd på Trafikverkets anläggning är 630 meter. Vilka tåglängder som tillåts för respektive sträcka provas i processen för tilldelning av kapacitet.

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 <http://www.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.

Signalsystem

Se avsnitten trafikeringssystem och kommunikationssystem nedan.

Trafikeringssystem

Trafikeringssystemet 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.

Trafikeringssystemen beskrivs i JvSFS 2008:7 *Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter* (JTF).

Övriga spår

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

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.

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 JvSFS 2008:7 Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JTF).

Det finns driftplatser som saknar ATC, men som ändå ingår i längre sträckor med ATC. Dessa är Borås central, Gävle godsbangård, Göteborgs central, Kil, Kisa, Landskrona godsbangård, 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).

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 fordonsvikt förekomma på vissa sträckor till följd av yttre förhållanden, till exempel lövhalka. Trafikrestriktioner kan även förekomma på grund av infrastrukturens beskaffenhet och trafikens art.

3.4.1 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.]
- (Stockholms södra) – (Karlberg)
[Avser Citybanan.]

För trafikering av dessa sträckor gäller följande förutsättningar:

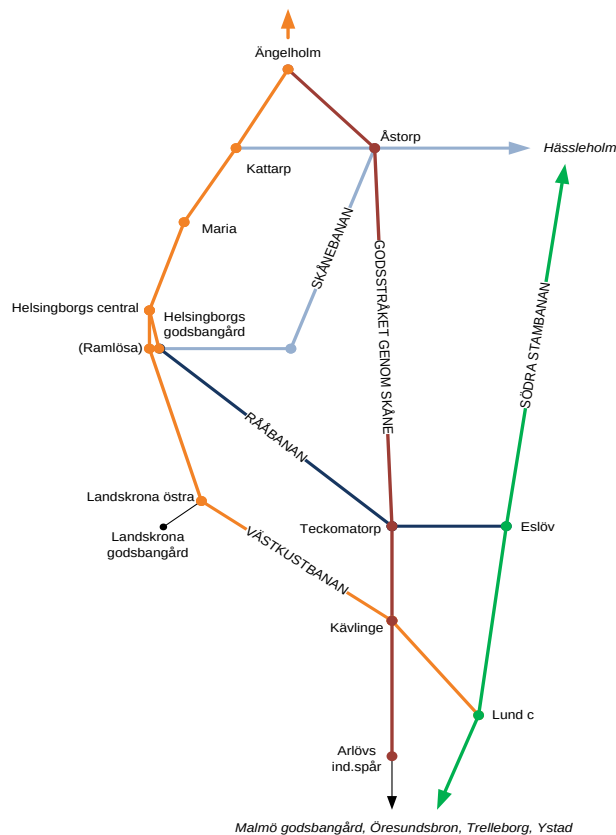
- Överskjutande last får inte förekomma.
- Tågsätten ska vara sammansatta på ett sådant sätt att sträckorna kan trafikeras utan problem med hänsyn till lutningsförhållandena.
- Samtliga järnvägsfordon ska uppfylla de tekniska krav som gäller för respektive sträcka (last/referensprofil, dragkraft och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

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

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. Långdistanstrafik 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.

- Godstrafik mellan Stockholms södra och Karlberg framförs via Stockholms central.



Figur 3.2 Översiktlig spårskiss för alternativa järnvägar

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)
344 (Snyten)– Kärrgruvan
361 (Lomsmyren)– Vika
375 (Malung)– Malungsfors
376 (Rågsveden)– Malung
456 (Tillberga)– Gamla Tortuna
541 (Skövde central)– Tibro
964 (Östervärn)– Brågarp

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 järnvägsnätsbeskrivningens 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)– (Höting)
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)
340 (Fagersta C) – (Ludvika)
349 Västerås Norra- Kolbäck
350 (Kolbäck)-Jädersbruk
364 (Kristinehamn)-(Nykroppa), (Daglösen)-Filipstad
364 (Filipstad)– Persberg
371 Mora– Märbäck
376 (Repbäcken) – Rågsveden
382 Kil-(Karlstad)
383 (Laxå)-(Karlstad Välsviken)
393 Bofors–(Strömtorp)
414 (Järna)-(Katrineholm)
416 (Katrineholm)-(Hallsberg)
419 Hallsberg 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 Halmstad central
631 Kil-Charlottenberg
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
901 Malmö C-Lockarp
913 (Lockarp)-(Trelleborg)
926 (Helsingborgs godsbangård)-Teckomatorp
933 Åstorp-(Helsingborg godsbangård)
952 (Kristianstad)-Åhus
969 (Ystad)-Simrishamn

Bandel 111 (Peuravaara)-Riksgränsen

Bron Bäck mellan Vassijaure-Låktatjåkka (km 1532+570) samt Bron Rautasjokk södra (km 1432+883) kommer få bärighetsproblem. Risk för nya varaktiga nedsättningar av STAX och STH.

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

Sträckan Holmfors-Ljuså har dåligt spår. Det finns en risk för ny varaktig hastighetsnedsättning till STH40 för malmtågen.

Sträckan Harträsk-Gällivare har dåliga räler. Det finns en risk för ny varaktig hastighetsnedsättning till STH40 för malmtågen.

Bandel 124 (Bastuträsk)– (Boden södra)

På sträckan Älvsbyn–Bastuträsk är hastigheten nedsatt till 70 km/tim för person- och godståg . Restriktionen gäller fram till dess att spårbyte har genomförts på berörd sträcka.

Om ett godståg har framförts med mer än 10 km/tim över gällande hastighet på sträckan Träskholm–Koler gäller hastighetsnedsättning utan signalering (HAU) till 30 km/tim och avsyning av banan hela den sträcka som tåget har framförts med för hög hastighet. Om tågklararen misstänker att tåg framförts med för hög hastighet

så kan tågklararen via omplanering i STEG upptäcka vilken snitthastighet som tåget har haft.

Vid hjulskada högnivåalarm gäller HAU 30 och avsyning av banan hela den sträcka som tåget har framgått mellan Träskholm och Koler.

Bandel 143 (Bastuträsk)-Skelleftehamns övre

Bron över Skellefte älv mellan Finnforsfallet och Skellefteå kommer få bärighetsproblem. Risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 153 (Forsmo)– (Hoting)

Bro över Rörströmsälven mellan Betåsen och Ådalsliden samt Bro över Fjällsjöälven norr om Rossön kommer få bärighetsproblem. Risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 221 (Östersund)-Storlien

Sträckan Storlien-gränsen har dåligt spår. Det finns en risk för nya partiella varaktiga hastighetsnedsättningar till STH 40.

Bandel 224 (Ånge)-(Sundsvall)

Sträckan Stöde-Vattjom har dåligt spår. Det finns en risk för ny varaktig nedsättning till STH 40.

Bandel 232 (Härnösand)-(Långsele)

Sträckan Västerasby-Långsele har dåligt spår. Det finns en risk för nya partiella hastighetsnedsättningar och temporär avstängning av bana för åtgärder under tjällossningsperioden.

Bandel 235 (Strömsbro)-(Sundsvall)

Sträckan Gävle-Vallvik har dåligt spår. Det finns en 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 333 (Avesta/Krylbo)-(Borlänge)

Sträckan Avesta/Krylbo-Hedemora har dåligt spår. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning till STH70 pga dåligt spår.

Bandel 340 (Fagersta C) – (Ludvika)

P.g.a. sträckans rådande banstandard kan partiella nedsättningar komma ifråga vid behov.

Bandel 305 Borlänge rbg

Bron över Dalälven vid Domnarvet (sidospår nr 103, km 21+750) kommer få bärighetsproblem. Finns risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 313 (Frövi)-Avesta/Krylbo

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

Bandel 349 Västerås Norra- Kolbäck

Sträckan Västerås Norra-Kolbäck upp- och nedspår har dåliga räler. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning till STH70.

Bron över allmän väg E18 Västerås (Tegneratan) 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 har dåliga räler. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

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

Sträckan Kristinehamn-Badsta har dåligt spår och sträckans hastighet begränsas till STH80.

Sträckan Daglösen-Filipstad har dåligt spår och ny hastighet är STH80 för morvagnståg resp STH40 för godståg.

Bandel 364, sträckan (Filipstad)– Persberg

Sträckan trafikeras inte p.g.a. att sliparna är i dåligt skick och måste bytas ut innan en trafikering skulle kunna vara möjlig.

Bandel 371 Mora– Märbäck

Sträckan trafikeras inte, stoppbock placerad på km 32+500 strax norr om Blyberg. Bro Österdalälven Oxberg (komb väg- och järnvägsbro) mellan Mora och Blyberg har bärighetsproblem. Det finns en risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 376 (Repbäcken)-(Rågsved)

Sträckan Repbäcken-Rågsved är dålig. Det finns en risk för nya varaktiga partiella nedsättningar till STH40.

Bandel 382 Kil - (Karlstad)

Sträckan Karlstad-Kil. Risk för ökade restriktioner för tunga transporter samt risk för varaktig hastighetsnedsättning till STH130 pga dåliga räler.

Bandel 383 (Laxå)-(Karlstad Välsviken)

Sträckan Degerfors-Karlstad Välsviken. Risk för ökade restriktioner för tunga transporter samt risk för varaktig hastighetsnedsättning till STH130 pga dåliga räler.

Bandel 393 Bofors–(Strömtorp)

Sträckan har brister i banunderbyggnaden, vilket kan medföra risk för solkurvor under varma somrar. Pga topografin går det inte köra i STH20 och det innebär risk för varaktigt totalstopp pga dåligt spår.

Bandel 414 (Järna)-(Katrineholm)

Spårväxlar i Flen (växlarna 131a, 131b, 133a, 133b) är mycket dåliga. Det finns risk för förbud av specialtransporter igenom dessa växlar.

Bandel 416 (Katrineholm)-(Hallsberg)

Sträckan Baggetorp-Pålsboda nedspår har dåliga räler. Det finns en risk för sänkt hastighet STH 130.

Bandel 419 Hallsberg personbangård

Spårväxlar på spår U1 och N1 är dåliga. Risk för ny varaktig hastighetsnedsättning igenom dessa växlar.

Bandel 421 (Järna)-(Åby)

Sträckan Ålberga-Kolmården har dåliga räler. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 431 Sala-(Uppsala N)

Sträckan Sala-Uppsala N har dåliga räler. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 434 (Uppsala C)-(Gävle)

Sträckan Störvreta-Skutskär uppspår har dåligt spår. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning till STH130.

Bandel 435 (Örbyhus)-Hallstavik

Sträckan Dannemora-Hallstavik har ett dåligt spår och sträckan hastighet begränsas till STH40.

Sträckan Örbyhus-Dannemora har ett dåligt spår och det finns risk för ny varaktig nedsättning till STH40.

Bandel 441 (Sala)-(Broddbo)

Sträckan (Sala)-Broddbo har dåliga räler och det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 450 Eskilstuna-Rekarne

Sträckan Eskilstuna-Folkesta uppspår har dåliga räler och det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Sträckan Folkesta-Rekarne enkelspår har dåliga räler och det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning

Bandel 493 (Rekarne)-Kolbäck

Sträckan (Rekarne)-Kolbäck finns risk för varaktig hastighetsnedsättning pga dåliga räler.

Bandel 494 Flens övre-(Eskilstuna C)

Sträckan Flens övre-(Eskilstuna central) finns risk för varaktig hastighetsnedsättning på hela eller delar av sträckan pga dåligt spår.

Bandel 505 Åby-(Mjölby)

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

Bro Åttetorp i Norrköping. Nedsättning STH50 STAX 22,5 ton.

Bandel 512 (Laxå)-Falköping

Sträckan Skövde-Falköping nedspår har dåliga räler och hastigheten sätts ned till STH130.

Bandel 524 (Hallsbergs personbangård)-Frövi

Spårväxlar i Örebro (115/116 o 117/118) är dåliga. Hastigheten begränsas till STH40 och används enbart i rakläge. Det finns risk för längre varaktigt trafikstopp.

Sträckan Örebro-Frövi upp- och nedspår har dåliga räler och det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning till STH130.

Bandel 552 (Gårdsjö)-(Håkantorps)

Sträckan (Gårdsjö)-(Håkantorps) har dåligt spår och hastigheten begränsas till STH80.

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

Bandel 601 Göteborg C-Partille

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

Bandel 601 Almedal-Göteborg C

Almedal driftplats upp- och nedspår har dåligt spår. Det finns en risk för varaktig hastighetsnedsättning till STH90.

Bandel 611 (Falköping)-(Alingsås)

Sträckan Floby-Vårgårda nedspår har dåliga räler och hastigheten sätts ned till STH130.

Sträckan Vårgårda-Alingsås upp- och nedspår har dåligt spår och hastigheten sätts ned till STH130.

Bandel 621 (Uddevalla C)-Strömstad

Sträckan (Uddevalla C)-Skee har dåligt spår och hastigheten sätts ned till STH80. Flertalet spårväxlar i Uddevalla (i huvudtågväg) är mycket dåliga. 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) kommer få bärighetsproblem. Det finns en risk för varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 623 (Munkedal)- Lysekil

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

Bandel 625 (Göteborg Kville) – Stenungsund

Spårväxel 42 i Stenungsund är mycket dålig. Det finns risk för varaktig klovning av växel i raktläge. Detta påverkar trafikeringsmöjligheten in till industrin.

Bandel 626 (Almedal)-Kungsbacka

Sträckan Almedal-Mölndal nedspår har dåliga räler. Det finns en risk för varaktig nedsättning till STH90.

Bandel 630 Halmstad central

Spårväxlar 436 o 438 är dåliga. Det finns en risk för varaktig hastighetsnedsättning genom spårväxlarna.

Bandel 631 Kil-Charlottenberg

Bron över Norsälven mellan Kil-Fagerås kommer få bärighetsproblem. Det finns risk för varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 652 (Öxnered)-(Håkantorp)

Sträckan (Öxnered)-(Håkantorp) har dåligt spår (dock ej km 38-41) och hastigheten begränsas till STH80.

Bron över Nossan i Forshall vid Grästorp kommer få bärighetsproblem. Det finns risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 611 (Falköping)-(Alingsås)

Bron över Nossan vid Herrljunga kommer få bärighetsproblem. Det finns risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH

Bandel 654 (Herrljunga)-(Borås C)

Sträckan (Herrljunga)-(Borås C) har dåligt spår och hastigheten begränsas till STH80.

Bandel 656 (Borås C)-(Varberg)

Sträckan (Kinna)-(Varberg) har dåligt spår och hastigheten begränsas till STH80.

Bandel 661 (Kil)-Torsby

Sträckan Kil-Sunne har dåligt spår och hastigheten begränsas till STH80.

Bandel 662 (Mellerud)– Billingsfors

Sträckan Mellerud-Billingsfors har dåligt spår och hastigheten begränsas till STH40.

Bandel 710 (Falköping)-(Sandhem)

Sträckan (Falköping)-(Sandhem) har dåliga räler och det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 711 Sandhem-(Nässjö)

Sträckan Jönköping-Nässjö har dåliga räler och hastigheten begränsas till STH100 pga dåliga räler.

Sträckan Sandhem-Bankeryd har dåliga räler och det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Sträckan Bankeryd-Jönköping har dåligt spår och det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning till STH70.

Bandel 732 (Nässjö)-(Värnamo)-(Landeryd)

Bro över Storån i Forsheda samt Broarna i Malmbäck (2 st) kommer få bärighetsproblem. Det finns risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 733 Landeryd-(Furet)

Sträckan (Landeryd)-(Torup) samt Oskarström-Åled har dåligt spår och hastigheten begränsas till STH80.

Bandel 742 Smålands Burseryd – (Landeryd)

Trafikverket har för avsikt att fatta beslut om upphörande av underhåll.

Bandel 751 (Värnamo)– Helmershus

Sträckan är i dåligt skick och kan komma att stängas för trafik. Trafikverket har för avsikt att fatta beslut om upphörande av underhåll.

Bandel 811 (Mjölby)-(Nässjö)

Sträckan Tranås Flisby uppspår har dåliga räler och hastigheten sätts ned till STH130.

Sträckan Tranås-Gripenberg nedspår har dåliga räler och hastigheten sätts ned till STH130.

Sträckan Flisby-Nässjö upp- och nedspår har dåliga räler. Det finns risk för varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 813 (Nässjö)-(Alvesta)

Sträckan Aleholm-Grevaryd uppspår har dåliga räler. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 814 Alvesta-Älmhult

Sträckan Vislanda-Älmhult uppspår har dåligt spår och hastigheten begränsas till STH130.

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

Bandel 815 (Älmhult)-(Hässleholm)

Sträckan Älmhult-Mosselund uppspår har dåligt spår och hastigheten begränsas till STH130.

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

Bandel 832 Hultsfred-Berga

Sträckan Hultsfred-Berga har dåligt spår. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning till STH70.

Bandel 845 (Bjärka-Säby)-Västervik

Sträckan Bjärka-Säby-Västervik har dåligt spår. Det finns risk för nya varaktiga partiella hastighetsnedsättningar.

Bandel 851 (Älmhult)-Olofström

Sträckan Älmhult-Olofström har dåligt spår. Det finns risk för nya varaktig partiella hastighetsnedsättningar.

Bandel 872 (Kvillsfors) – Järnforsen

Trafikverket har för avsikt att fatta beslut om upphörande av underhåll.

Bandel 901 Malmö C-Lockarp

Sträckan Östervärn-Fosieby uppspår har dåliga räler. Det finns en risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 913 (Lockarp)-(Trelleborg)

Sträckan Lockarp-Trelleborg har dåligt spår. Det finns en risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 926 (Helsingborgs godsbangård)-Teckomatorp

Sträckan Helsingborg-Teckomatorp har dåligt spår. Det finns en risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 933 Åstorp-(Helsingborg godsbangård)

Sträckan Åstorp-Helsingborg godsbangård har dåligt spår. Det finns en risk för ny varaktig hastighetsnedsättning.

Bandel 952 (Kristianstad)-Åhus

Sträckan Rinkaby-Åhus har dåligt spår. Det finns en risk för nya varaktiga partiella hastighetsnedsättningar.

Bandel 969 (Ystad)-Simrishamn

Sträckan Tomelilla-Ystad har dåligt spår. Det finns en 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 oavsett typ får 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 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. Klar för trafik 2017.
- Råtsi – Gällivare kontaktledningsupprustning. Beräknas pågå till 2019.
- Gransjö och Gullträsk bangårdsförlängningar. Klar för trafik 2017.

Mellersta området:

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

Östra området:

- Hallsberg dubbelspårsutbyggnad rangerbangård, under hela året. Ett antal tillfällen med enkelspårsdrifter samt trafikavbrott.
- Örebro – Mosås, rivning bro.
- Åsbro – Mariedamm, dubbelspår Motala – Hallsberg.
- Kolbäck – Rekane, 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 enkelspårsdrifter.

Hastighetsnedsättningar 2017

- Dubbelspår Strängnäs 8800 meter sth 80 km/h.
- Dubbelspår Motala – Hallsberg (Stenkumla-Dunsjö projektet)
Nedsättningssträckans längd styrs av gångtidstillägget på max 2,5 min.
- Uppsala planskildheter 500 meter sth 70 km/h.
- Skogås – Handen 1200 meter sth 70 km/h nedspår.
- Skogås – Handen 1200 meter sth 50 km/h uppspår.
- Mälarbanan – 12573 meter sth 70 km/h. Dessa metrar kommer vara uppdelade på ett flertal sträckor.

Västra området:

- Falköping – Stenstorp, kontaktledningsbyte uppspår.

- Partille – Sävedalen, nytt spår, växelinsläggnings för västlänken ”Godsstråket”.
- Öxnered – plattformsförlängning och växelombyggnad.
- Uddevalla, Ytterby, Kode, Stenungsund, Svenshögen, Stora Höga och Ljungskile, plattformsförlängningar.
- Kil – Öxnered, nytt kontaktledningssystem.

Södra området:

- Fjärrstyrning Jönköpingsgodsbangård – Vaggeryd, Nässjö – Vaggeryd, Vaggeryd – Värnamo
- Aleholm – Grevaryd, rälsbyte uppspår.
- Mosselund – Vislanda, spårbyte uppspår.
- Hässleholm – Lund, kontaktledningsupprustning.
- Mia – Helsingborg, inlansering GC-port.
- 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 sidan 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 flik ”kommande infrastrukturförändringar på trafikplatser”. Mer detaljerad information, med uppgifter om bland annat höjd och användbar plattformslängd, finns i bilaga 3.A flik ”plattformar”. Läs mer under avsnitt 5.3.1 *Stationer för resenärer, inklusive byggnader och plattformar*.

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 sidan www.trafikverket.se.

Trafikverket tillhandahåller ett antal lastplatser för last 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 5.3.2.

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 i 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), Tomteboda, 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
Tomteboda	Tm	10–30, 32r, 33r, 40–42, 50–52	
Trelleborg	Trg	9–18, 91	Ja
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 5.3.3. 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 5.3.4. *Uppställning*.

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 strömavtagare och för upptryck hos strömavtagare.

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 6.3.5 Mätvärden för buller 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 Skandiahallen, vid spår 31–35. Läs mer om tjänsten *tillgång till bromsprovsanläggning* i avsnitt 5.3.6.

Bromsprovсанläggningar finns också på Sävenäs rangerbangård, spåren 1–30 och på Hallsbergs rangerbangård, spåren 11–48 och 201–212. Men dessa ingår i tjänsten *kapacitet på rangerbangård*, se avsnitt 5.3.3.

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.

Möjligheten att genomföra dessa satsningar är beroende av de finansiella medel som tilldelas Trafikverket i årliga budgetbeslut från riksdagen.

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 5.3.4, 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 Skandiahallen, Göteborg, se anvisningar i e-tjänsten på Trafikverkets webbplats och avsnitt 5.3.5.

Internationell kapacitet (inkl. Svensk sträcka) ansöks i det internetbaserade verktyget Path Coordination System (PCS) <http://pcs.rne.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.rne.eu/) och på <http://www.rne.eu/>.

Samtliga förplanerade tåglägen (PaPs) som tillhör Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor (ScanMed RFC) ansöks direkt hos korridorsorganisationens 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).

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 5.3.4.

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

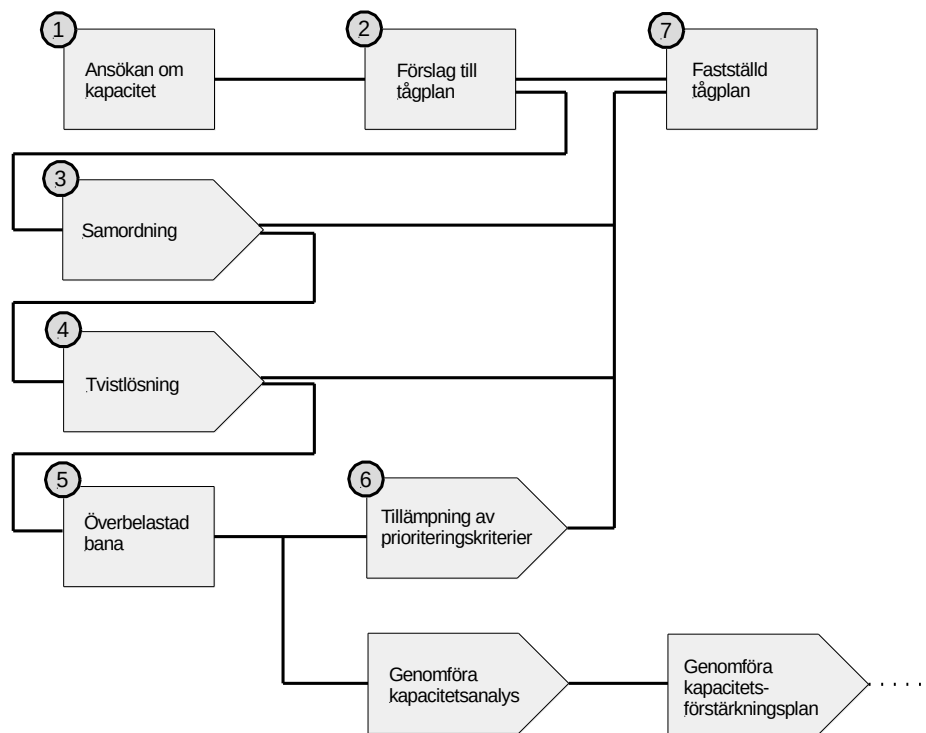
4.3 Tidsplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess

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 RNEs ansökningsblankett. Gäller även nationella tåglägen ansökta som matare/utflöden till ScaMed RFCs 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.

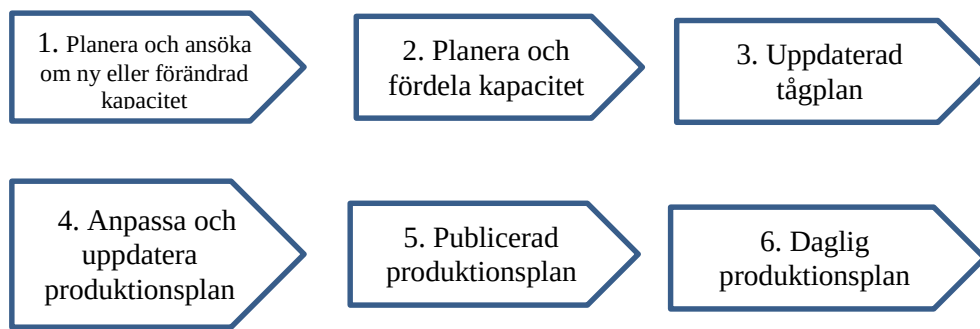
4.3.2 Tider för ansökan utanför tågplan (ad hoc)

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.

Inom ad hoc-processen gäller att korrekt ifylld ansökan ska ha inkommit senast fem arbetsdagar före trafikstart. 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. Planering och 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. Avtalat tågläge tecknas på samma sätt som vid den årliga tilldelningsprocessen.
3. Vid tilldelning sker en uppdatering av innevarande tågplan. Det är endast avtalspunkter som omfattas i detta skede.
4. Anpassningar och uppdatering av produktionsplanen sker för att beakta nya och förändrade förutsättningar. Innebär att produktionsdata förutom avtalspunkter kan ändras ända fram till publiceringstillfället.
5. Publicering av daglig publicerad färdplan. Publicering sker vid en bestämd tidpunkt innan kommande driftperiod.
6. Daglig slutplanerad färdplan 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 järnvägsnätsbeskrivningens 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 (PaP's) för ScanMed RFC. De publiceras på korridorens webbsida www.scanmedfreight.eu Samt direkt i ansöknings- och koordineringsverktyget PCS.

Korridorens förplanerade tåglägen (PaP's) 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 utförd transportmarknadsstudie. Kapaciteten ansöks/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 på ett effektivt sätt i trafikintensiva områden upprättar Trafikverket en trångsektorsplan med förplanerade tåglägeskanaler. Planen finns i sin helhet på Trafikverkets webbplats.

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

- genom färdiga tåglägeskanaler uppnå ett 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 särskild trångsektorsplan upprättas. Planerade större banarbeten (PSB) redovisas under bilaga 3.B i JNB. 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 avvikelaser från de särskilda planeringsförutsättningarna för aktuella driftplatser bli nödvändiga. Kapacitet på driftplatser

Kapacitet på driftplatser ingår i många tillträdestjänster, såsom tågläge, stationer för resenärer, godsterminaler, rangerbangårdar, tågbildning, uppställning och underhållsanläggningar. 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 det anges 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.

Tillträdestjänsterna är en förutsättning för att tilläggstjänster ska kunna genomföras, oavsett om det är Trafikverket som tillhandahåller dem eller inte. Tilläggs-tjänster som Trafikverket tillhandahåller och som förutsätter kapacitet är tågbildningstjänster och tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods. Även

då tilläggstjänster använder en tillträdestjänst 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 spår användning. 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 5.3.4.

Vid tilldelning av spårkapacitet på kombiterminaler och lastplatser, avsnitt 3.7, 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 5.3.2.

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 5.3.3.

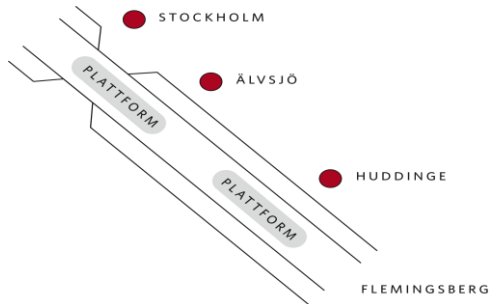
Spårkapacitet för uppställning av fordon vid plattform medges normalt endast för resenärernas på- och avstigning, furnering och lättare driftsunderhåll, se avsnitt 5.3.1.

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 5.3.4.

Tjänsten anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon erbjuds den som samtidigt ansöker om plats för uppställning av fordon på spåret, se avsnitt 5.3.4.

Fyrspår – vid plattform

Två separata system



Plattformarna för pendeltågen ligger bara på innerspårssystemet. Snabbtågen tilldelas ytterspår.

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 (PaP'x) 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, 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 tillstånd 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 [Trafikverkets 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 trafikorganisatörens 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.

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 röjning 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 planerliga 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

Trafikverket kommer inför varje tågplan att ta fram väderrelaterade reduceringsplaner för lövhalka och snöröjning i samråd med berörda, och i dessa planer beskriva vilka åtgärder som planeras.

4.8.3.1 Störningsplaner

För att minimera negativ inverkan på resenärer och kunder till godstransporter vid tågstörningar inom gällande driftperiod arbetar Trafikverket med fördefinierade störningsplaner för utvalda områden/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 att vidta 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.

4.8.4 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 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 strömvagn 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 strömvagn. Vid akuta situationer kan Trafikverket avlägsna strömvagnen med de metoder som situationen kräver. Trafikverket ansvarar inte för skador på strömvagnarna, om det inte kan påvisas att Trafikverket orsakat skadan genom felaktigt agerande.

Om järnvägsföretagets fordon eller dess strömvtagarmodell 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 arbetsjordning och nedbindning eller demontering av strömvtagaren.

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.

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 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. Även tillgång till angränsande anläggningar för tjänster i form av bland annat lastplatser och plattformar samt tillgång till tjänster som där tillhandahålls.
- **Tilläggstjänster**
Här ingår tjänster som Trafikverket erbjuder i anslutning till tillträdes-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 tillträdestjänster 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 avsnitt 5.2, avsnitt 5.3 samt i avsnitt 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 sökanden och inte heller för sökandens 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 på ett snabbt och säkert sätt. 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 [Branschregistret](#), 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:

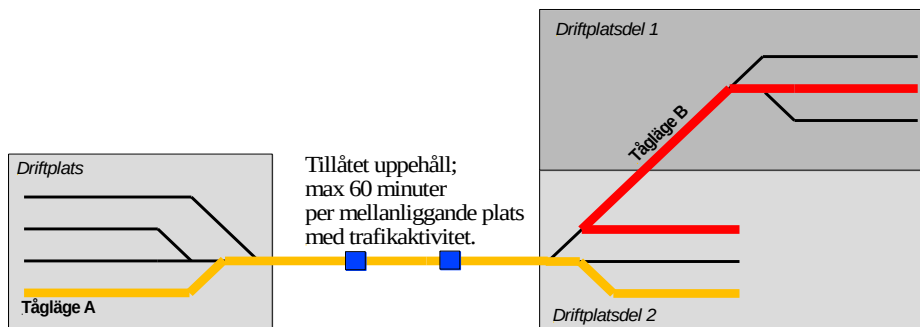
- tågläge för persontrafik
- tågläge för godstrafik
- tågläge för tjänstetåg.

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

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 trafikeringsdag.

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

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 nyttjandet 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 avsnitt 3.

För information om avgifter, se avsnitt 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 5.3.1.1.

Tillgång till plattform

Trafikverket förvaltar plattformar och i många fall plattformsförbindelser med varierande grad av plattformsutrustning, som 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 är avsedda för lastning och lossning av gods och lastbärare eller 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

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

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 spåranvändning, se avsnitt 4.3.3 och bilaga 4.D.

Uppställning av fordon regleras ur elsäkerhetssynpunkt i BVF 922, se avsnitt 2.4.1.

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 5.1.1.

5.3.1.6 Andra tekniska anläggningar

Tillgång till bromsprovsanläggning

I Göteborg Skandiahamnen (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 5.1.1.

5.3.1.7 Havs- och inlandshamnanläggningar

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 5.1.1.

5.3.1.8 Undsättningshjälpmedel

Trafikverket erbjuder ingen tjänst för undsättning. För information om andra aktörer som kan erbjuda sådana tjänster, se avsnitt 5.1.1.

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 5.1.1.

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 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 TRAV.

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 avsnitt 3.
För information om avgifter, se avsnitt 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 (1000 V)
- lokvärmeposter (230 V)
- diesellokvärmeposter (400 V)
- uppfälld strömvtagare.

5.4.2.2 Övriga tjänster gällande service för tåg

Trafikverket tillhandahåller inga andra tjänster gällande 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/TEM-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 ad hoc levereras i realtid.
- *Körplaner – period*
Högre detaljeringsgrad och tilläggsinformation, bland annat kalenderbeskrivning. Förutsätter information enligt *körplaner* eftersom endast uppdateringar ingår här.
- *Händelser*
Som bedöms kunna påverka tågföringen
- *Beräkningsrporter*
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 JF/TO.
- *Annonseringsinformation*
Anpassad för trafikinformation till resenär. Motsvarar den trafikinformation som Trafikverket använder i samma syfte.
- *Spårreport*
Anger till vilket spår ett tåg är på väg; automatisk realtidsrapport från tågledningssystemet.
- *Trafikplatser*
Information om de trafikplatser som används i de meddelande 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 JNB 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 biljettförsäljning hänvisas till [Branschföreningen Tågoperatörerna](#). Trafikverket kan dock på vissa stationer upplåta plats för sökandes 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 tillhanda senast en månad före provkörningen.

Provkörning får framföras under förutsättning att Trafikverket har tagit emot ansökan och beslutat om:

- villkor för provkörning
- kapacitet, 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 tjälfritt. 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 uppräknings, 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 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 utifrån slutplanerad färdplan 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 emissioner och 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.

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

Tåglägesavgifter baseras på tågkilometer utifrån kontrollplanerad färdplan 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 spåraavgift och tåglägesavgift tas därför inte ut.

6.1.2 Grundläggande tjänster enligt avsnitt 5.3

För spårutlåtelse 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.

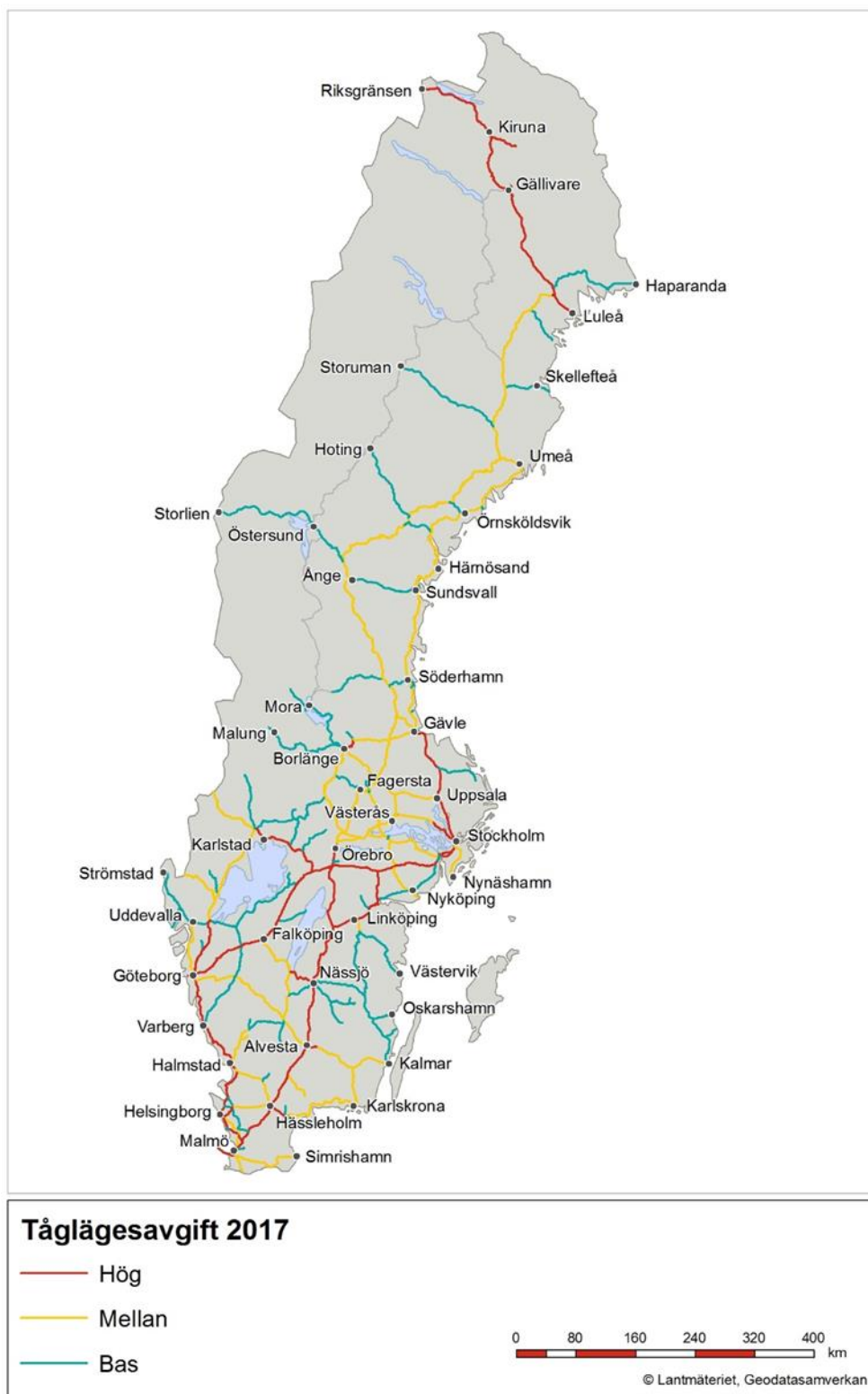
6.1.4 Extra tjänster

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 förstås som ett visuellt hjälpmedel. Om kartan i figur 6.1 inte överensstämmer med uppgifterna i bilaga 6.A gäller uppgifterna i bilagan.

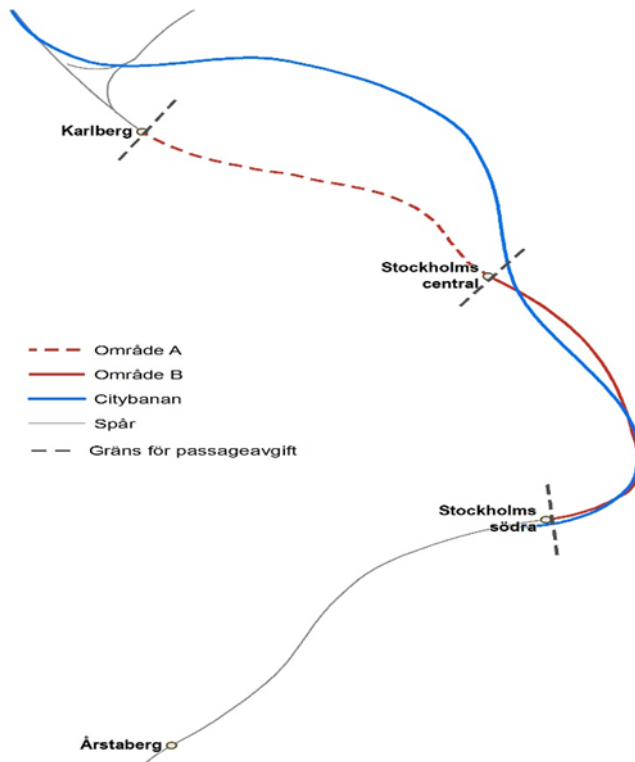


Figur 6.1

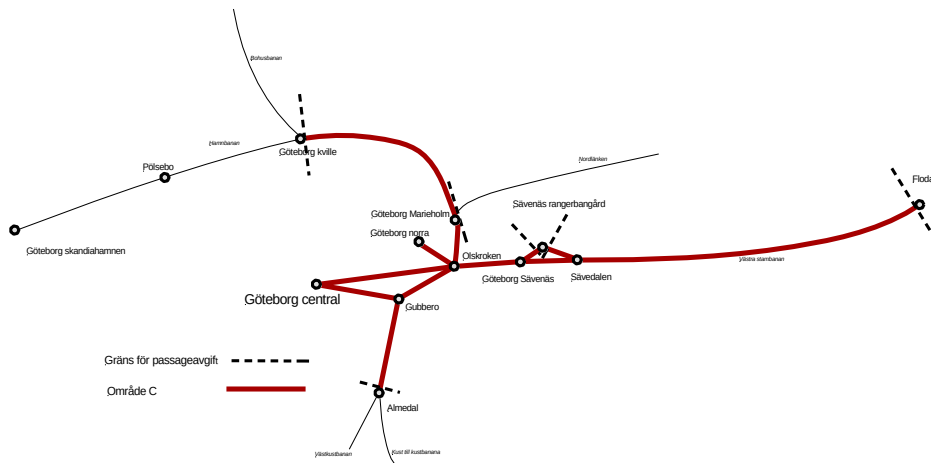
Passageavgift tas ut för tilldelade tåglägen på delar av järnvägsnätet i Stockholm, Göteborg och Malmö, helgfria vardagar, måndag–fredag, klockan 06.00–09.00 och 15.00–18.00, se bilaga 4.C, Trafikkalender. Detaljerad information om passageavgifter finns i bilaga 6.A, avsnitt 2.

I Stockholm tas avgiften ut för:

- Stockholms central–Karlberg, samtliga spår (område A)
- Stockholms central–Stockholms södra, samtliga spår (område B).



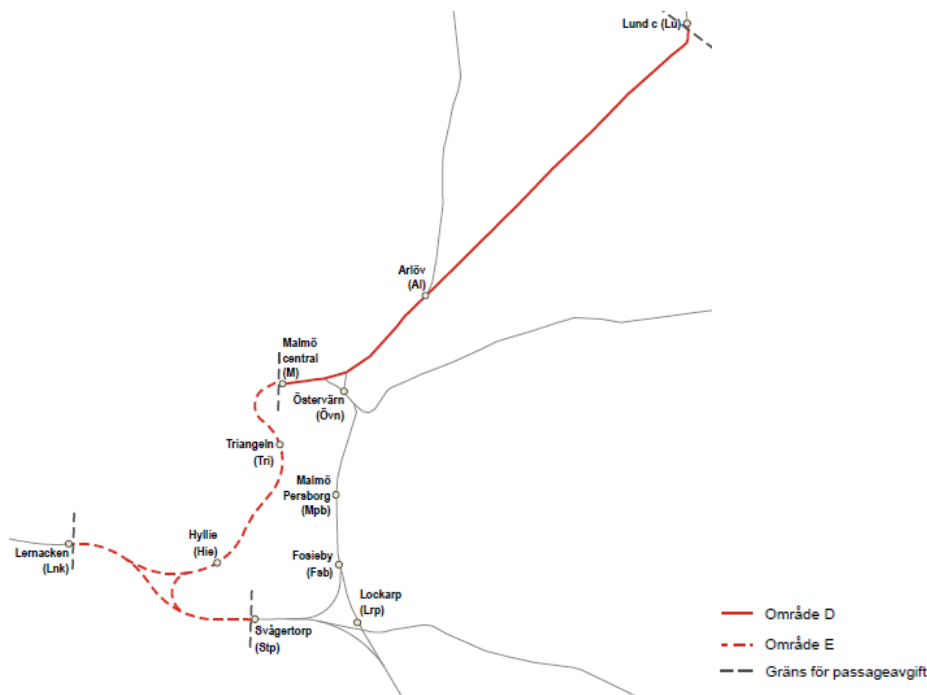
I Göteborg tas avgiften ut för samtliga spår i ett område som begränsas av "Gräns för passageavgift" vid Floda, Almedal, Göteborg Kville, Göteborg Marieholm och Sävenäs rangerbangård (område C).



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 sökande anger för respektive tåg i Opera. Om sökanden inte angett största axellast i Opera används den största tillåtna axellast (STAX) som sökande angivit 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, 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 < 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 bensin 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 IIIA eller steg IIIB 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 IIIA eller steg IIIB uppfylls.

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

Den förbrukade mängden drivmedel redovisas per fordonskategori genom självdeklaration. För fordon som uppfyller kraven enligt steg IIIA eller steg IIIB ska fordonsnummer 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 IIIA	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, Skandiahamnen 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

6.3.2.4 Avgiften för långtidsuppställning grundas på tilldelad, ej avbokad kapacitet. Kapacitet på lastplats

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

Tabell 6.9

Avgiften grundas på tilldelad, ej avbokad kapacitet.

6.3.2.5 Bromsprovсанläggning

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

Tabell 6.10 Avgift för tillgång till bromsprovсанläggning

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 5.3.4, 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 prisnivå. 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 tas 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
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 = 1,16.

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 tågvarmepost, lokvarmepost eller diesellokvarmepost	50 kr/påbörjat dygn
Tillgång till el via uppfälld strömavtagare för fordon med eller utan elmätare	50 kr/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 nyttjar el via tåg/lokvärme-post. 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 trafikorganisationerna 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, (1,16).

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/kilometer och påbörjad månad 1 kr/kilometer och påbörjad månad 1 kr/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

För tilldelad tåglägeskapacitet som avbokas av järnvägsföretag eller trafikorganisatör tas en bokningsavgift ut. Bokningsavgiften baseras på uppgifter utifrån kontrollplanerad färdplan, orsak till avbokning och registrerad tidpunkt för avbokning. Bokningsavgift 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 59 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 enligt kontrollerad färdplan. Tilldelad kapacitet kan inte avbokas i efterhand.

För tilldelad kapacitet som ställs in akut kommer en kvalitetsavgift att tas 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 driftstörningarna 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 jämfört med slutplanerad färdplan och akut inställda tåg jämfört med kontrollplanerad färdplan. 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 betalas kvalitetsavgifter av såväl Trafikverket som järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna. I den enkelriktade modellen betalas kvalitetsavgifter bara av Trafikverket.

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/merförseningsminut
Järnvägsföretag, Stört av annat tåg (FAT)	65 kr/merförseningsminut

Tabell 6.20

Under perioden 2016-12-11 – 2017-03-31 är kvalitetsavgiften för orsakskoden Stört av annat tåg (FAT) 0 kr/merförseningsminut för att ge en möjlighet till utvärdering av modellförändringen.

Följande orsakskoder har en reducerad kvalitetsavgift:

Orsakskod	Avgift
Sent från depå, JDE	50 kr/merförseningsminut

Tabell 6.21

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/tillfälle (60 merförseningsminuter eller mer)
Godstrafik	10 850 kr/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 slutplanerad färdplan 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 (ej banarbeten),	500 kr + 50 % av tåglägesavgiften
Järnvägsföretag	500 kr + 50 % av tåglägesavgiften

Tabell 6.23

Kvalitetsavgiften för akut inställda tåg baseras på uppgifter utifrån kontrollplanerad färdplan, 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, enligt slutplanerade färdplanen, 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 slutplanerad färdplan 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 samt avvikelser som drabbar egna och andras tåg i formen av merförseningar med orsakskod FAT där järnvägsföretaget eller trafikorganisatören är orsakande part.

Avvikelser som beror på övriga 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 är ansvarigt 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 kontrollplanerad färdplan. 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 och infrastruktur (exklusive banarbeten).

Järnvägsföretagens eller trafikorganisatörernas ansvar för avvikelser omfattar järnvägsföretagets verksamhet.

Akut inställda tåg som beror på banarbete, felaktig planering, följdorsaker, olyckor/yttre tillbud och externa händelser belastar inte någon av parterna.

För ideella museiföreningar som utför museitrafik gäller att de 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 utifrån kontrollplanerad färdplan.

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 trafikorganisatorerna tillgång till realtidsinformation om merförseningar och orsakskoder. I systemet Lupp⁴⁾ sammanställs informationen från de övriga systemen. Rapporter med sammanställningar av avvikelser tillhandahålls järnvägsföretag och trafikorganisatörer.

Orsakskoder för inställda tåg föreslås av järnvägsföretag vid ansökan om inställelse och fastställs i Trafikverkets 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 betalar kvalitetsavgift även för orsakskoderna JDE50–JDE64 om avvikelserna inträffat på Trafikverkets anläggning.

Trafikverket ska också betala kvalitetsavgifter för avvikelser som tilldelats orsakskoden Stört av annat tåg (FAT).

Trafikverket ska dessutom betala en kvalitetsavgift vid större avvikelser som Trafikverket är ansvarigt för, i enlighet med ovanstående stycken, med undantag för koderna JDE50–JDE64 och koden Stört av annat tåg (FAT) som inte ingår i den enkelriktade modellen för merförseningar.

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska betala kvalitetsavgifter när avvikelserna tilldelas orsakskoden Järnvägsföretag (J), med undantag för koderna JDE50–JDE64.

Järnvägsföretagen ska också betala kvalitetsavgifter för samtliga avvikelser som drabbar andra tåg som tilldelats orsakskoden Stört av annat tåg (FAT) där järnvägsföretaget eller trafikorganisatören är orsakande part.

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 enligt kontrollplanerad färdplan baserad på det planerade tåglägets inställda sträcka.

Trafikverket ska betala kvalitetsavgift när avvikelserna tilldelas någon av orsakskoderna Driftledning (D), Infrastruktur (I).

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 förutsättningar för en meningsfull tillämpning föreligger. 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 Trafikverkets 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 som råder 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. En sådan begäran ska innehålla uppgift om datum, tågläge, plats och orsakskod. Den ska också innehålla uppgift om vilken orsakskod som järnvägsföretaget eller trafikorganisatören anser vara korrekt samt grunderna för detta. Begäran ska vara komplett 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 läses 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, www.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 www.trafikverket.se. Begäran ska vara fullständigt ifylld, inkluderat en adekvat motivering till kodändring, och kan inte kompletteras i efterhand. En begäran avseende orsakskod gällande inställda tåg ska vara Trafikverket tillhanda senast inom 60 kalenderdagar från planerad avgångsdag vid utgångsstation.

6.6 Förändringar av avgifter

De avgifter som angivits i respektive avsnitt gäller som huvudregel under hela tidtabellperioden. 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 tågplanepperiod, har Trafikverket rätt att stoppa leveransen av tjänster eller häva parternas trafikeringsavtal med omedelbar verkan.

För leverantörsfakturor 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 anlitar 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 anlits 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 anlitar. 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

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 7.1.

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 avvikelserna är ringa eller synnerliga skäl till avvikelserna 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 slutplanerad färdplan 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 kontrollplanerad färdplan.

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:

- 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 inte kommer att använda kapacitet som tilldelats för ett banarbete och 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.

Trafikverket betalar ut maximalt 40 000 000 kronor i ersättning för merkostnader i tågproduktion. Så länge de samlade och godkända merkostnaderna för avtalsparterna uppgår totalt till 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 avhjälpt.

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 7.2.

7.5.7 Begäran om röjning

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

7.5.8 Resurser vid röjning

Vid röjning 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 röjning

För de resurser som Trafikverkets avtalspart ställer till Trafikverkets förfogande, för röjning 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) följdskador eller indirekta skador, eller
- c) skador som uppkommit till följd av förhållanden som utgör befrielsegrunder enligt nedan.

Parterna är ersättningsskyldiga för sakskadador 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. Jämkningen 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 7.3.

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.