

## Sammanställning över förändringar i JNB 2018 jämfört med sista gällande versionen av JNB 2017

Kap / avsnitt /bilaga	Förändring
Förkortningar och definitioner	Nya förkortningar: EU och TDOK Nya definitioner: Kontrollplanerad färdplan, publicerad färdplan, sökande, trafikoperatör, utförd färdplan Ändrad definition: Ansökt tågläge, körplan
Kap 1, bilaga 1 A Kontakter	Faxnummer till trafikledningsområdena är borttagna Förtydligande under rubrik "Tilldelningsprocess enligt avsnitt 4.3"
Kap 2, avsnitt 2.3.3 Trafikeringsavtal med annan än järnvägsföretag	Hela avsnittet är nytt.
Kap 2, avsnitt 2.4.1 Föreskrifter	Avsnittet är uppdaterat.
Kap 2, avsnitt 2.4.3.3 Reservorder	Hela avsnittet är nytt.
Bilaga 2 C Föreskrifter	Var tidigare bilaga 7 A Föreskrifter
Kap 3, avsnitt 3.1 Inledning	Avsnittet har reviderats. En förklaring av hur informationen i bilaga 3 A och 3 F är framtagen, och hur den uppdateras har lagts till.
Kap 3, avsnitt 3.2.1 Gränser	Namn på infrastrukturförvaltare i angränsande länder har lagts till.
Kap 3, avsnitt 3.2.3.1 Större förändringar i infrastrukturen	Avsnittet har strukits helt i enlighet med RNE direktiv. Under 3.7 finns istället en länk till trafikverket.se där man kan läsa om pågående projekt.
Kap 3, avsnitt 3.3.1 Geografisk anläggningsöversikt	Avsnittet har reviderats. Länk till Lastkajen har lagts till.
Kap 3, avsnitt 3.3.1.1 Bandelar och stråk	I enlighet med RNE direktiv har avsnittet flyttats och ligger nu sist som 3.3.1.4.
Kap 3, avsnitt 3.3.1.3 Trafikplatser	Ny rubrik, Trafikplatser. Text har reviderats och i stycket används begreppet trafikplatser istället för driftplatser, i enlighet med RNE direktiv.
Kap 3, avsnitt 3.3.2.4 Största tillåtna hastighet	Medelhastigheter har tagits bort ur bilaga 3 E, i enlighet med RNE direktiv.
Kap 3, avsnitt 3.3.3.2 Trafikeringsystem	Avsnittet har reviderats.
Kap 3, avsnitt 3.3.3.3 Kommunikationssystem	Avsnittet har reviderats.
Kap 3, avsnitt 3.3.3.4 ATC	Avsnittet har reviderats. En hänvisning till karttjänsten för information om sträckor med ETCS har lagts till. Mora har strukits i uppräkningslistan av driftplatser som inte har ATC, då hela driftplatsen Mora får ATC från och med 2017-12-31.

Externt samråd JNB 2018

Kap 3, avsnitt 3.4.1.1 Sträckor med särskilda förutsättningar	Nedsättningar har sedan JNB 2017 försvunnit, tillkommit och förändrats. Risker för nedsättningar har tagits bort ur kapitel 3.4.1.1.
Kap 3, avsnitt 3.6 Anläggningar för tjänster	Avsnittet har reviderats.
Kap 3, avsnitt 3.6.3 Rangerbangårdar och tågbildningsanläggningar	Nässjö är borttagen som rangerbangård. Bangården saknar växlingsautomatik och har därmed inte har den funktionalitet som karakteriserar en rangerbangård. Spåren erbjuds i tjänsten "Spår för uppställning" i stället för i "Tillträde till rangerbangård". Denna förändring möter även kundernas stora behov av uppställningsspår i Nässjö.
Kap 3, avsnitt 3.6.3 Rangerbangårdar och tågbildningsanläggningar	Uppgifter om bromsprovninganläggningar på rangerbangårdar har lagts till, samt rättning av hänvisningar till kapitel 5.
Kap 3, avsnitt 3.6.6 Andra tekniska anläggningar	Avsnittet har reviderats.
Kap 3, avsnitt 3.7 Planerad utveckling av infrastrukturen	Lagt till text med en länk till trafikverket.se om pågående aktuella projekt som innebär förändring i infrastrukturen.
Bilaga 3 A	I enlighet med RNE presenteras nu möteslängder med en (den längsta) per driftplats, och inte som tidigare per spår.
Bilaga 3 A	En genomgång av spår tillgängliga för uppställning har resulterat i att ett antal tidigare angivna spår har tagits bort ur förteckningen. Några spårlängder har också justerats. Enstaka spår har lagts till.
Bilaga 3 C – Bevakning av driftplatser	Följande driftplatser är borta från bilagan och därmed angivna som ständigt fjärrbevakade T18: Borlänge, Helsingborg, Sundsvall, Ånge, Jönköpings godsbangård, Ystad, Daglösen, Hällefors, Klevshult, Månsarp, Skillingaryd, Tomelilla, Vaggeryd, Malmbäck, Simrishamn, Billesholm, Gärsnäs, Niemisel, Tågsjöberg och Molkom.  Köpingebro är också bortplockad.
Bilaga 3 G	Ny bilaga. Uppgifterna om Övriga stora trafikpåverkande banarbeten, Förplanerade tider i spår för banunderhåll och Sträckor med risk för särskilda förutsättningar, har lyfts ut från kapitel 3 och bilaga 4 D för att läggas i den nya bilagan.
Kap 4, avsnitt 4.2.2	Segmenteringsalternativen i samband med ansökan borttagna
Kap 4, avsnitt 4.2.2	En del nya och en del borttagna riktlinjer i samband med ansökan
Kap 4, avsnitt 4.3	Tidig dialog, strategisk dialog 2-3 års sikt och strategisk dialog 4-5 års sikt tillagt i tidplanen
Kap 4, avsnitt 4.3.2	Figur 4.2 kompletterad med anledning av nya arbetssätt inom Trafikverket
Kap 4, avsnitt 4.3.3.3	Under "vägledande principer vid intressekonflikter på driftplatser" ny text som innebär att tilldelning av kapacitet enbart för uppställning är villkorad vid lastplatser samt kombiterminaler.
Kap 4, avsnitt 4.4 och 4.4.7	Ny skrivning enligt nedan under "Förslag till tågplan innehåller" samt under "Kapaciteten redovisas i form av"

Externt samråd JNB 2018

	”behovet av reservkapacitet för ad hoc-ansökningar om tåglägen och tjänster, såväl nationella som internationella”
Kap 4, avsnitt 4.8.4	Näst sista stycket har kompletterats med vem som bekostar Trafikverkets utlägg för bärgning.
Kap 4	I enlighet med MPK:s vokabulär så är ”tilldelad” utbytt mot ”avtalad” i hela kapitlet.
Bilaga 4B	Avsnittsnumreringen har förändrats i stor omfattning beroende på strukturella ändringar, mest ändrad rubriknivå
Bilaga 4B, avsnitt 1.1	Prioriteringskriteriernas syfte Ny text i detta avsnitt. Rubriken flyttad hit från nästa kapitel samtidigt som nuvarande kapitel degraderats ett snäpp neråt i rubriknivån.
Bilaga 4B, avsnitt 2.1	Ansök på rätt sätt – bli prioriterad på rätt sätt Ny text i detta avsnitt.
Bilaga 4B, avsnitt 2.2	Vilken typ av information som uppgifter i ansökan innehåller Ny text i detta avsnitt. Denna förklaring försvann när AoK togs i drift för ca 2-3 år sedan! (fanns i skrotade bilaga 4.1)
Bilaga 4B, avsnitt 2.3	Vilka uppgifter i ansökan som är obligatoriska eller frivilliga Ny text i detta avsnitt. Denna förklaring försvann när AoK togs i drift för ca 2-3 år sedan! (fanns i skrotade bilaga 4.1)
Bilaga 4B, avsnitt 2.4	Vilka uppgifter i ansökan som används vid prioritering Ny text i detta avsnitt. Denna förklaring försvann när AoK togs i drift för ca 2-3 år sedan! (fanns i skrotade bilaga 4.1)
Bilaga 4B, avsnitt 2.5	Vilka uppgifter som rekommenderas för att erhålla rätt prioritering Ny text i detta avsnitt. Syftar till att göra vissa samband mer tydliga. Är den onödig eller behövlig?
Bilaga 4B, avsnitt 2.6	Uppgifter för tåglägen (Förut avsnittsnr 3.1) Texten är ordentligt genomgången eftersom den var behäftad med många fel och föråldrad info. Texten är även ändrad med hänsyn till motsvarande text om samma sak i den befintliga AoK-manualen "Användardok för systemet AoK". Syftet med detta är att synkronisera information i AoK-manualen med JNB för att undvika motstridig info
Bilaga 4B, avsnitt 2.7	Uppgifter för associationer mellan tåglägen (Förut avsnittsnr 3.1) Texten är ordentligt genomgången eftersom den var behäftad med många fel och föråldrad info. Texten är precis som för 2.6 (3.1) ändrad för att kunna synka AoK-manualen med JNB.
Bilaga 4B, avsnitt 3.2-3.6	Följande gäller för alla avsnitt 3.2 - 3.6 Avsnittet har flyttats om för att skapa en bättre struktur och ordning. Resultatet syns i innehållsförteckningen. Tabellen på sidan har även "knådots" så att den får plats stående. Inga ändringar på innehållet har gjorts.
Bilaga 4B, avsnitt 5.1	Kostnadsparametrar för tåg Samtliga parametervärden uppdaterade m.h.t. nya ASEK-värden
Bilaga 4B, avsnitt 5.2	Kostnadsparametrar för associationer Samtliga parametervärden uppdaterade m.h.t. nya ASEK-värden
Bilaga 4B, avsnitt 6.6	Prioritering genom val av lösning (Förut kapitel 7) Texten är oförändrad men avsnittet har placerats under kap 6 i.st.f. i ett eget ensamt kap 7. Tydligare rubrik och bättre rubrikstruktur är syftet med ändringen.

Externt samråd JNB 2018

Bilaga 4D, avsnitt 1....	All text kring underhållskontrakt flyttade till bilaga 3 G
Bilaga 4D, avsnitt 3.5.3	Uppdaterat trångsektorsplanen för Stockholmsområdet med anledning av Citybanan.
Bilaga 4D, avsnitt 3.5.4.3	Ny text gällande lokrundgång vid Göteborgs central
Bilaga 4D, avsnitt 3.5.4.2	Ny text gällande Marieholmsbron
Kap 5, avsnitt 5.1 Inledning	I enlighet med MPK:s vokabulär så är "tilldelad" utbytt mot "avtalad" i hela kapitlet.
Kap 5, avsnitt 5.1.1 Inledning	I hela kapitlet så är "järnvägsföretag/trafikorganisatörer" ersatt av "sökanden/trafikoperatörer".
Kap 5, avsnitt 5.1.2 Miljöansvar	Flyttas till kap 7.
Kap 5, avsnitt 5.2.1 Tågläge, punkt 3	Tydliggörs att trafikledning på sidospår sker enligt de trafikbestämmelser som finns i TTJ – Modul 20 Sidospår, punkt 5.2. (istf tidigare text: <i>består i att upplysa om vilka växlingsrörelser och A-skydd som pågår där</i> ).
Kap 5, avsnitt 5.2.1 Tågläge, punkt 5	Tydliggörs att trafikinformationen i första hand är till för att säkerställa informationen till resenärer (ej tredje man).
Kap 5, avsnitt 5.3.1.3 Tillträde till rangelbangård	Observera förändringen i var tjänsten erbjuds; se avsnitt 3.6.3. ( <i>Nässjö borttagen som rangerbangård</i> )
Kap 5, avsnitt 5.3.1.4 Spår för uppställning	Tydliggörs att tjänsten erbjuder möjlighet till omloppsnära uppställning av fordon inom fastställd tågplan (istf för tidigare text: <i>för kortare tid</i> ).
Kap 5, avsnitt 5.3.1.5 Underhållsanläggningar	Två rubriker med tjänster som vi inte tillhandahåller, och som CS (Common Structure) inte har krav på att redovisa, är borttagna.
Kap 5, avsnitt 5.3.1.6 Andra tekniska anläggningar	Två rubriker med tjänster som vi inte tillhandahåller, och som CS inte har krav på att redovisa, är borttagna.
Kap 5, avsnitt 5.4.3.1 Specialtransporter	Förbättrad handläggningstid för både transportvillkor och transporttillstånd.
Kap 5, bilaga 5 A avsnitt 2.4 Annonseringsuppgifter...	Tillagt text om att: "Sökanden/trafikoperatören ansvarar för att: <ul style="list-style-type: none"> <li>• annonseringen följer aktuell helganpassning och rätt kalenderdag</li> <li>• ta bort dubbel annonsering som kan uppstå vid omledning av tåg."</li> </ul>
Kap 5, bilaga 5 B	"Avtalsparten" används istf "järnvägsföretaget/trafikoperatören"
Kap 6, avsnitt 6.2 Avgiftssystem	Stockholms områdes indelning för passageavgifterna har ändrats.
Kap 6, avsnitt 6.3.1 Minimipaket av tillträdestjänster	Avgifter för spåravgift, passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö har höjts. Tåglägesavgift, högnivå har också höjts.
Kap 6, avsnitt 6.5 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	Den kompletterande beskrivningen med resandetåg för begreppet persontrafik, har tagits bort.
Kap 6, avsnitt 6.5.2.1 Merförseningar dubbelriktad modell	Förtydliganden om hur merförseningar med orsakskod FAT kommer att debiteras, har tillförts avsnittet.

Externt samråd JNB 2018

Kap 6, bilaga 6 A	För tåglägesavgiftens olika nivåer, hög, mellan och bas har sträckorna uppdaterats.
Kap 6, bilaga 6 A	Beräkningsexempel för Stockholms passageavgifter har justerats efter den nya geografiska indelningen.
Kap 7, avsnitt 7.3.3 Avtalspartens användning	Kapitel 5.1.1 Miljöansvar flyttas till kapitel 7.3.3 Avtalspartens användning.
Kap 7, avsnitt 7.4.3 Ersättning för merkostnader	Förtydligad text.
Kap 7, bilaga 7 A - Föreskrifter	Bilagan i befintligt skick byter placering och heter Bilaga 2 C.