

Trafikverkets  
tjänster  
för järnväg

2014



TRAFIKVERKET



## *Till läsaren*

I denna broschyr beskrivs översiktligt Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning, JNB. Informationen handlar främst om våra tjänster och hur du får tillgång till dem och vad som då gäller.

JNB 2014 gäller från och med den 15 december 2013, till och med den 13 december 2014. Viss text kan förändras i och med de avvikelsemeddelanden som vi ger ut. Den JNB som är publicerad på Trafikverkets webbplats gäller före denna broschyr.

Mer information finns på Trafikverkets webbplats: [Järnvägsnätsbeskrivningen, JNB](#).

Under rubriken Blanketter finns formulär, instruktioner och kontaktuppgifter.

## *Kontakt*

Om du har synpunkter på denna broschyr eller på järnvägsnätsbeskrivningen är du välkommen att höra av dig via e-post till:  
[networkstatement@trafikverket.se](mailto:networkstatement@trafikverket.se)

Om du har frågor om tjänsterna eller om att trafikera järnvägen, ta kontakt med Trafikverket Näringslivscenter, [nk@trafikverket.se](mailto:nk@trafikverket.se)



# Järnvägsnätsbeskrivningen - JNB

Järnvägen är en viktig del av Sveriges infrastruktur. För att den ska fungera effektivt behöver järnvägen utvecklas efter de behov som finns. Trafikverket diskuterar detta med transportbranschen och offentliga aktörer för att skapa ett transportsystem som utvecklar samhället.

Ett antal förordningar och lagar styr vår verksamhet. En av dessa är järnvägslagen (2004:519), som med utgångspunkt från ett EU-direktiv (2001/14/EG) anger att infrastrukturförvaltare ska upprätta en beskrivning av sitt järnvägsnät.

Järnvägsnätsbeskrivningen innehåller information om vårt järnvägsnät, hur man ansöker om kapacitet, vilka tjänster och avgifter som gäller under en tågplan samt de avtalsvillkor som är aktuella för att få trafikera järnvägsnätet.

JNB har 7 kapitel, och till dessa finns sammanlagt 15 bilagor med information om bland annat trafikinformation, planerade banarbeten, prioriteringskriterier och rapportering inför tågs avgång:

- kapitel 1 - allmän information, kontaktuppgifter och definitioner
- kapitel 2 - krav på sökande och principer för rätten att bedriva trafik
- kapitel 3 - infrastrukturen, till exempel spårvidd, lastprofil, lutning, hastighet och kommunikationssystem (Till hjälp för att visualisera detta finns en karttjänst.)
- kapitel 4 - tilldelningsprocessen samt regler för ansökan om infrastrukturkapacitet och tjänster samt information om var du hittar ansökningsblanketter
- kapitel 5 - tjänsterna med de fyra kategorierna: minimipaketet av tillträdestjänster (tågläget), bantillträdestjänster (spår och anläggning), tilläggstjänster och extra tjänster
- kapitel 6 - avgiftsprinciper och tariffer för beräkning av varje avgift
- kapitel 7 - allmänna avtalsvillkor.

Varje år tar vi fram en ny utgåva av JNB. Den ligger till grund för ansökan om kapacitet på spåren i form av tjänster för kommande tågplan. Förändringar i JNB hanteras med avvikelsemeddelanden och publiceras på vår webbplats, där den senaste versionen alltid finns tillgänglig. Om en ändring påverkar trafiken eller dem som använder tjänsterna, samråder vi med aktörerna inom branschen.



## Att trafikera järnvägen

För trafikering av det svenska järnvägsnätet behövs bland annat

- säkerhetsstyrningssystem
- försäkring
- tillstånd från Transportstyrelsen
- trafikeringssavtal med Trafikverket.

I övrigt gäller järnvägslagen samt allmänna lagar och regler för arbetsmiljö, ordning och säkerhet.

Fordon som ska trafikera det svenska järnvägsnätet måste vara godkända av Transportstyrelsen. De ska vara utrustade med GSM-R-fordonsutrustning för kommunikation med trafikledningen.

Vid trafikering av sträckor med ERTMS behövs även tågskyddssystemet ETCS.

Personal som utför trafik eller vistas inom spårområdet ska vara utbildade enligt lagar och regler.

Järnvägsnätsbeskrivningen anger trafikeringsförutsättningar för den årliga tågplanen. När man ansöker om tjänster måste man ta hänsyn till dessa förutsättningar. Av den tillgängliga infrastrukturen används viss kapacitet till stora planerade banarbeten och till internationella tågplaner. På sträckor som är högt efterfrågade

finns trångsektorsplaner som visar hur kapaciteten fördelas.

Infrastrukturen presenteras även visuellt i vår karttjänst som övergripande visar järnvägsnätets egenskaper geografiskt.

Vid behov av internationella transporter finns ett samarbete inom RailNetEurope som hjälper till med ansökan om järnvägskapacitet internationellt. Kontakter finns på [www.rne.eu](http://www.rne.eu).

Varje år utvecklar vi olika delar av infrastrukturen för att öka kapaciteten på järnvägen. I JNB beskrivs de större förändringar som ska genomföras under året, som till exempel nya bansträckningar, nya trafikplatser för resandebutbyte eller förlängning av bangårdar för bättre mötesmöjligheter. Vi beskriver också den utveckling som planeras fem år framåt.

På vissa sträckor med ingen eller ytterst lite trafik, har vi beslutat att upphöra med underhållet, till förmån för banor med större efterfrågan. Om någon ansöker om att trafikera någon av de lågtrafikerade sträckorna, gör vi en besiktning och anger sedan vilka förutsättningar som gäller för trafikeringen.



## Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

För att förebygga störningar i järnvägssystemet tillämpar Trafikverket verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter kopplat till tjänsten tågläge (se sidan 8). När tjänsten tågläge inte används eller inte kan användas på avtalat sätt och detta orsakar merförseningar utfaller en kvalitetsavgift.

Den som orsakar förseningen är skyldig att betala avgift, baserat på antalet merförseningsminuter. En merförsening är en ökning på minst 5 minuter mellan två på varandra följande mätpunkter, eller minst 5 minuter vid den första mätpunkten.

Vi registrerar alla avvikelser från tågplanen i ett stort antal mätpunkter. Merförseningar på 3 minuter eller mer orsakskodas. Utifrån denna kodning betalar Trafikverket kvalitetsavgift för orsakskoderna "Driftledning", "Infrastruktur" och "Ej rapporterat".

Avtalsparten betalar för koden "Järnvägsföretag". Undantaget är underkoderna "Sent från depå", som vi ansvarar för på vår anläggning samt i de fall då grundorsaken i övrigt kan relateras till oss.

Följdförseningar och merförseningar som beror på olyckor, tillbud eller yttre omständigheter belastar ingen av parterna.

Kvalitetsavgiften är 25 kr/merförseningsminut och betalas för varje minuts merförsening, från och med första merförseningsminuten. För koden "Sent från depå" är avgiften 12 kr/merförseningsminut.

Trafikverket betalar, som ett komplement till modellen i övrigt, en ensidig kvalitetsavgift vid större avvikelser där vi är ansvariga. För persontrafik betalas 7 000 kr per tillfälle då merförseningen är 60 minuter eller mer, och för godstrafik betalas 5 000 kr per tillfälle då merförseningen är 180 minuter eller mer.

Om avtalsparten anser att den orsakskod som angetts är felaktig och om den enskilda merförseningen är minst 10 minuter, finns det möjlighet att begära en förnyad bedömning av avvikelsen. Den ska göras senast inom sex kalenderdygn efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades.

Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter tillämpas endast under normala driftförhållanden.





## Ansöka om tjänster

Vid ansökan om tågläge krävs tillstånd att utöva järnvägstrafik.

Järnvägens kapacitet är begränsad, och den fördelas mellan de operatörer som ansöker om tjänster för att få tillgång till anläggningen. Vi gör en tågplan utifrån ansökningarna och bokar upp kapacitet på spåret genom att tilldela operatörerna en viss tid för att använda det. Även underhållsarbeten kräver kapacitet och läggs därför in i tågplanen.

Hur och när kapaciteten ska fördelas finns till stora delar reglerat i svensk lag. Där anges att en tågplan ska gälla för ett år och att den ska ange hur kapaciteten är fördelad och vad den ska användas till.

Mycket av denna lagreglering kommer från de EU-förordningar som är grunden i det internationella samarbetet inom EU. Ett exempel är att den som ansöker om kapacitet på mer än en infrastrukturförvaltares järnvägsnät bara behöver ansöka hos en av dem.

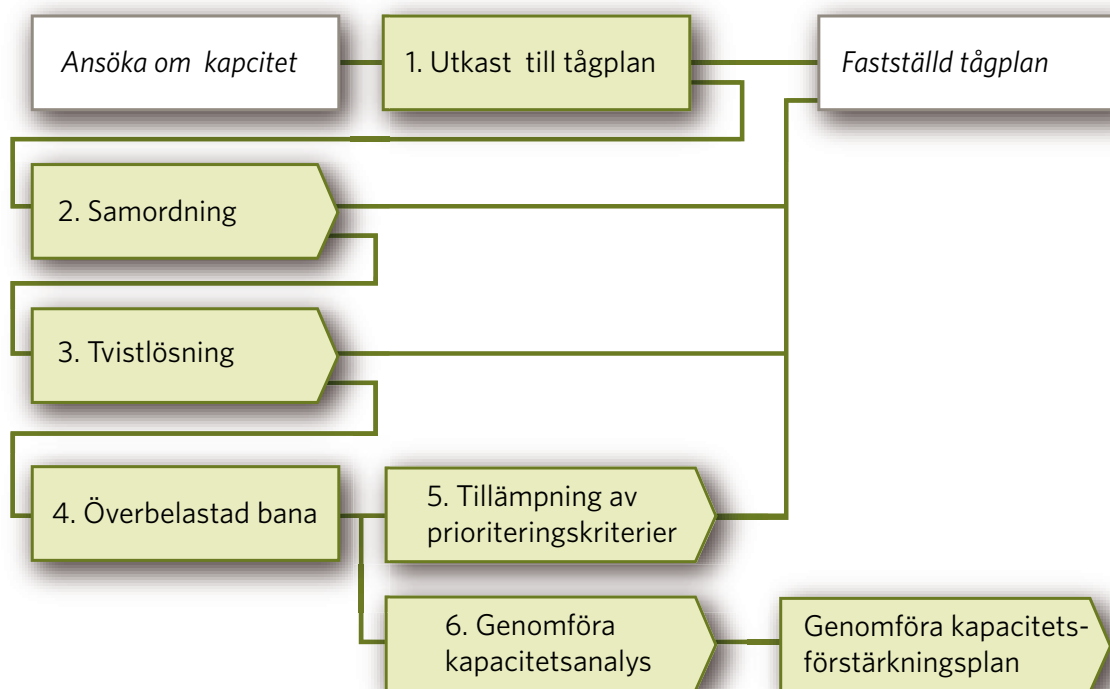
Fördelningen av kapaciteten mellan de sökande

sker i två faser. Först skapas en ettårig tågplan som är minutexakt. Sedan behandlas och fördelas resterande tillgänglig kapacitet i den ordningsföljd som ansökningarna kommer in. Första fasen benämns tilldelningsprocess och den andra ad hoc-process.

E-tjänsten på Trafikverkets webbplats ska användas vid all ansökan om tjänster som kräver kapacitet på vårt järnvägsnät. I ansökan måste du ange hur kapaciteten ska användas, det vill säga vilken tjänst som önskas eller vilket banarbete som ska utföras. Ange också vilken typ av fordon som ska användas.

### Tilldelning av tjänster

Figuren (figur 1) visar hur ansökningarna behandlas i tilldelningsprocessen – från det att ansökningarna kommer in till det att en tågplan fastställs. Syftet är att samordna de sökandes behov av kapacitet och att skapa en tågplan utan intressekonflikter. Detta arbete sker i följande steg:



Figur 1. Tilldelningsprocessen

1. Med utgångspunkt från ansökningarna publicerar vi ett förslag till tågplan. Den innehåller inkomna ansökningar om tåglägen, såväl nationella som internationella, samt våra planerade banarbeten och behovet av reservkapacitet. Utifrån förslaget kan sedan de sökande lämna sina synpunkter. Om alla sökande är nöjda med förslaget fastställs tågplanen.
2. Skulle däremot synpunkterna visa på intressekonflikter blir nästa steg att försöka lösa dessa via samordning. Tågplanen fastställs om samordningen lyckas.
3. Om samordningen inte lyckas kan den sökanden skriftligen begära tvistlösning av Trafikverket. Om parterna löser tvisten kan tågplanen fastställas.
4. Om intressekonflikten inte har fått sin lösning under samordning eller tvistlösning, förklarar vi den berörda delen av infrastrukturen överbelastad. Detta är ett villkor för att vi ska kunna lösa intressekonflikten.

5. Vi fastställer tågplanen genom att använda samhällsekonomiska beräkningar.
6. Om infrastrukturen förklarats överbelastad tar vi fram en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan. Om det är uppenbart att det kommer att bli en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen, kan vi förklara denna del av infrastrukturen överbelastad innan samordningen inleds.

På Trafikverkets webbplats presenteras fastställd tågplan.

Ifrågasätts Trafikverkets beslut om kapacitetstilldelning kan den som ansöker om kapacitet överklaga beslutet till Transportstyrelsen.

Den som ansökt om tjänster är Trafikverkets avtalspart och får inte överlåta tjänsterna till någon annan. En trafikorganisatör kan däremot anlita ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.



# Tågläge

Tågläget är vår mest centrala och innehållsrika tjänst. Den finns i tre varianter:

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

Tjänsten omfattar den kapacitet på spåret som behövs för att köra ett tåg mellan två platser och ger möjlighet till uppehåll på upp till 60 minuter på mellanliggande trafikplatser.

I tjänsten ingår trafikledning och tillgång till kraftförsörjning. Dessutom ingår den trafikinformation som levereras till järnvägsföretag och/eller trafikorganisatörer före, under och efter tågläget. Vi förmedlar uppgifter om tider, spår, trafikhändelser, prognoser, detektorlarm och villkor för trafikering.

## Trafikverket ska

- leda trafiken på ett smidigt sätt i enlighet med tågplanen
- lämna trafikinformation till operatörer och resenärer före, under och efter tågläget
- informera och se till att trafiken vid störningar snabbt återgår till tågplanen
- minimera störningarnas följdverkningar på övrig trafik
- behandla ad hoc-ansökan om tågläge inom fem dagar.

## Tågläge för persontrafik – 5.2.1 (avsnitt i JNB)

I tågläge för persontrafik ingår även användning av plattformar i anslutning till det sökta tågläget samt trafikinformation till resenärer i form av högtalarutrop och skyltning samt via mobil och webb.

Tjänsten söks i de flesta fall i kombination med tjänsten uppställning, som används före och efter tjänsten tågläge.

## Tågläge för godstrafik – 5.2.2

Tjänsten tågläge för godstrafik söks oftast i kombination med tjänsten uppställning och tjänster för kapacitet på rangerbangård eller lastplats. Om tågläget omfattar transport av farligt gods, så ska detta meddelas.

## Tågläge för tjänstetåg – 5.2.3

Tjänsten används för att flytta dragfordon eller persontrafikfordon utan resenärer. Det kan exempelvis vara fordonsförflyttningar för att möjliggöra omlopp.

### För tjänsten tågläge

- Ansök om kapacitet via e-tjänsten på Trafikverkets webbplats (även ad hoc).
- Informera Trafikverket om förändringar som gäller tilldelat tågläge.
- Rapportera inför tågs avgång till Trafikverket om bland annat dragfordon, person- och godsvagnar samt telefonnummer till föraren.
- Lämna uppgifter om förbrukad el och diesel.
- Följ villkoren i trafikeringsavtal och JNB, och samverka vid störningar för att minimera följdverkningar på övrig trafik.

### Avgift för tjänsten tågläge

Tåglägesavgift, bas	0,20 kr/tåg-km
Tåglägesavgift, mellan	0,60 kr/tåg-km
Tåglägesavgift, hög	4,29 kr/tåg-km
Spåravgift	0,0045 kr/bruttoton-km
Driftsavgift	0,18 kr/tåg-km
Olycksavgift	0,88 kr/tåg-km
Persontrafik, särskild avgift	0,0090 kr/bruttoton-km
Passageavgift, storstad (Stockholm, Göteborg, Malmö) (vardagar kl.7-9 och kl.16-18)	260 kr/passage
Passageavgift Öresund, godstrafik	2 950 kr/passage

Dessutom finns emissionsavgift för lok och motorvagnar som drivs med flytande eller gasformiga drivmedel.

Om det vid ett tågs avgång saknas uppgifter enligt JNB bilaga 2.1, debiteras en särskild avgift på 1 000 kr per tågläge.

### Avgiftsexempel

Sträckan Stockholm–Göteborg är 457 km. Vid avgång kl 07.30 blir kostnaden för ett persontåg (X2) på 365 bruttoton den här:

Tåglägesavgift	4,29 kr/tåg-km x 457 km	1 960 kr
Driftsavgift	0,18 kr/tåg-km x 457 km	82 kr
Olycksavgift	0,88 kr/tåg-km x 457 km	402 kr
Spåravgift	0,0045 kr/bruttoton-km x 365 bruttoton x 457 km	750 kr
Persontrafikavgift	0,0090 kr/bruttoton-km x 365 bruttoton x 457 km	1 501kr
Passageavgift	1 x 260 kr	260 kr
<b>Summa avgift</b>		<b>4 955 kr</b>

Tillkommer elkostnad ca 4 000 kr



## Olika förutsättningar för att trafikera järnvägen

Våra banor har olika standard på grund av sin historik och därmed olika förutsättningar för trafikering:

- Lastprofilen begränsar hur stora fordon som kan trafikera en viss sträcka.
- Linjeklassen visar hur tunga fordon som kan trafikera en viss sträcka.

Andra viktiga egenskaper som påverkar framkomligheten är till exempel banans lutning, kraftförsörjning och hastighet.

Farligt gods kan transporteras på nästan hela järnvägsnätet och hanteras enligt lagen och förordningen om transport av farligt gods.

### Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport - 5.4.5

När en planerad transport överskrider de tekniska normerna för Trafikverkets järnvägsnät får järnvägsföretag och trafikorganisatörer ansöka och få beslut om:

1. transportvillkor, som beskriver på vilket sätt transporten kan framföras
2. tågläge, där de rätta förutsättningarna för transporten finns med
3. transporttillstånd, som innebär att de säkerhetsmässiga åtgärderna enligt transportvillkoret är vidtagna.

Ansökan om transportvillkor och transporttillstånd görs via e-tjänsten på Trafikverkets webbplats. Sträckorna i de beslutade villkoren bevakas löpande avseende förändringar i infrastrukturen.

#### *Trafikverket ska*

- ta fram handlingar och underlag
- beskriva hur tåget kan framföras på ett säkert sätt
- skapa ett tågläge utifrån de framtagna förutsättningarna.

#### *Avgift för tjänsten*

Handläggning av ansökan om transportvillkor debiteras med 1 000 kr/påbörjad timme och för transporttillstånd 350 kr/påbörjad halvtimme. Eventuella åtgärder i samband med att Transporten framförs debiteras med självkostnad. För bevakning av transportvillkor debiteras 1 kr/km och påbörjad kalendermånad.



# Uppställning

För att kunna utnyttja kapaciteten maximalt måste all tid på spåret planeras, även uppehåll och uppställning. Om uppehållet på en och samma plats är längre än 60 minuter, definieras det som uppställning och då krävs en ansökan om den tjänsten. Det gäller även direkt före och efter ett tågläge. Vid spår för uppställning kan det också finnas tåg- och lokvärmeposter.

## Spårkapacitet för uppställning - 5.3.7

Den spårkapacitet som behövs vid uppehåll, utöver de 60 minuter per mellanstation som ingår i tågläget, ansöks separat som uppställning. Ansökan ska omfatta tidpunkten för uppställning och vilken spårlängd som behövs. Tjänsten omfattar de tilldelade spåren samt information om villkor för uppställning och eventuella avvikelser från fastställd tågplan. Spårkapacitet för uppställning vid plattform medges normalt för resenärernas på- och avstigning samt för furnering och lättare driftsunderhåll.

## Kapacitet på spår till kombiterminal - 5.3.4

Tjänsten erbjuder kapacitet på spår i anslutning till kombiterminal. Tjänsten söks och tilldelas som uppställning (se 5.3.7).

### Trafikverket ska

- lämna trafikinformation om uppställning, avvikelser och trafikhändelser
- se till att platsen för uppställning är tillgänglig.

### Avgift för tjänsten

För uppställning av fordon på vissa spår i Stockholm, Göteborg och Malmö är avgiften 3,00 kr per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår. På övriga platser är avgiften 0,30 kr per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår. Avgiften debiteras per spår.

## Tillgång till elström vid uppställning av järnvägsfordon - 5.3.7

Tjänsten erbjuds till den som samtidigt ansöker om plats för uppställning av fordon på det angränsande spåret. Beroende av tillgång och plats

kan elförsörjning ske via värmepost eller genom kontaktledning. De varianter som erbjuds är:

- tågvärmeposter 1 000 V
- lokvärmeposter 230 V
- diesellokvärmeposter 400 V
- uppfälld strömavtagare.

### Trafikverket ska

- lämna information om tillgång till elström för järnvägsfordon
- boka in aktuell plats för uppställning
- se till att värmeposter är tillgängliga.

### Avgift för tjänsten

All uppvärmning debiteras med 50 kr/påbörjad dygn. Därutöver debiteras kostnad för förbrukad elström enligt schablon för fordonstyp (se JNB avsnitt 6.3.3) eller enligt mätare.

## Kapacitet på lastplats - 5.3.4

Här erbjuds spår, samt bredvidliggande lastyta på cirka 8 meters bredd, för lossning och lastning av gods till och från transport på järnväg. På vissa lastplatser finns även lastkaj. Den som använder tjänsten sköter själv städning och snöröjning. Lagring är inte tillåten.

### Trafikverket ska

- lämna information om villkoren
- tilldela kapacitet om så är möjligt
- se till att spåret på lastplatsen är tillgängligt.

### För tjänsten gäller

- Den knyts till ankommande eller avgående tågnummer.
- Platsen ska lämnas tom och städad.
- Den som använder tjänsten är skyldig att delta i den samordning som Trafikverket anordnar.

### Avgift för tjänsten

8 kr per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår.



### Spårkapacitet för långtidsuppställning - 5.3.7

På spår med en lägre underhållsnivå och som normalt inte är i bruk, finns det möjlighet till uppställning av fordon under längre tid. Dessa spår används endast för detta syfte. När fordonen ska tas i drift igen behöver Trafikverket en tidsfrist för att kontrollera spårens kvalitet innan fordonen kan flyttas.

#### **Trafikverket ska**

- lämna information om förutsättningarna för tjänsten
- se till att kapaciteten är tillgänglig enligt beställning.

#### **Avgift för tjänsten**

Avgiften för långtidsuppställning är 3 kr per påbörjat dygn och påbörjat 100-tal meter spår. För handläggningen av ansökan är avgiften 700 kr per timme. Eventuella åtgärder debiteras med självkostnad.

#### **För samtliga tjänster som gäller uppställning**

- Ansök om all uppställning som inte ingår i tågläget.
- Ta kontakt med Trafikverket om det gäller långtidsuppställning eller specifika behov.
- För övrig ansökan, använd e-tjänsten på Trafikverkets webbplats
- Informera Trafikverket om förändringar i behovet.





# Tåg bildning

Ett flertal av följande tjänster har utvecklats för att undvika kapacitetsbrister och för att logistiken ska fungera på trafikplatser med hög belastning. En del tjänster är fortfarande under utveckling eller provas under en begränsad tidsperiod.

## Kapacitet på rangerbangård - 5.3.5

Trafikverkets 13 rangerbangårdar är större godsbangårdar, där det med hjälp av rangervall och växlingsautomatik finns möjlighet att rangera vagnar och bilda nya tåg. Vissa av dem har målbromsanläggning.

Tjänsten omfattar att använda tilldelad spårkapacitet samt den anläggning som tillhör rangerbangården inklusive värmeposter och kontaktledning. Även trafikledning ingår samt trafikinformation med uppgifter om tider, spår, trafikhändelser och villkor för trafikering.

Ansökan om kapacitet kopplas till ett tågläge.

### Trafikverket ska

- tilldela kapaciteten i dialog med de som ansöker
- planera och leverera den spårkapacitet som tilldelats enligt tågplan
- leda trafiken på ett smidigt sätt
- lämna trafikinformation vid användande av tjänsten.

### Avgift för tjänsten

- Avgiften per ankommande tåg är 60 kr.

## Tåg bildningstjänster - 5.4.4

Tåg bildningstjänster är rangering, växling och andra tillhörande tjänster för att planera och koordinera fordonsrörelser samt upplösa och bilda tåg på tåg bildningsplatser.

Tjänsten erbjuds endast på trafikplats Hagalund, där den även omfattar Jernhusens infrastruktur inom trafikplatsen. Tjänsten tillhandahålls av och beställs hos ISS Facility Services Sverige AB.

Information om avgifter lämnas av ISS Facility Services Sverige AB.

## Tillgång till bromsprovsanläggning - 5.3.8

Trafikverket erbjuder tillgång till bromsprovsanläggningen i Göteborg Skandiahallen. Tjänsten omfattar möjlighet till laddning av luft i tågens bromssystem, täthetskontroll och bromsprov. För användning av anläggningen krävs genomgången utbildning.

### Trafikverket ska

- planera och säkerställa tillgänglighet
- se till att utbildning tillhandahålls vid köp av tjänsten.

### Avgift för tjänsten

Avgiften per bromsprov är 60 kr.





## Övriga tjänster

Här finns samlat de tjänster som ligger utanför ansökan om kapacitet på spår. De benämns i JNB som tilläggstjänster eller extra tjänster.

### Drivmotorström - 5.4.1

Trafikverket köper in elenergi och erbjuder järnvägsföretag och trafikorganisatörer miljövänlig drivmotorström till självkostnadspris. Beställning av drivmotorström ingår i ansökan om tågläge.

#### *Trafikverket ska*

- informera om tjänsten
- avtala om priser och villkor för leverans av elström.

#### *Avgift för tjänsten*

För fordon med elmätare debiteras den energi som förbrukats. I övriga fall är avgiften beräknad efter en schablon (se JNB 6.3.4) beroende på fordonstyp.

### Utökad trafikinformation - 5.5.2

Tjänsten tas fram och utformas i dialog mellan Trafikverket och järnvägsföretaget eller trafikorganisatören.

#### *Trafikverket ska*

- avtala om vilken information som ingår
- ge möjlighet att ta del av informationen.

#### *Avgift för tjänsten*

Avgiften debiteras enligt särskilt avtal.

### Utbyte av trafikinformation - 5.5.2

Tjänsten innehåller annonseringsinformation, tidtabeller, trafikhändelser, prognoser, tidrapporter och aktuella tågsammansättningar. Informationen kan hämtas från Trafikverket via ett standardiserat gränssnitt.

#### *Trafikverket ska*

- ge möjlighet att ta del av och lämna information.

#### *Avgift för tjänsten*

Ingen avgift under perioden för JNB 2014.



# Allmänna avtalsvillkor

Trafikverkets allmänna avtalsvillkor innehåller generella bestämmelser för samtliga tjänster. Tjänsterna ska tillhandahållas och användas enligt vårt beslut om fastställelse av tågplan samt tillägg och ändringar enligt beslut om kapacitets-tilldelning ad hoc.

I Trafikeringsavtalet (TRAV) eller i andra avtal kan ytterligare specificering göras beträffande om vad som gäller för de avtalade tjänsterna. Om det i avtalshandlingarna förekommer uppgifter som strider mot varandra gäller de i följande ordning:

1. trafikeringsavtalet (eller annat avtal)
2. de allmänna avtalsvillkoren i JNB
3. järnvägsnätsbeskrivningen.

## Vid utförande av tjänst

Om avtalsparten inser att en tjänst inte kommer att användas enligt de villkor som den tilldelats, ska Trafikverket omedelbart underrättas. Tilldelade tjänster ska avbokas om det inte längre behövs.

## Vid avvikelser från avtalat användande

Trafikverket använder verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. På sidan 8 i den här broschyren beskrivs kortfattat hur det fungerar.

Om banarbeten ställs in eller inleds för sent och det beror på Trafikverket ska avtalsparten, vid omledning av tågläge, betala avgifter enligt det ursprungligen tilldelade tågläget.

Om banarbetstiden förlängs eller ett nytt banarbete tillkommer efter att tågplanen fastställts har avtalsparten rätt att få ersättning för merkostnader för sin tågproduktion.

Om Trafikverket inte använder den kapacitet som avsatts för ett banarbete och inte meddelar detta till avtalsparten senast 12 veckor i förväg, ska vi betala ersättning till avtalsparten för merkostnader för tågproduktion som det planerade men inte genomförda banarbetet medfört.

## Avhjälpning vid störning

### Ömsesidigt ska parterna:

- samverka så att störningen påverkar trafiken så lite som möjligt
- utbyta information gällande bland annat prognoser och planerade åtgärder för trafiken så att resenärer och godskunder får snabb och korrekt information
- alltid samråda vid större störningar, för att avgöra vilka trafikåtgärder som ska vidtas.
- Därefter lämnas slutgiltig trafikinformation till resenärer och godskunder.

### Trafikverket ska verka för att:

- såväl inställelse- som felavhjälpningstid om möjligt blir högst en timme
- evakuering av resenärer ska kunna ske inom två timmar efter begäran av avtalsparten (snabbare inom storstadsområden).

### Trafikverket ska:

- om störningen inte kan avhjälpas inom en timme från den uppträder, informera avtalsparten om hur det avhjälpande arbetet fortlöper
- om akuta åtgärder inte helt avhjälper störningen, utarbeta och meddela en prognos för avhjälpanDET
- vid vädervarningar eller liknande, från t.ex. SMHI eller MSB, som riskerar att påverka tågtrafiken i stor omfattning, i god tid (helst 48 timmar innan) meddela avtalsparten vilka åtgärder som planeras.

### Ersättning vid skador

Parterna ska ersätta varandra för sakskador som de orsakat. Det finns regler för vilka skador respektive part är ansvarig för gällande fordon, last, järnvägsnät samt vissa hinder på spåret där Trafikverket har rådighet. Exempel på det är vissa träd, stenblock och snömassor samt andra hinder som rapporterats till Trafikverket, men där åtgärder dröjt.







Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)