

Järnvägsnätsbeskrivning 2009

Del 1



Innehållsförteckning

Förord	5
Uppdateringar	6
1 Allmän information	7
1.1 Inledning.....	7
1.2 Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen	7
1.3 Rättslig grund	8
1.4 Juridisk status	8
1.4.1 Allmänna anmärkningar	8
1.4.2 Ansvar	8
1.4.3 Prövning	8
1.5 Struktur	9
1.6 Giltighetstid och avvikelser	9
1.6.1 Giltighetsperiod.....	9
1.6.2 Avvikelse	9
1.7 Publicering.....	9
1.8 Kontakter för mer detaljerad information.....	10
1.8.1 Information om dokumentet.....	10
1.8.2 Information om övriga frågor som rör Banverket	10
1.8.3 Övriga kontakter.....	10
1.9 Samarbete mellan infrastrukturförvaltare	11
1.10 Förkortningar och definitioner.....	12
1.10.1 Förkortningar	12
1.10.2 Definitioner.....	12
2 Villkor för tillträde och trafikerings	15
2.1 Inledning.....	15
2.2 Allmänna tillträdesvillkor.....	15
2.2.1 Villkor för att ansöka om tjänster.....	15
2.2.2 Trafikeringsrätt.....	15
2.2.3 Tillstånd.....	16
2.2.4 Säkerhetsintyg	17
2.2.5 Ansvar	18
2.3 Ansökan om kapacitet	19
2.4 Allmänna affärsvillkor.....	19
2.4.1 Ramavtal	19
2.4.2 Tillträdesavtal.....	19
2.5 Operativa regler	20
2.5.1 Föreskrifter	20
2.5.2 Övrig information.....	21
2.6 Specialtransporter	21
2.7 Farligt gods.....	22
2.8 Godkännandeprocess för fordon.....	22
2.8.1 Kommunikationssystemet MobiSIR (GSM-R).....	22
2.8.2 Godkännandeprocess då TSD tillämpas.....	23
2.8.3 Godkännandeprocess då TSD inte tillämpas.....	23
2.8.4 Provkörning.....	24
2.9 Godkännandeprocess 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.....	25

3.3	Beskrivning av infrastrukturen	26
3.3.1	Geografisk anläggningsöversikt	26
3.3.2	Egenskaper	27
3.3.3	Trafikstyrnings- och kommunikationssystem	28
3.4	Trafikrestriktioner	31
3.4.1	Särskild infrastruktur	31
3.4.2	Miljörestriktioner	32
3.4.3	Farligt gods	32
3.4.4	Tunnlar	32
3.4.5	Broar	32
3.5	Infrastrukturens tillgänglighet	32
3.5.1	Fakta om järnvägsnätet 2006	35
3.6	Faciliteter	35
3.6.1	Tågbildningsplatser	35
3.6.2	Spår för uppställning	36
3.6.3	Underhålls- och serviceanläggningar	36
3.6.4	Tekniska anläggningar	36
3.6.5	Godsterminaler	36
3.6.6	Stationer för resandeutbyte	37
3.7	Planerad utveckling av infrastrukturen	37
4	Tilldelning av kapacitet	39
4.1	Inledning	39
4.2	Processbeskrivning	39
4.2.1	Tilldelningsprocess	40
4.2.2	Justeringsprocess	40
4.2.3	Ad hoc-process	40
4.3	Ansökan om kapacitet	42
4.3.1	Tilldelnings- och justeringsprocess	42
4.3.2	Ad hoc-process	42
4.4	Tilldelnings- och justeringsprocessen	42
4.4.1	Förutsättningar	42
4.4.2	Förslag till tågplan och justerat förslag till tågplan	43
4.4.3	Samordning	44
4.4.4	Tvistlösning	44
4.4.5	Överbelastad infrastruktur	44
4.4.6	Prioriteringskriterier och process	45
4.4.7	Kapacitetsanalys	45
4.4.8	Kapacitetsförstärkningsplan	46
4.4.9	Fastställd tågplan och justerad tågplan	46
4.4.10	Ramavtalens påverkan på tilldelnings-processen	47
4.5	Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten ...	47
4.6	Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas	47
4.7	Specialtransporter och farligt gods	47
4.7.1	Tågläge med specialtransport	47
4.7.2	Tågläge med farligt gods	47
4.8	Särskilda åtgärder vid störningar	48
4.8.1	Principer	48
4.8.2	Operativa regler	48
4.8.3	Förutsägbara problem	48
4.8.4	Problem som inte kan förutses	49
5	Tjänster	50
5.1	Inledning	50
5.1.1	Information om andra som tillhandahåller tjänster	50
5.2	Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)	50
5.2.1	Tågläge för persontrafik	51

5.2.2	Tågläge för godstrafik	53
5.2.3	Tågläge för tjänstetåg	53
5.2.4	Tågläge för vagnuttagning	53
5.3	Bantillträdestjänster och tillträde till angränsande faciliteter	54
5.3.1	Användning av utrustning för leverans av drivmotorström	54
5.3.2	Bränsledepåer	54
5.3.3	Stationer för resenärer, inklusive byggnader och övriga faciliteter...54	
5.3.4	Godsterminaler	55
5.3.5	Rangerbangårdar	55
5.3.6	Spår eller spårområde för tågbildning	56
5.3.7	Spår för uppställning	56
5.3.8	Underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar	57
5.4	Tilläggstjänster	57
5.4.1	Tillhandahållande av drivmotorström	57
5.4.2	Tillhandahållande av bränsle	58
5.4.3	Service för tåg	58
5.4.4	Tågbildningstjänster	58
5.4.5	Tjänster gällande specialtransporter och farligt gods	59
5.4.6	Andra tilläggstjänster	60
5.5	Extra tjänster	60
5.5.1	Telekommunikationsnät	60
5.5.2	GSM-R MobiSIR	60
5.5.3	Tillhandahållande av extra information	61
5.5.4	Teknisk kontroll av rullande materiel	61
5.5.5	Andra extratjänster	61
6	Avgifter	62
6.1	Avgiftsprinciper	62
6.1.1	Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)	63
6.1.2	Bantillträdestjänster enligt 5.3	64
6.1.3	Tillträde till angränsande faciliteter(5.3), tilläggstjänster (5.4) och extra tjänster (5.5)	65
6.2	Avgiftssystem	65
6.2.1	Tåglägesavgift debiteras efter tilldelad tjänst	65
6.2.2	Bantillträdestjänster och övriga tjänster	65
6.2.3	Marginalkostnadsbaserade avgifter, övrig särskild avgift för persontrafik och avgift för godstrafik vid passage av Öresunds-förbindelsen	65
6.2.4	Underlag för avgiftsberäkning	66
6.3	Tariffer	66
6.3.1	Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)	66
6.3.2	Bantillträdestjänster enligt 5.3	67
6.3.3	Tillträde till angränsande faciliteter enligt 5.3	68
6.3.4	Tilläggstjänster enligt 5.4	70
6.3.5	Extra tjänster	73
6.4	Incitament för högre kvalitet	74
6.5	Förändringar av avgifter	74
6.6	Debitering	74

Bilagor

Bilaga 1 Viktiga bestämmelser med mera

Bilaga 2 Lutningar

Bilaga 3 Förteckning svenska infrastrukturförvaltare

Bilaga 4 Tillgänglig kapacitet på sidospår och värmeposter

Bilaga 5 Största tillåtna hastighet per stråk

Bilaga 6 Tidsplan för tilldelning av kapacitet

Bilaga 7 Prioriteringskriterier

Bilaga 8 Trafikkalender 2009

Bilaga 9 Bevakning av stationer

Bilaga 10 Innehåll i ansökan om kapacitet

Bilaga 11 Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång

Bilaga 12 Kontaktvägar tilldelnings-, justerings- och ad hoc-process

Bilaga 13 Planerade större banarbete

Bilaga 14 Banstandarddata

Förord

Järnvägsnätsbeskrivning 2009 är den tredje utgåvan sedan Sverige fick den nya järnvägslagstiftningen. Enligt den lagstiftningen är infrastrukturförvaltare skyldiga att tillhandahålla en beskrivning av det järnvägsnät de förvaltar.

I Järnvägsnätsbeskrivning 2009 kan du se vilka villkor som ställs och de principer som gäller för att få använda spårkapacitet på det järnvägsnät som Banverket förvaltar. Det framgår vilka avgifter som gäller för Banverkets tjänster och vilka spår som finns tillgängliga att trafikera under den aktuella perioden.

Vi har haft järnvägsnätsbeskrivningen ute på samråd bland de aktörer som är berörda av järnvägstrafik. Viktiga synpunkter och kommentarer från samrådet har beaktats i denna upplaga.

Borlänge i december 2007



Per-Olof Granbom
Generaldirektör

Uppdateringar

Denna upplaga innehåller revideringar och uppdateringar enligt nedan och ersätter tidigare utgåvor.

Avvikelse	Infört
Ursprungsutgåva	2007-12-07

1 Allmän information

1.1 Inledning

Denna järnvägsnätsbeskrivning är utgiven av Banverket. Beskrivningen riktar sig huvudsakligen till järnvägsföretag och sökande med auktorisation att organisera järnvägstrafik, vilka planerar att utföra eller organisera trafik på den järnvägsinfrastruktur som Banverket förvaltar. För järnvägsnätet i övrigt ska berörda infrastrukturförvaltare utarbeta och publicera sin egen beskrivning.

Beskrivningen presenterar de tjänster Banverket tillhandahåller samt förutsättningarna för att utnyttja tjänsterna, däribland villkoren för att få tillgång till tjänsterna, information om hur tilldelning av tjänsterna går till, var de finns tillgängliga samt vilka avgifter som gäller för utnyttjande.

Beskrivningen innehåller information om dels de tjänster som utgör tillhandahållande av infrastrukturkapacitet, dels sådana tjänster som har samband med utnyttjandet av infrastrukturkapacitet.

Banverket är en myndighet under Sveriges regering. Ansvarigt departement för järnvägen är Näringsdepartementet. Banverket bedriver såväl förvaltande som producerande verksamhet och har därutöver ett övergripande ansvar – sektorsansvar – för järnvägstransportsystemet.

Regeringen har gett Banverket i uppdrag att samla in och publicera övriga svenska infrastrukturförvaltares järnvägsnätsbeskrivningar.

1.2 Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen

En järnvägsnätsbeskrivning ska ge den som avser att ansöka om infrastrukturkapacitet på järnvägsnätet nödvändig information om förutsättningarna för detta. Järnvägsnätsbeskrivningen ska innehålla information om

- krav på den sökande samt principer för rätten att bedriva trafik, såsom licens, säkerhetsintyg och trafikeringsavtal
- den tillgängliga järnvägsinfrastrukturen samt de större banarbeten som infrastrukturförvaltaren planerar att utföra
- regler för ansökan om kapacitet samt principer och kriterier för tilldelning av kapacitet
- tillgängliga tjänster samt vilka krav och förutsättningar som finns för att nyttja tjänsterna
- avgiftssystem, inklusive avgifter för vissa angivna tjänster.

Enligt järnvägslagen (2004:519) ska järnvägsnätsbeskrivningen upprättas i samråd med berörda parter, exempelvis de som tidigare har ansökt om infrastrukturkapacitet och kan förväntas göra detta även i framtiden. Övriga aktörer kan via Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>) ansöka om att delta i samrådet. Banverket kommer att pröva ansökningen enbart för den utgåva som är under produktion. Att delta i samrådet innebär att ta del av och

lämna eventuella synpunkter på innehållet i den utgåva som är under framtagning vid det aktuella tillfället.

1.3 Rättslig grund

”Järnvägsnätsbeskrivning” är den svenska översättningen av den engelska termen ”Network Statement” som används i direktiv 2001/14/EG. Enligt detta direktiv ska infrastrukturförvaltare upprätta och offentliggöra en järnvägsnätsbeskrivning.

Den 1 juli 2004 trädde järnvägslagen i kraft, varigenom EG-direktivet genomfördes. Samtidigt genomfördes också tre andra direktiv om utvecklingen av den europeiska gemenskapens järnvägar. I samband med järnvägslagens tillkomst upphävdes ett antal författningar gällande järnväg, varvid vissa sedan tidigare gällande bestämmelser kom att överföras till den nya lagstiftningen.

Järnvägslagens bestämmelser kompletteras av järnvägsförordningen (2004:526) och de föreskrifter som ges ut av Järnvägsstyrelsen. Dessa författningar samt delar av den näringsrättsliga lagstiftningen, däribland konkurrenslagen (1993:20), utgör det mest centrala regelverket för järnvägssektorn.

Både järnvägslagen och järnvägsförordningen innehåller bestämmelser om beskrivningen av järnvägsnät. Även Järnvägsstyrelsens 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

1.4.1 Allmänna anmärkningar

Banverkets järnvägsnätsbeskrivning utgör en beskrivning enligt avsnitt 1.2. Banverket publicerar järnvägsnätsbeskrivningen i syfte att säkerställa insyn, förutsebarhet och icke-diskriminerande tillträde till de tjänster som Banverket tillhandahåller.

1.4.2 Ansvar

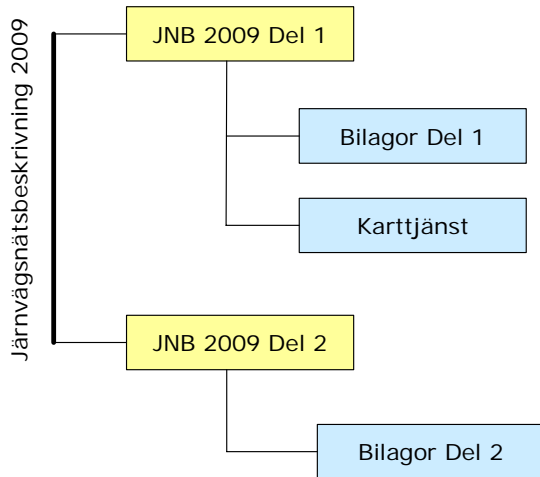
Banverket ansvarar för informationen i järnvägsnätsbeskrivningen enligt vad som följer av lag.

1.4.3 Prövning

Järnvägsstyrelsen ska utöva tillsyn enligt järnvägslagen, järnvägsförordningen och föreskrifter meddelade med stöd av dessa författningar. I enlighet med detta kan Järnvägsstyrelsen pröva om Banverkets järnvägsnätsbeskrivning har upprättats i enlighet med gällande bestämmelser.

1.5 Struktur

Banverket ingår i RailNetEurope (RNE), som är ett samarbete mellan järnvägsinfrastrukturförvaltare i Europa, med syfte att underlätta gränsöverskridande järnvägstrafik. Banverket har därför följt en dokumentstruktur som är gemensam för RNE.



Figur 1.1 Struktur Järnvägsnätsbeskrivning 2009

1.6 Giltighetstid och avvikelser

1.6.1 Giltighetsperiod

Informationen i järnvägsnätsbeskrivningen avser tiden från och med 14 december 2008 klockan 00.00, till och med 12 december 2009 klockan 24.00. Denna period utgör tågplan 2009 (T09).

1.6.2 Avvikelser

Om information som presenteras i järnvägsnätsbeskrivningen behöver ändras eller kompletteras, kommer information om avvikelser att meddelas genom avvikelsemeddelanden. Sådana meddelanden kan avse exempelvis ändringar i infrastrukturen som inte kunnat förutses när dokumentet publicerades, eller ändringar som krävs till följd av ändrade regler.

Risker och konsekvenser kommer att analyseras för att avgöra om de ändrade förutsättningarna är av sådan betydelse att avvikelserna behöver meddelas. Samråd genomförs innan avvikelserna eventuellt fastställs. För avvikelser som är direkt säkerhetsrelaterade eller föranledda av ändrade lagar eller andra bindande regler sker inget samråd. Den som tilldelats tjänst som berörs av avvikelserna kommer att meddelas skriftligen. Avvikelsemeddelanden publiceras på Banverkets webbplats Banportalen och inarbetas löpande i järnvägsnätsbeskrivningen (<http://www.banverket.se/banportalen>).

1.7 Publicering

Järnvägsnätsbeskrivningen, inklusive avvikelsemeddelanden, publiceras på Banverkets webbplats Banportalen. Där finns också ytterligare information som hör till respektive utgåva av järnvägsnätsbeskrivningen.

På Banportalen publiceras även järnvägsnätsbeskrivningar som upprättats av övriga svenska infrastrukturförvaltare som önskar sådan publicering. Banverket ansvarar inte för sakinnehållet i dessa beskrivningar. En förteckning över andra svenska infrastrukturförvaltare finns också på webbplatsen.

1.8 Kontakter för mer detaljerad information

1.8.1 Information om dokumentet

För mer detaljerad information om innehållet i detta dokument, där inget annat anges, hänvisas till nedanstående adress. Hit sänds även uppgifter om felaktigheter i texten.

Banverket
Järnvägsnätsbeskrivning
781 85 Borlänge
E-post: networkstatement@banverket.se
Webbplats: <http://www.banverket.se>

1.8.2 Information om övriga frågor som rör Banverket

Banverket
781 85 Borlänge
Telefon: 0243-44 50 00
Telefax: 0243-44 50 09
E-post: banverket@banverket.se
Webbplats: <http://www.banverket.se>

1.8.3 Övriga kontakter

Järnvägsstyrelsen
Box 14
781 21 Borlänge
Telefon: 0243-24 69 00
Telefax: 0243-24 69 99
E-post: jvs@jvs.se
Webbplats: <http://www.jvs.se>

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

1.9 Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

Infrastrukturförvaltare ska samarbeta när det gäller att tilldela kapacitet och att samordna tilldelningsprocessen tidsmässigt så att exempelvis datumen för ansökan om kapacitet är desamma. Den som ansöker om kapacitet på flera infrastrukturförvaltares järnvägsnät kan lämna sin ansökan till en av dessa förvaltare, som vidarebefordrar ansökan till andra berörda infrastrukturförvaltare.

Banverket samråder med svenska infrastrukturförvaltare om tider för tilldelningsprocessen. Vidare konstruerar Banverket tidtabeller i samarbete med Inlandsbanan AB, Arlandabanan och Öresundsbrokonsortiet. Dessa beslutar själva om den tågplan som ska gälla för respektive järnvägsnät.

Europeiska infrastrukturförvaltare har tecknat ett samarbetsavtal om en gemensam organisation för främjande av internationell järnvägstrafik. Organisationen heter RailNetEurope (RNE). Närmare information om RNE finns på (<http://www.railneteuropa.com>).

Inom RNE har infrastrukturförvaltarna bildat ett nätverk med så kallade One Stop Shops (OSS). Dessa tillhandahåller kundsupport för internationella kapacitetsfrågor. Järnvägsföretag eller trafikorganisatörer behöver endast kontakta en av dessa OSS, för att initiera hela den internationella processen för beställning av kapacitet i de berörda länderna.

Den OSS som kontaktas kommer i nära samarbete med de berörda infrastrukturförvaltarna att

- lämna information om de produkter och tjänster som infrastrukturförvaltarna tillhandahåller
- lämna all den information som behövs för att få tillgång till infrastrukturen hos någon av de infrastrukturförvaltare som deltar i RNE
- hantera förfrågningar om internationella tåglägen inom RNE
- förvissa sig om att tåglägesansökningar inför kommande tågplan hanteras väl inom den årliga tågplaneprocessen
- tillhandahålla erbjudanden om tåglägen för hela den internationella transporten.

OSS tillhandahåller även information om infrastrukturavgifter, uppföljning av tågföringen samt kvalitetsuppföljning. Banverkets OSS kan nås via e-post: oss@banverket.se Information om OSS finns på Banverkets webbplats (<http://www.banverket.se>).

1.10 Förkortningar och definitioner

1.10.1 Förkortningar

BVF: Banverkets interna föreskrifter

BV-FS: Banverkets författningssamling

BVS: Banverkets tekniska systemstandard

COTIF: Convention relative aux transports internationaux Ferroviaires

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

EG: Europeiska gemenskapen

EIRENE: European Integrated Railway Radio Enhanced Network

ERTMS: European Railway Traffic Management System

GSM-R: Global System for Mobile Communication - Railway

OSS: One Stop Shop

PSB: planerade större banarbeten

RNE: RailNetEurope

sth: största tillåtna hastighet

TRI: Trafiksäkerhetsinstruktion

TSD: Teknisk specifikation för driftskompatibilitet

1.10.2 Definitioner

Anmält organ: Organ som enligt lag (1992:1119) om teknisk kontroll anmäls för uppgifter i samband med bedömning av överensstämmelse enligt bestämmelser som gäller inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

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

Banverkets järnvägsnät: Den järnvägsinfrastruktur som tillhör staten och drivs och förvaltas av Banverket.

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

Delsystem: Del av järnvägssystem.

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

Järnvägsfordon: Rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår.

Järnvägsföretag: Den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför 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.

Räddning: Åtgärder av samhällets räddningstjänst i enlighet med lagen om skydd mot olyckor (2003:778).

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

Specialtransport: Transport som överskrider någon teknisk norm för spåranläggningen och som får genomföras på vissa villkor som beslutas av Banverket.

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.

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

Tillträdestjänster: Sådana tjänster som ingår antingen i tjänstekategorin minimipaketet av tillträdestjänster (tåglägen) eller i tjänstekategorin bantillträdestjänster och tillträde till angränsande faciliteter.

Trafikeringsavtal: Avtal mellan Banverket och ett järnvägsföretag eller den som har rätt att organisera järnvägstrafik, om förutsättningar och villkor för trafik på Banverkets järnvägsnät.

Trafikhuvudman: Huvudman enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

Trafikorganisatör: Verksamhetsutövare som enligt 3 kap. 5 § järnvägslagen har rätt att organisera men inte själv utföra järnvägstrafik.

Tågbildningsplats: Det övergripande begreppet för de platser där tåg och vagnuttagning (VUT) bildas, oavsett om det är gods- eller persontrafik. Det finns tre typer av tågbildningsplatser: rangerbangårdar, växlingsbangårdar 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.

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

2 Villkor för tillträde och trafikering

2.1 Inledning

De villkor som måste vara uppfyllda för att få rätt att utföra eller organisera trafik på järnvägsnätet framgår av järnvägslagen, järnvägsförordningen samt föreskrifter som gäller med stöd av dessa författningar. Vissa föreskrifter utfärdade av Järnvägsinspektionen gäller fortfarande. De ingår i Banverkets författningssamling BV-FS. Järnvägsstyrelsens författningssamling benämns JvSFS.

2.2 Allmänna tillträdesvillkor

För att trafikera järnvägsnätet krävs antingen licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd. Dessutom krävs avtal med Banverket. Övriga villkor varierar beroende på trafikslag, vilket beskrivs nedan.

2.2.1 Villkor för att ansöka om tjänster

Samtliga tjänster som Banverket tillhandahåller enligt kapitel 5 Tjänster kan sökas av järnvägsföretag och trafikorganisationsföretag.

Tjänsten *tillträde till övrig uppställning av järnvägsfordon* i avsnitt 5.3.7.3 är även öppen för ansökan av andra än järnvägsföretag och trafikorganisationsföretag.

Den som vill ansöka om infrastrukturkapacitet på flera järnvägsnät kan göra detta hos Banverket. Banverket begär då kapacitet hos övriga infrastrukturförvaltare i enlighet med vad som angetts i ansökan.

2.2.2 Trafikeringsrätt

Trafikeringsrätt följer antingen direkt av författning eller av särskilt beslut. Reglerna om trafikeringsrätt finns i järnvägsförordningen.

2.2.2.1 Nationell persontrafik på Banverkets järnvägsnät

Enligt järnvägsförordningen gäller att SJ AB har rätt att utföra och organisera persontrafik på Banverkets järnvägsnät. Denna rätt kan dock inskränkas av regeringen om trafiken konkurrerar med trafik som staten har upphandlat eller med trafik som bedrivs av en trafik huvudman. Järnvägsförordningen medger trafikeringsrätt även i vissa andra fall.

Järnvägsföretag har rätt att utföra och organisera nattågs- eller chartertrafik som bedrivs på kommersiella villkor. Vidare har trafikorganisationsföretag, dock inte trafik huvudmän, rätt att organisera sådan trafik. Med nattågstrafik avses trafik som utförs över dygnsgräns med tåg där mer än hälften av passagerarplatserna erbjuds som sov- eller liggplatser, som åtminstone under en del av resan är bäddade. Med chartertrafik avses trafik som ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet är ett annat än själva transporten.

En trafik huvudman har rätt att utföra och organisera lokal och regional persontrafik inom sitt län. Den som staten eller trafik huvudman har handlat upp trafik från, har rätt att utföra den upphandlade trafiken.

A-Banan Projekt AB har rätt att utföra och organisera trafik mellan Stockholms centralstation och Rosersberg.

2.2.2.2 Rätt att utföra trafik efter regeringsbeslut

A-Banan Projekt AB får, efter medgivande från regeringen, överföra sin rätt att utföra trafik till någon annan. En trafik huvudman kan, efter regeringens medgivande, bedriva persontrafik även i angränsande län.

2.2.2.3 Rätt att utföra och organisera trafik i vissa fall

Om varken SJ AB eller en trafik huvudman ansöker om tåglägen på en viss del av järnvägsnätet, kan någon annan genom ett särskilt beslut från regeringen få rätt att utföra och organisera persontrafik på den delen. Banverket får besluta att även någon annan får bedriva till sin omfattning obetydlig persontrafik, såsom trafik med museijärnvägsfordon, på järnvägsnät som förvaltas av staten.

2.2.2.4 Internationell persontrafik

Internationella sammanslutningar av järnvägsföretag med säte i olika stater inom EES jämte Schweiz, med ändamål att utföra internationella transporter mellan medlemsstaterna, får utföra genomgående persontrafik på järnvägsnätet, om trafiken sker mellan de EES-stater jämte Schweiz där företagen har sitt säte. Om ett företag i sammanslutningen har sitt säte i Sverige har det rätt att utföra trafik även mellan Sverige och annan EES-stat jämte Schweiz, där ett företag i sammanslutningen har sitt säte.

2.2.2.5 Nationell och internationell godstrafik på Banverkets järnvägsnät

Järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät. Järnvägsföretag med säte i annan stat än Sverige får dock befordra gods som både lastas och lossas i landet endast om motsvarande rätt ges i den andra staten för järnvägsföretag med säte i Sverige.

Den som har auktorisation för att organisera järnvägstrafik samt hemvist inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera godstrafik på svenska järnvägsnät. Den som har hemvist eller säte i annan stat än Sverige har dock denna rätt endast om motsvarande rätt ges i den andra staten för den som har hemvist eller säte i Sverige.

2.2.3 Tillstånd

För de företag som önskar utöva trafik på den svenska järnvägsinfrastrukturen finns olika tillståndsformer som Järnvägsstyrelsen kan bevilja:

- licens
- säkerhetsintyg del A och del B
- särskilt tillstånd.

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 Särskilt tillstånd

Ett särskilt tillstånd kan beviljas de företag som avser att inom landet utföra endast

- lokal eller regional persontrafik på fristående järnvägsinfrastruktur
- regionala godstransporter
- trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur, eller
- till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel.

2.2.3.3 Auktorisation

Auktorisation är ett tillstånd för den organisation eller det företag som avser att organisera men inte själv utföra järnvägstrafik. Detta tillstånd möjliggör ansökan om infrastrukturkapacitet hos Banverket och andra infrastrukturförvaltare. Stora godstransportköpare och länstrafikhuvudmän kan vara aktuella för auktorisation.

2.2.3.4 Omprövning av tillstånd

Tillståndshavaren är skyldig att till Järnvägsstyrelsen anmäla ändringar i verksamheten som kan medföra omprövning av tillståndet eller villkoren.

2.2.3.5 Återkallelse av tillstånd

Järnvägsstyrelsen får återkalla ett tillstånd om förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls, om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt järnvägslagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av järnvägslagen, eller för det fall att tillståndshavaren under minst sex månader inte använder tillståndet.

2.2.3.6 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.

2.2.3.7 Trafiksäkerhetsinstruktion – TRI

En trafiksäkerhetsinstruktion (TRI) innehåller de regler som beskriver hur trafik och arbeten på spåret ska bedrivas.

En ny TRI kommer att ges ut av Järnvägsstyrelsen som nationella regler för all järnväg i Sverige. Införandet är planerat till andra kvartalet 2009. Järnvägsstyrelsens TRI kommer att ersätta BVF 900.3 (sao), men även ett antal anslutande trafiksäkerhetsdokument kommer att revideras av representanter för Banverket och järnvägsbranschen och ges ut av Järnvägsstyrelsen samtidigt med TRI.

2.2.4 Säkerhetsintyg

Säkerhetsintyget visar att företaget har ett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller de svenska säkerhetskraven samt fordon som antingen är godkända i Sverige och/eller uppfyller EU-kraven på driftskompatibilitet. Säkerhetsintyget visar också

att företaget har en ansvarsförsäkring som motsvarar de svenska kraven. För företag som bedriver järnvägstrafik inom EU/EES/Schweiz behövs en licens och säkerhetsintyg del A som kompletteras 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 åligganden, 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. Gällande författningar finns tillgängliga via (<http://www.lagrummet.se>).

Förutom vad som följer av generellt tillämpliga regler, gäller även särskilda ansvarsbestämmelser för järnvägen och dess aktörer:

- För transporter av farligt gods gäller reglerna i lag (2006:623) 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 1980) införlivade.

Trafikeringsavtalet, se avsnitt 2.4.2 och Banverkets allmänna avtalsvillkor, se del 2, innehåller också bestämmelser om ansvar. Förutom att reglera vilka ansvarsregler 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 likvärdigt arrangemang ska täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafiken. När det gäller säkerhetsintyg avser kravet på försäkring eller likvärdigt arrangemang 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 likvärdigt arrangemang vara mer specificerat vid prövningen av om säkerhetsintyg ska beviljas. Kraven i de båda fallen kan dock också vara sammanfallande.

För särskilt tillstånd gäller i princip samma krav på försäkring eller likvärdigt arrangemang som för licens och säkerhetsintyg. Kraven får dock anpassas till verksamhetens art och omfattning.

Försäkringsfrågan prövas i samband med beviljande av tillstånd för järnvägsföretag och följs upp genom Järnvägsstyrelsens tillsynsverksamhet. Försäkringsfrågan prövas dock av Banverket i de fall där någon önskar nyttja Banverkets tjänster i andra fall än då detta medför att dennes försäkring eller annat likvärdigt arrangemang skall prövas av Järnvägsstyrelsen. Vilka krav på försäkring som Banverket uppställer i samband därmed anges närmare i Banverkets generella avtalsvillkor, se järnvägsnätsbeskrivningens del 2.

2.3 Ansökan om kapacitet

Se kapitel 4.

2.4 Allmänna affärsvillkor

Huvuddelen av Banverkets allmänna affärsvillkor regleras i Banverkets trafikeringsavtal, se avsnitt 2.4.2.

Handlingar inkomna till Banverket utgör allmänna handlingar. Huvudregeln är att dessa är offentliga. Banverket 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. Banverket tillämpar sekretesslagen (1980:100) och får inte föra vidare 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. Det är Banverket som bedömer om uppgifterna bör beläggas med sekretess eller inte. Detta görs vid varje tillfälle handlingarna begärs utlämnade. En begäran om sekretesshandläggning innebär inte någon garanti för att handlingen faktiskt kommer att sekretessbeläggas.

2.4.1 Ramavtal

Ett ramavtal är ett avtal om utnyttjande av infrastruktur som avser längre tid än en tågplan. Banverket kan träffa sådana avtal med järnvägsföretag eller trafikorganisationsörer. 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.

2.4.2 Tillträdesavtal

I samband med tilldelning av ett tågläge ska Banverket och järnvägsföretaget eller trafikorganisationsören ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för utnyttjande av tågläget (trafikeringsavtal). Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats.

Trafikeringsavtalet anger förutsättningar för trafiken samt vilka av Banverkets styrande dokument som avtalsparten måste följa. Villkoren innehåller också regler om bland annat parternas ansvar, 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

Järnvägsstyrelsen, på begäran av någon av parterna, fastställa vilka villkor som ska gälla för den aktuella trafiken, i den utsträckning det är nödvändigt för att villkoren ska uppfylla bestämmelserna i järnvägslagen. Det beslut som Järnvägsstyrelsen fattar i ärendet kan överklagas till länsrätten i Falun.

De tjänster som inte avtalas om genom trafikeringsavtal kräver särskild överenskommelse.

En mall för trafikeringsavtal finns publicerad på Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>).

Allmänna avtalsvillkor framgår av del 2.

För internationell tågtrafik finns möjlighet att teckna ett särskilt trafikeringsavtal i enlighet med en mall som tagits fram av den internationella föreningen RailNetEurope. Den finns publicerad på Banverkets webbplats Banportalen.

2.5 Operativa regler

2.5.1 Föreskrifter

2.5.1.1 Information från Banverket till järnvägsföretaget, före och under trafikutövning

Järnvägsföretag som trafikerar järnvägsnätet ska använda och följa de dokument som anges i del 2. Banverket ansvarar för dokumenten och de finns att tillgå på Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>). Kontaktinformation, se avsnitt 1.8.

En trafiksäkerhetsinstruktion (TRI) innehåller de regler som beskriver hur trafik och arbeten på spåret ska bedrivas. En ny TRI kommer att ges ut av Järnvägsstyrelsen som nationella regler för all järnväg i Sverige. Införandet är planerat till andra kvartalet 2009. Järnvägsstyrelsens TRI kommer att ersätta BVF 900.3 (säo), men även ett antal anslutande trafiksäkerhetsdokument kommer att revideras av representanter för Banverket och järnvägsbranschen och ges ut av Järnvägsstyrelsen samtidigt med TRI. (Se också avsnitt 2.2.3.)

Linjeboken (BVF 646.1–8) är en sammanställning av uppgifter som tåg- och banpersonal ska ha tillgång till, i den mån det är nödvändigt för att fullgöra sina arbetsuppgifter. Den största delen av linjeboken utgörs av linjebeskrivningen som är en förteckning över trafikplatser, signaler och tavlor. Linjeboken innehåller dessutom trafikplatsföreskrifter, allmänna föreskrifter, instruktioner för ombordansvarig, hastighetsuppgifter och uppgifter för telefonering.

Linjeboken är indelad i åtta avsnitt; ett för varje driftledningsområde. Varje förare ska ha tillgång till linjeboken för det eller de driftledningsområden som trafikerar. Vid färd ska linjeboken för den aktuella sträckan finnas i förarhytten.

2.5.1.2 Elsäkerhet

De övergripande kraven på elsäkerheten för fordon finns i Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK-FS 1999:5 (med ändringar i ELSÄK-FS 2003:1) och i ELSÄK-FS 2003:2. Mer information om Elsäkerhetsverket – och föreskrifterna – finns på Elsäkerhetsverkets webbplats (<http://www.elsakerhetsverket.se>).

Exempel på problemområden

Elöverbrygning är ett problem som förekommer på järnvägsnätet. Elöverbrygning innebär att fordonens strömavtagare 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.

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 spänningsförändring kontaktledning. Reglerna finns i Elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser (BVF 922).

2.5.2 Övrig information

2.5.2.1 Körordersystemet

Genom körordersystemet anger Banverket tillfälliga avvikelser i infrastruktur och tidtabell. För att få tillgång till systemet krävs personligt användar-ID och lösenord, vilka tillhandahålls genom Banverket. Ansökan om behörighet görs på en särskild blankett som kan hämtas på Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>).

2.5.2.2 Tågorder

Föraren ska ha en giltig tågorder för de sträckor som ska trafikeras. Tågordern fås via körordersystemet. Om körordersystemet inte är tillgängligt, ska föraren anmäla detta till tågklararen vid den station där tåget befinner sig, för att på något annat sätt få den information som tågordern innehåller.

2.5.2.3 Dygnsorder

För vissa sträckor inom pendeltågssystemen i Göteborgs- och Stockholmsområdet tillämpas dygnsorder som ersätter tågorder och som regleras med de lokala föreskrifter som upprättats av Banverket.

2.5.2.4 Information till Banverket från järnvägsföretaget, före och under trafikutövning

Järnvägsföretag ska till Banverket inrapportera uppgifter om tåg senast i samband med avgång. De uppgifter som ska lämnas framgår av bilaga 11.

2.6 Specialtransporter

En specialtransport är en transport som överskrider någon av de tekniska normer som anges i kapitel 3. Sådana transporter får utföras på de villkor som Banverket ställer upp och efter särskilt beslut om transportvillkor. Se avsnitt 5.4.5.

För att få framföra en specialtransport måste även en ansökan om tågläge för specialtransport inkomma till Banverket. För ansökan, se avsnitt 4.7.1.

Specialtransporten får framföras sedan Banverket fattat beslut om transporttillstånd.

2.7 Farligt gods

Vad som avses med farligt gods och vilka regler som gäller för transporter av sådant gods på järnväg, framgår av

- lagen (2006:263) om transport av farligt gods
- förordningen (2006:311) om transport av farligt gods
- RID-S, Statens räddningsverks föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg (SRVFS 2006:8).

Järnvägsföretag som avser att transportera farligt gods ska senast före färdens start lämna information om tågsammansättning, UN-nummer, vagnarnas ordning samt lastvikt till Banverket. Järnvägsstyrelsen utövar tillsyn över transporter med farligt gods på järnväg.

Se avsnitt 5.4.5.

2.8 Godkännandeprocess för fordon

Godkännandeprocessen för fordon regleras i järnvägslagen och järnvägsförordningen. För att ett järnvägsfordon ska få tas i bruk krävs att Järnvägsstyrelsen har gett sitt godkännande. Detta gäller även för säkerhetspåverkande modifieringar.

För järnvägsfordon som ingår i det transeuropeiska transportnätet för höghastighetståg ska kraven i direktivet om driftskompatibilitet för höghastighetståg (96/48/EG) och i ändringsdirektivet 2004/50/EG tillämpas. Dessa krav gäller för fordon som projekterats, byggts, byggts om, eller moderniserats efter 1 januari 2001.

För järnvägsfordon som ingår i det transeuropeiska transportnätet för konventionella tåg ska kraven i direktivet om driftskompatibilitet för konventionella tåg (2001/16/EG) och i ändringsdirektivet 2004/50/EG tillämpas. I Sverige tillämpas dessa krav även för järnvägsfordon som framförs på infrastruktur utanför det transeuropeiska transportnätet för konventionella tåg, det vill säga all infrastruktur utanför höghastighetsnätet. Dessa krav gäller för fordon som projekterats, byggts, byggts om, eller moderniserats efter utgången av juni 2004.

Kraven i direktiven om driftskompatibilitet preciseras i TSD:er. Järnvägslagen anger att när TSD för ett delsystem finns, ska TSD:n tillämpas.

2.8.1 Kommunikationssystemet MobiSIR (GSM-R)

GSM-R-fordonsutrustning som uppfyller krav i TSD ”Trafikstyrning och signalering” samt EIRENE-specifikationerna måste finnas installerad i samtliga fordon där man måste kunna kommunicera med Banverkets driftledning. Om fordonet har flera förarhytter, ska varje förarhytt vara utrustad med en terminal, eller med en manöverenhet som är kopplad till en gemensam terminal.

EIRENE-specifikationerna anger att en fast monterad GSM-R-terminal monterad i förarhytten (CAB-radio) ska ha en uteffekt på 8W. Det GSM-R-nät som har byggts av Banverket (MobiSIR) är dimensionerat för att klara GSM-R-terminaler med en

uteffekt på 2 W. Sådana terminaler är inte klassade som driftskompatibilitetskomponenter.

EU-kommissionen har beslutat att GSM-R-terminaler som inte är klassade som driftskompatibilitetskomponenter endast får installeras under en övergångsperiod på 4 år, räknat från 28 september 2006. Efter denna övergångsperiod får man fortsätta använda utrustningen, men inga nyinstallationer får ske. GSM-R-terminaler med en uteffekt på 2 W, som redan är installerade, får dock ersättas med en ny GSM-R-terminal med samma uteffekt.

För vissa fordonstyper till exempel vissa museifordon där det är tekniskt svårt att ordna ett fast montage av GSM-R-utrustning kan dispens från detta krav ges av Järnvägsstyrelsen.

Vid nyinstallation av GSM-R-utrustning i ett fordon, eller vid förändring av en befintlig GSM-R-installation i ett fordon, ska nytt godkännande sökas för fordonet och Banverkets eventuella framföranderestriktioner inhämtas.

Hur man får tillträde till MobiSIR-nätet beskrivs i avsnitt 5.5.1. och 5.5.2.

2.8.2 Godkännandeprocess då TSD tillämpas

Ett ”anmält organ” ska anlitas av tillverkaren (för en komponent) och av ”den upphandlande enheten” (för ett delsystem). Kravet på anmälda organ regleras i direktiven om driftskompatibilitet och i lagen (1992:1119) om teknisk kontroll. Det anmälda organet ska utfärda ett intyg om överensstämmelse med relevant TSD. Detta intyg ligger till grund för den upphandlande enhetens EG-kontrollförklaring (för delsystem) eller tillverkarens EG-försäkran (för komponenter). Detta underlag samt eventuell ytterligare granskning ligger till grund för Järnvägsstyrelsens godkännande av järnvägsfordon.

2.8.2.1 Framföranderestriktioner

Med framföranderestriktioner avses Banverkets generella restriktioner för hur fordon får användas.

Vilka framföranderestriktioner som ska gälla i samband med användningen av fordon, regleras i de trafikeringsavtal som Banverket ingår med järnvägsföretaget eller trafikorganisationsföretaget.

2.8.3 Godkännandeprocess då TSD inte tillämpas

För delsystem som inte omfattas av TSD sköts godkännandeprocessen av Järnvägsstyrelsen. Av föreskrifterna BV-FS 2000:1 och JvSFS 2006:1 framgår vilka uppgifter som ska lämnas i ansökan om godkännande av ett fordon. De uppgifter som lämnas ska visa att fordonet är tillräckligt säkert för den trafik som det är avsett för. Av föreskrifterna framgår också vad som krävs när ett utländskt fordon ska användas i Sverige.

2.8.3.1 Internationella överenskommelser om ömsesidigt erkännande

Järnvägsfordon som är godkända i ett annat land får användas utan godkännande, inom ramen för internationella överenskommelser om ömsesidigt erkännande i TSD ”Godsvagnar” eller bilagor till COTIF.

2.8.3.2 Framföranderestriktioner

Med framföranderestriktioner avses Banverkets generella restriktioner för hur fordon får användas.

Vilka framföranderestriktioner som ska gälla i samband med användningen av fordon, regleras i de trafikeringsavtal som Banverket ingår med järnvägsföretaget eller trafikorganisationsföretaget.

2.8.4 Provkörning

För att få provköra ett fordon krävs att Järnvägsstyrelsen godkänner den tillfälliga användningen av fordonet. Dessutom behövs ett giltigt tågläge. Provkörningen ska genomföras enligt en plan som Järnvägsstyrelsen och Banverket har godtagit. I planen anges de funktioner som ska provas på fordonet.

Om provkörningen innebär att Banverket måste vidta en extraordinär åtgärd, ska en ansökan enligt BVF 904 göras. Med extraordinär åtgärd avses att infrastrukturen används på ett sätt som ligger utanför de ordinarie rutinerna och/eller en tillfällig ändring i infrastrukturens tekniska utförande.

2.9 Godkännandeprocess för operativ personal

Det krävs behörighet för att vistas i Banverkets anläggning, eller för att där utföra någon form av aktivitet som kan påverka trafik-, person-, el- eller driftsäkerheten. Det gäller oavsett vilket järnvägsföretag eller vilken spårentreprenör man är anställd hos. Senast i samband med införandet av ny trafiksäkerhetsinstruktion (TRI) kommer krav på att alla som genomgått och klarat kompletteringsutbildningen för TRI ska registreras i systemet. Kraven ställs av branschen och för dem som uppfyller kraven utfärdas certifikat i form av ett körkort.

För certifiering samt utfärdande av körkort har Banverket i samverkan med Branschföreningen Tågoperatörerna och Föreningen Sveriges järnvägsentreprenörer inrättat ett oberoende, konkurrensneutralt certifieringsorgan för personcertifiering – Järnvägarnas funktion för personcertifiering.

Rutiner för utbildning av personal med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten prövas av Järnvägsstyrelsen. Banverket kommer att tillhandahålla specifikationer och baspaket för utbildning i trafiksäkerhetsinstruktion (TRI). För ytterligare information, se Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>).

3 Infrastruktur

3.1 Inledning

Enligt järnvägslagen ska en infrastrukturförvaltares beskrivning av det järnvägsnät som förvaltaren råder över innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur.

Detaljerad teknisk information i form av kartor finns att hämta i karttjänsten på Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>). Där finns också en användarinstruktion.

3.2 Järnvägsnätets omfattning

3.2.1 Gränser

I karttjänsten visas järnvägsnätet med angränsande länder under rubriken ”Angränsande större infrastrukturförvaltare”.

3.2.2 Anslutande järnvägsnät

Delar av det svenska järnvägsnätet förvaltas bland annat av Inlandsbanan AB, Öresundsbro Konsortiet och A-train AB (Arlandabanan). När det gäller mindre infrastrukturförvaltare som kommuner, hamnar och industrier, hänvisas till bilaga 3.

3.2.3 Övriga upplysningar om järnvägsnätet

3.2.3.1 Större förändringar i infrastrukturen

Botniabanans delsträcka Västerasby–Örnsköldsvik planeras att öppnas för trafik under hösten 2009.

En ny dubbelspårssträckning mellan Torbacken och Älekärr på Nordlänken planeras att öppnas för trafik under 2009. Älekärr blir då en ny station.

Triangelspåret mellan Göteborg Marieholm och Göteborg Kville planeras att öppnas för trafik under 2007.

3.2.3.2 Del av järnvägsnätet som omfattas av TEN (Trans European Network)

Järnvägsnätet är grovt uppdelat i tre kategorier:

- a) TEN Höghastighetsnätet
- b) TEN Konventionella nätet
- c) Nationella järnvägsnätet, ej TEN.

TEN Höghastighetsnätet omfattar huvudtågspår för fjärrtrafik på den så kallade Nordiska triangeln med sträckorna

- (Köpenhamn)–Katrineholm–Södertälje Syd Övre–Stockholm–Sundsvall (utom Arlandabanan)

- (Köpenhamn)–Göteborg–(Oslo)
 - Göteborg–Katrineholm, inklusive Karlstad–Laxå.
- Dessutom ingår samtliga tågspår inom Stockholm C.

TEN Konventionella nätet omfattar övriga tågspår för gods-, regional- och lokaltrafik på samma stråk som ingår i höghastighetsnätet, samt huvudtågspår på

- Malmbanan
- Haparandabanan
- Stambanan genom Övre Norrland
- Botniabanan
- Ådalsbanan, sträckan Sundsvall–Västeråsby
- Norra stambanan
- Mittbanan
- Godsstråket genom Bergslagen
- Värmlandsbanan, sträckan Karlstad–Charlottenberg–(Oslo)
- Södra stambanan, sträckan Åby–Nyköping–Järna
- Godsstråket genom Skåne
- Ystadsbanan, sträckan Lockarp–Ystad.

Resterande delar av järnvägsnätet utgör det nationella järnvägsnätet, men vid nybyggnad och större ombyggnad ska utformningen av infrastrukturen uppfylla TSD-kraven för TEN Konventionella nätet så långt det är rimligt.

3.3 Beskrivning av infrastrukturen

3.3.1 Geografisk anläggningsöversikt

Beskrivningen av det svenska järnvägsnätet presenteras på en övergripande nivå, med hjälp av en Sverigekarta. I vissa fall är informationen fördelad på stråk. Banverkets järnvägsnät, med Banverkets stråkindelning, illustreras i karttjänsten. Grunddata till karttjänsten presenteras i bilaga 14.

3.3.1.1 Spårtyper

I karttjänsten framgår var Banverket har dubbelspårssträckor och fyrspårssträckor.

3.3.1.2 Spårvidd

Spårvidden är 1 435 mm.

3.3.1.3 Stationer och noder

Avståndet mellan trafikplatser kan sökas i karttjänsten.

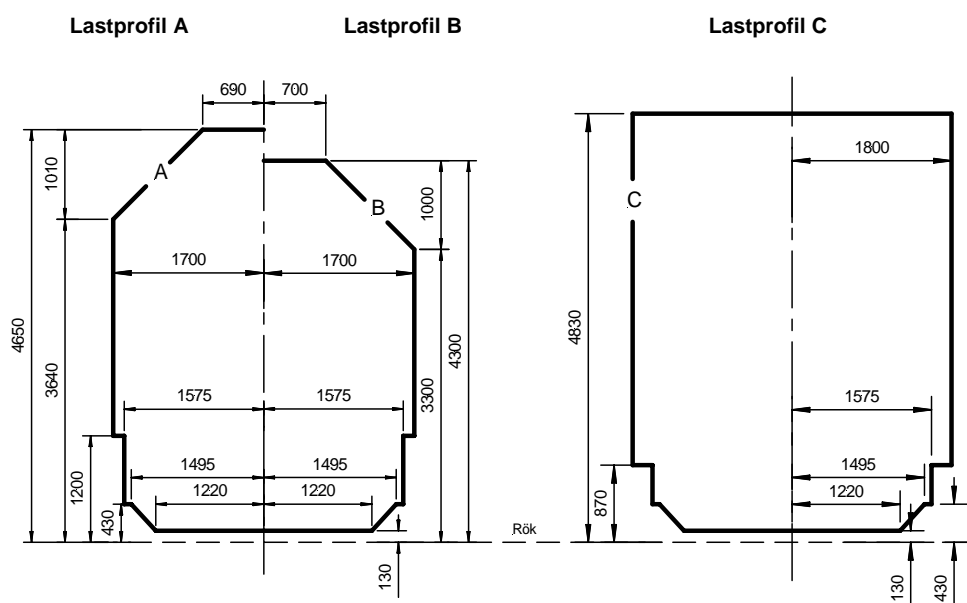
3.3.2 Egenskaper

3.3.2.1 Lastprofil

Hela järnvägsnätet kan trafikeras av fordon som uppfyller kraven för lastprofil A (största bredd 3 400 mm och högsta höjd 4 650 mm) förutom sträckan Kiruna–Riksgränsen som kan trafikeras av fordon som uppfyller kraven för lastprofil B (största bredd 3 400 mm och högsta höjd 4 300 mm). Se karttjänsten. Dessa lastprofiler gäller under vissa bestämda förutsättningar och sammanhänger med beräkningsregler för bestämning av största tillåtna last- och fordonstorlek. Dessa regler skiljer sig från UIC 505-1 som till stor del används i övriga Europa. De flesta laster och fordon som dimensionerats enligt UIC 505-1 kan ändå framföras på det svenska järnvägsnätet.

Lastprofil C (största bredd 3 600 mm och högsta höjd 4 830 mm) är en ny utökad lastprofil som införs på alla nya linjer. Det är viktigt att beakta att trafik som vill nyttja lastprofil C kommer att klassas som specialtransporter.

Tekniska data om lastprofilerna A–C framgår av BVF 586.20. Se även nedanstående figur.



3.3.2.2 Banans bärförmåga

Banans bärförmåga

En banas bärförmåga anges med två värden: största tillåtna axellast (STAX, enhet: ton) och största tillåtna vagnvikt per meter (STVM, enhet: ton/m). I karttjänsten visas uppgifter om tillåten belastning för olika bansträckor, med avseende på axellast och vikt per meter. Den information som redovisas i karttjänsten gäller för 2-, 3- och 4-axliga vagnar. Linjeklassbenämningarna följer de internationella linjeklasserna enligt UIC Code 700.

Axellast

Varje bana har ett STAX-värde som anger hur mycket varje hjulaxel får belasta spåret. I Sverige är STAX 22,5 ton standard för de flesta banor, men Banverket bygger successivt ut nätet för STAX 25 ton för att tyngre godståg ska kunna framföras. STAX 30 ton är i dagsläget endast tillåtet med 4-axliga boggivagnar på speciellt uppgraderade bansträckor. Alla transporter med en axellast över 22,5 ton klassas som specialtransport.

Metervikt

Varje bana har ett STVM-värde som anger den största tillåtna vagnvikten per meter. I Sverige är STVM 6,4 ton/m vanligast förekommande. Uppgradering till STVM 8,0 ton/m sker i allmänhet samtidigt med uppgradering till STAX 25 ton. På Malmbanan och på sträckan Boden–Luleå är den tillåtna vagnvikten 12,0 ton/m. Alla transporter med en metervikt över 6,4 ton/m klassas som specialtransport.

3.3.2.3 Lutningar

I bilaga 2 ges information om de största lutningarna per stråk. Bilagan återfinns på Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>).

3.3.2.4 Största tillåtna hastighet

I bilaga 5 visas information om största tillåtna hastighet per stråk. Uppgifterna per stråk beskriver den högsta tillåtna hastigheten som gäller för ett visst avsnitt av stråket, men det behöver inte betyda att den angivna hastigheten gäller för stråket som helhet.

3.3.2.5 Maximala tåglängder

Enligt de säkerhetsföreskrifter som finns (BVF 900.3) anges maximalt tillåtna tåglängder med hänsyn till bromsgruppen:

- bromsgrupp P/R: 730 m
- bromsgrupp G: 880 m.

Ovanstående bestämmelser innebär inte att infrastrukturen generellt tillåter dessa tåglängder. Vilka tåglängder som tillåts prövas i processen för tilldelning av kapacitet.

3.3.2.6 Kraftförsörjning

Stora delar av järnvägsnätet är elektrifierat. Tågen får sin kraftförsörjning genom en kontaktledning som ger en nominell spänning på 15 000 Volt, 16 2/3 Hz. I karttjänsten framgår vilka spår som är elektrifierade. För information om vilka krav som ställs på strömavtagare hänvisas till BVS 543.330.

Fordon med den så kallade EU-strömavtagaren (bredd 1600 mm), får endast framföras på sträckan Nässjö–Alvesta. Vid nybyggnad och större ombyggnader eftersträvar Banverket att anpassa kontaktledningssystemet för EU-strömavtagaren.

3.3.3 Trafikstyrnings- och kommunikationssystem

3.3.3.1 Signalsystem

Se avsnitten 3.3.3.2 och 3.3.3.4.

3.3.3.2 Trafikstyrningssystem

Trafiken övervakas och styrs operativt av trafikledare, genom att de manövrerar växlar och signaler på stationerna. De olika typerna av trafikstyrningssystem ger i olika grad tekniskt stöd för trafikledaren och tekniskt skydd för trafiken. Karttjänsten visar var dessa trafikstyrningssystem används.

För de olika systemen finns en trafiksäkerhetsinstruktion. Den anger hur trafiken ska genomföras i normalsituationer och vid avvikelser.

Följande typer av trafikstyrningssystem finns i dagsläget:

Linjeblockering

Linjeblockering är ett tekniskt säkerhetssystem som innebär att linjen mellan två stationer är uppdelad i blocksträckor. Då fordon finns på en blocksträcka kortsluter fordonet spårledningen, vilket omöjliggör att "kör" i signal kan ges till den blocksträcka där fordonet finns. Stationerna längs en bana med linjeblockering är normalt bemannade med lokala trafikledare (tågklarerare) som manövrerar signalställverken.

Linjeblockering med fjärrstyrning (fjärrblockering, fjb)

Fjärrblockering innebär att signalställverken längs med järnvägen fjärrstyrs från driftledningscentraler. Det finns åtta driftledningscentraler: Boden, Ånge, Gävle, Stockholm, Hallsberg, Norrköping, Göteborg och Malmö. Detta är den vanligaste typen av trafikstyrningssystem.

Radioblockering

En sträcka med radioblockering (rb-sträcka) kontrolleras med hjälp av ett centralt ställverk (radioblockcentralen) och övervakas av en centraltågklarerare. Radioblockeringssträckan har inte linjeblockering. Tågens position kontrolleras i huvudsak genom att särskilt utrustade fordon sänder positionsangivelser via radio till radioblockcentralen. Systemet finns på sträckorna Linköping–Västervik och Bjärka Säby–Rimforsa. Dessa sträckor övervakas från driftledningscentralen i Norrköping.

Tåganmälan (TAM)

Tåganmälan förekommer på sträckor utan linjeblockering och innebär att stationerna är bemannade med lokala trafikledare (tågklarerare) som kommunicerar med varandra när fordon ska trafikera sträckorna mellan stationerna.

Banor för förenklad trafik (FÖT)

Banor för förenklad trafik saknar linjeblockering. Trafikformen innebär att lokföraren får kör tillstånd för en eller flera stationssträckor av en central tågklarerare för hela banan. Systemet tillåts endast för banor med godstrafik. Hastigheten är begränsad till 80 km/tim. I dag finns systemet endast mellan Örbyhus och Hallstavik.

Vagnuttagningsbanor (VUT)

Trafik på en vagnuttagningsbana bedrivs genom att en vagnuttagning eller A-fordonsfärd disponerar en sträcka under en begränsad tid. Vagnuttagningsbanor saknar linjeblockering och färder kontrolleras av endast en tågklarerare, vanligen den tågklarerare som styr gränsstationen till vagnuttagningsbanan. Vagnuttagningsbana finns som trafikstyrningssystem på banor med enbart begränsad godstrafik. Hastigheten får maximalt vara 40 km/tim.

Övriga spår

På vissa stationer finns sidospår, med eller utan signalstyrning, där trafiken genomförs som växling. Normalt bedrivs här trafiken genom att de som ansvarar för de olika växlingsrörelserna kommer överens om hur dessa ska genomföras. Hastigheten ska vara begränsad så att alla fordonsrörelser ska kunna stanna framför varje hinder.

ERTMS (European Rail Traffic Management System)

På Botniabanan förekommer trafikstyrning enligt standarden för ERTMS, nivå 2. Systemet består av radioblockcentral, ombordsystem och så kallade eurobaliser. Radioblockcentralen kommunicerar med ombordsystemet via ett mobiltelefon-system enligt standarden för GSM-R.

ERTMS nivå 2 har linjeblockering utan optisk signalering där linjeblockeringsfunktionen hanteras av radioblockcentralen. En blocksträcka består av en eller flera spårledningssträckor. Optiska signaler förekommer inte, utan körbesked till föraren ges via fordonets ombordutrustning. Tågens position kontrolleras dels med belagda spårledning, dels av fordonens ombordutrustning som sänder positionsangivelser via radio till radioblockcentralen.

Banverket planerar att införa ERTMS nivå regional på Västerdalsbanan (stråk 53, bandel 376) från och med hösten 2009. ERTMS nivå regional är en enklare variant av ERTMS-systemet, med säkerhetsnivå SIL 3. Den ska i första hand användas för att avskaffa nuvarande manuella trafikledningssystem på lågtrafikerade banor. Den stora skillnaden mellan nivå regional och nivå 2 är att spårledning saknas i regionalvarianten. Tågens position kontrolleras alltså enbart av fordonens ombordutrustning som sänder positionsangivelser via radio till radioblockcentralen.

3.3.3.3 Kommunikationssystem

Banverket har infört järnvägsradiosystemet GSM-R enligt europeisk standard. Systemet är speciellt anpassat för järnvägen och kallas i Sverige MobiSIR. Nätet kommer att täcka större delen av Banverkets järnvägsnät 2008, se karttjänsten. Genom införandet av MobiSIR underlättas kommunikationen mellan förare och tågklarare. De järnvägsspecifika funktionerna är bland annat följande:

- Funktionsnummeranrop ger tågklararen möjlighet att med hjälp av tågnumret nå en viss funktion (till exempel lokförare eller tågmästare) utan att behöva känna till dess faktiska telefonnummer.
- Positionsberoende samtalsstyrning innebär att exempelvis lokföraren genom ett fåtal knapptryckningar kopplas till ansvarig tågklarare beroende av tågets position.
- Prioriterade samtal innebär att viktiga samtal ges förtur, exempelvis genom att lägre prioriterade samtal avbryts. Nödanrop har högsta prioritet.
- Gruppanrop ger utrymme för stor flexibilitet att definiera grupper, exempelvis lokförare eller växlingslag.
- Utrop är en variant av gruppanrop där endast den anropande parten kan tala.

3.3.3.4 ATC

ATC-systemet (automatisk tågkontroll) finns på nästan alla järnvägar med persontrafik, se karttjänsten. Systemet övervakar att tågen håller rätt hastighet och förhindrar att tåg kör förbi en stoppsignal om lokföraren inte skulle ingripa.

Observera att det finns stationer som saknar ATC, men som ändå ingår i längre sträckor med ATC. Dessa är: Borås C, Göteborg C, Kil, Kisa, Landskrona godsbangård, Luleå, Mora, Trelleborg, Uddevalla, Vetlanda, Vimmerby, Värnamo och Ånge. Två stationer, Sundsvall C och Karlskrona C, planeras för ATC-införande 2009.

3.4 Trafikrestriktioner

Tillfälliga trafikrestriktioner kan förekomma till följd av skador på infrastrukturen (på grund av järnvägsolycka, översvämning med mera). Därutöver kan restriktioner för fordonsvikt förekomma till följd av lövhalka. Trafikrestriktioner gäller även på grund av infrastrukturens beskaffenhet och med avseende på trafikens art.

3.4.1 Särskild infrastruktur

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

- (Helsingborgs godsbangård)–Landskrona östra
- Helsingborg C–(Helsingborgs godsbangård)
- Maria–Helsingborg C
- Kävlinge–Lund.

För dessa sträckor finns alternativ infrastruktur för godstrafik, och för trafikering av sträckorna gäller följande förutsättningar:

- Ingen överskjutande last får förekomma.
- Tågsätten ska vara sammansatta på ett sådant sätt att sträckorna kan trafikeras utan problem med hänsyn till lutningsförhållandena.
- Vid omledningstrafik krävs ett skriftligt medgivande från Banverket innan transporten planeras.

3.4.1.1 Sträckor med särskilda förutsättningar

På vissa sträckor bedrivs i dag ringa eller ingen trafik. Om ansökningar inkommer för dessa sträckor måste Banverket först genomföra en besiktning för att fastställa banans standard, och därefter meddela den sökande vilka trafikförutsättningar och eventuella restriktioner som kommer att gälla.

De aktuella sträckorna är

- Gamla Tortuna–Tillberga
- Bollnäs–Furudal
- Snyten–Kärrgruvan
- Torved–Gullspång
- Tibro–Karlsborg
- Vetlanda–Åseda

- Kilafors–Marmaverken
- Härnösand–Långsele
- Östervärn–Brågarp (På sträckan gäller största tillåtna hastighet 20 km/tim, krav på föransökan till tågklarare för transporter på banan samt manuell bomfällning vid tre plankorsningar.)
- Kvillsfors–Järnforsen
- Helmershus–Ljungby
- Timsfors–Strömsnäsbruk
- Kristianstad–Långebro
- Karpalund–Hanaskog.

3.4.2 Miljörestriktioner

På följande sträckor är nya trafikupplägg med dieseltrafik förbjudna (se regeringens beslut med diarienummer M95/4651/8):

- Östervärn–Lernacken
- Östervärn–Fosieby.

Dieseltrafik kan i vissa fall tillåtas, men då krävs för varje enskilt tillfälle en ansökan om dispens från regeringsbeslutet. Banverket 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 2.7.

- Trafikplatsen Helsingborg C får inte trafikeras med farligt gods. Endast färd till och från godsbangården är tillåten för farligt gods.
- Tågtunneln genom Glumslöv får inte trafikeras med farligt gods. För sträckan finns alternativ infrastruktur för godstrafik med farligt gods.

3.4.4 Tunnlar

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

3.4.5 Broar

När det gäller särskilda öppettider för broar, har tågtrafiken generellt alltid företräde före sjötrafiken. Därför råder inga särskilda öppettider.

3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

2009 års planerade större banarbeten (PSB) är följande:

- spårbyte, Kaisepakte–Bergfors, Malmbanan
- kontaktledningsupprustning, Malmbanan
- bangårdsombyggnad och ny hållplats, Notviken, Stambanan genom Övre Norrland

- vattentäktskydd, Umeå, Stambanan genom Övre Norrland
- profilhöjning och spårbygge, Bollstabruk, Ådalsbanan
- spårsänkning och bangårdsombyggnad, Kramfors, Ådalsbanan
- tunnel, strossning och sprängning, Gådeå, Ådalsbanan
- ombyggnad bro, Södertälje kanal, Västra stambanan
- kontaktledningsupprustning, Frövi–Jädersbruk, Mälarbanan
- spårbyte, Hallsberg–Örebro, Godsstråket genom Bergslagen
- dubbelspårsutbyggnad, Motala–Mjölby, Godsstråket genom Bergslagen
- dubbelspårsutbyggnad, Agnesberg–Älvängen, Norge/Vänerbanan
- ny godstågsviadukt, Västra stambanan
- ombyggnad av Skandiahavnen, Göteborgs närställverksområde
- E6-utbyggnad, Skee–Strömstad, Bohusbanan
- E6-utbyggnad, ny bro, Tanum–Strömstad, Bohusbanan
- flytt av bro, Hammaren, Marieholm, Göteborgs närställverksområde
- kontaktledningsupprustning, Alvesta–Älmhult, Södra stambanan
- plattformssänkningar/förlängningar, Höör, Södra stambanan
- plattformssänkningar/förlängningar Eslöv, Södra stambanan
- plattformssänkningar/förlängningar mellan Lund och Eslöv, Södra stambanan
- plattformssänkningar/förlängningar mellan Arlöv och Lund, Södra stambanan
- dubbelspårsutbyggnad, Förslöv–Ängelholm, Väst kustbanan.

För mer information om arbetena, se bilaga 13.

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 planerade större banarbeten. Dessa projekt kan komma att inskränka på infrastrukturens tillgängliga kapacitet. Exempel på detta är spårtillgänglighet och plattformsväl. Även hastighetsnedsättningar, såväl tillfälliga som permanenta, kan förekomma. Trafikplatser där trafikstörningar kan förväntas är bland annat Stockholm, Göteborg, Malmö och Uppsala.

De projekten med störst störande inverkan som avses är följande:

- bangårdsombyggnad i Skandiahammen i Göteborg
- bangårdsombyggnad i Malmö
- åtgärds paket Stockholm/Mälardalen, nya spår genom Stockholm (Citybanan)
- bangårdsombyggnad i Uppsala.

3.5.1 Fakta om järnvägsnätet 2006

I tabellen visas ett sammandrag av transportfakta, punktlighet, komforttal och infrastrukturrelaterade tågstörningar. Uppgifterna är sammanställda från Banverkets årsredovisning 2006. Järnvägsnätets tillgänglighet kommer sannolikt inte att vara 100 procent under 2009.

	2006	2005	2004
Miljarder person-km	9,6	8,9	8,7
Miljarder ton-km gods	22,0	21,7	20,9
Punktlighet persontåg totalt	91 %	92 %	93 %
Punktlighet godståg totalt	78 %	79 %	78 %
K-tal i medeltal ¹	74	75	76
Tågförseningar orsakade av infrastrukturen timmar/miljon tåg-km ²	105,6	115,1	108,1

3.6 Faciliteter

3.6.1 Tågbildningsplatser

Banverket erbjuder kapacitet för tågbildning till järnvägsföretag och trafikorganisatörer, se avsnitten 5.3.5 och 5.3.6. För tjänsten tågbildning se avsnitt 5.4.4.

Tågbildningsplats är det övergripande begreppet för de platser där tåg och vagnuttagning (VUT) bildas, oavsett om det är gods- eller resandetrafik. Det finns tre typer av tågbildningsplatser: rangerbangårdar, växlingsbangårdar och övriga bangårdar. Nedan följer en kort beskrivning av vilka förutsättningar som gäller för dessa tre typer:

1. Rangerbangårdar definieras utifrån att följande fyra strecksatser uppfylls:

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

¹ K-tal erhålls från mätningar med mätvagn och är ett mått på avvikelser från teoretiskt spårläge och får variera beroende på banans trafikuppgift och prestanda. Generellt bör K-talet vara >80 för att uppfylla tillåtna toleranser. Ovanstående förändring av K-talet är inte statistiskt säkerställt.

² Med tågförsening avses försening utöver planerad ankomsttid + 5 minuter

Rangerbangårdar delas in kategori 1 och 2 enligt följande:

- Rangerbangård kategori 1 med målbromsanläggning: Malmö, Helsingborg, Sävenäs, Hallsberg, Sundsvall, Ånge, Gävle och Borlänge; se karttjänsten.
- Rangerbangård kategori 2 utan målbromsanläggning: Trelleborg, Nässjö, Västerås, Jönköpings godsbangård, och Tomteboda; se karttjänsten.

Ånge rangerbangård är endast öppen på fyra spår, med vissa begränsningar under 2008. Beslut om rangeringskapaciteten kommer kontinuerligt att omprövas utifrån de trafikeringsbehov som finns.

2. Växlingsbangård definieras utifrån att följande två strecksatser uppfylls:

- 3 spår eller fler
- utdragsspår.

Växlingsbangårdar finns i Hässleholm, Kalmar, Alvesta, Halmstad, Varberg, Kristinehamn, Karlstad, Göteborg GSH, Kil, Norrköping, Eskilstuna, Avesta Krylbo, Östersund, Långsele, Skelleftehamn, Piteå, Boden, Luleå, Gällivare, Kiruna, Haparanda, Vännäs, Örnsköldsvik, Arnäsvall, Älmhult, Göteborg Kville, Skövde, Falköping, Södertälje hamn, Älvsjö, Bollnäs, Mora, Ljusdal, Holmsund, Umeå, Oxelösund, Sundbyberg, Uppsala, Värtan, Västberga och Åkers styckebruk; se karttjänsten.

3. Övriga bangårdar

Bangårdar finns på stationer och i anslutning till linjeplatser, och definieras utifrån att följande två strecksatser uppfylls:

- 1 växel eller fler
- 1 spår eller fler.

3.6.2 Spår för uppställning

Se bilaga 4 ”Tillgänglig kapacitet på sidospår och värmeposter”

3.6.3 Underhålls- och serviceanläggningar

För information hänvisas till avsnitt 5.3.8.

3.6.4 Tekniska anläggningar

För information hänvisas till avsnitt 5.3.8.

3.6.5 Godsterminaler

I karttjänsten visas information om kombiterminaler samt hamnar med järnvägsanslutning.

3.6.6 Stationer för resandeutbyte

För information hänvisas till karttjänsten.

3.7 Planerad utveckling av infrastrukturen

De satsningar som redovisas nedan baseras på dokumenten:

- ”Förslag till reviderad framtidsplan för järnvägen”, bilaga 2 ”Alternativ enligt årliga planeringsramar”
- ”ERTMS-strategi för Sverige” daterat 2007-08-14.

Endast satsningar som överstiger 100 miljoner kronor redovisas i listorna nedan. För mer detaljerad information hänvisas till källdokumentet.

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

Under perioden 2008–2010 pågår följande större investeringsprojekt:

- Ådalsbanan, uppgradering
- Nordlänken, dubbelspår
- Citytunneln i Malmö och ombyggnad av Malmö C
- Falkenberg, dubbelspår
- Förslöv–Ängelholm, dubbelspår
- Hallandsås, dubbelspår
- Umeå, ny godsbangård
- Haparandabanan, upprustning och nytt enkelspår
- Botniabanan
- Malmbanan, Kiruna–Abisko, spårbyte och kontaktledningsupprustning
- Uppsala, bangårdsombyggnad
- Falkenberg, dubbelspår
- Göteborg, signalställverksbyte med mera
- Luleå–Umeå, stax 25 ton del 2
- Kraftsamling Stockholm/Mälardalen
- Västerhaninge–Nynäshamn, ökad kapacitet
- Malmbanan, ökad kapacitet
- Hamnbanan i Göteborg, kapacitetsåtgärder
- Bohusbanan, fjärrstyrning.

Under perioden 2008–2010 planeras följande större investeringsprojekt för byggstart:

- Motala–Mjölby, dubbelspår
- Svealandsbanan, kapacitetsförstärkning
- Citybanan, Stockholm S–Tomtebodan
- Järna –Hallsberg, ökad kapacitet.

Under perioden 2011–2015 planeras följande större investeringsprojekt för byggstart:

- Mäljarbanan, kapacitetsförstärkning
- ERTMS införs på Södra stambanan, sträckan Malmö–Hässleholm, samt Öresundsförbindelsen, Citytunneln och Malmö personbangård.
- ERTMS-Regional införs på ett antal lågtrafikerade banor
- Hallsberg–Degerön, dubbelspår
- Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår
- Bergslagsbanan Gävle–Frövi/Kil, ökad kapacitet
- Kil–Öxnered, kraftförsörjningsåtgärder
- Gävle–Sundsvall, ökad kapacitet
- Gävle–Sundsvall, stax 25 ton och lastprofil C
- Åstorp–Teckomatorp, ökad kapacitet
- Söderhamn–Kilafors, stax 25 ton och kapacitetsåtgärder
- Södertälje hamn–Södertälje C, dubbelspår.

4 Tilldelning av kapacitet

4.1 Inledning

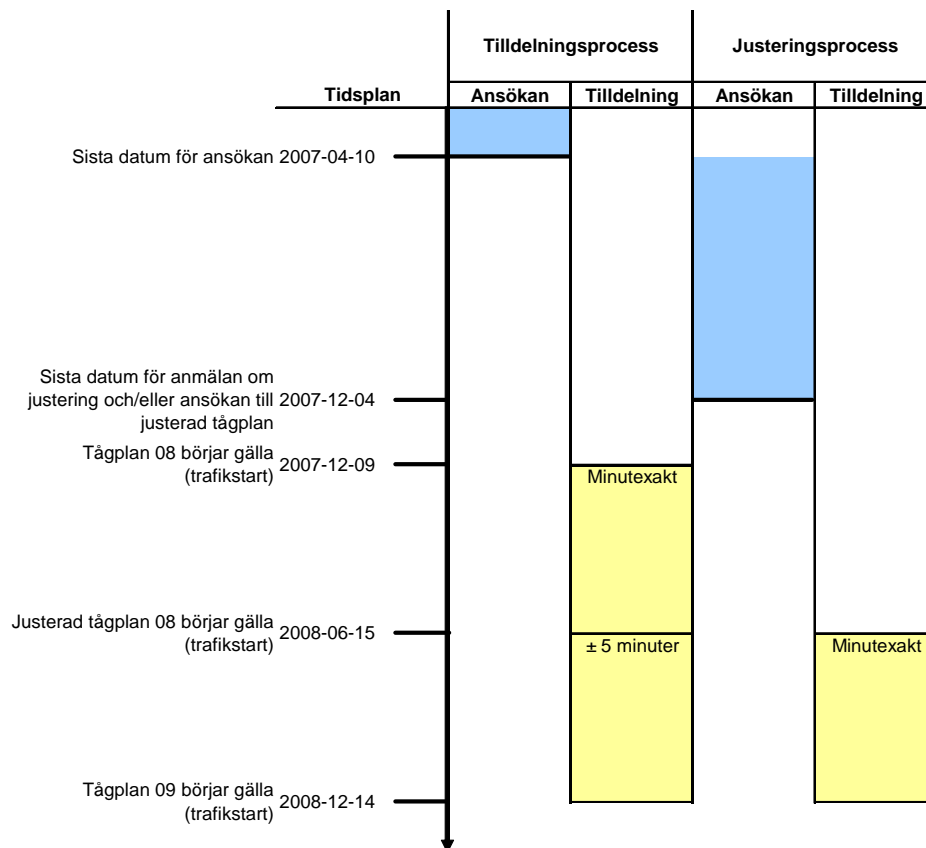
I detta kapitel beskrivs Banverkets process för tilldelningen av kapacitet. Med kapacitet avses tjänster enligt avsnitt 5.2 och 5.3 samt tillträde till järnvägsnätet för banarbeten.

4.2 Processbeskrivning

Processen delas in i:

- tilldelningsprocess, som avser att skapa ettårig tågplan för perioden 2008-12-14 – 2009-12-12
- justeringsprocess, som avser justering av den ettåriga tågplanen för perioden 2009-06-14 – 2009-12-12
- ad hoc-process, som avser uppdatering av den ettåriga tågplanen vid nya kapacitetsbehov.

Se även figur 4.1, där datum för ansökan och perioder som kapacitet tilldelas för framgår, för de olika processerna. Figuren knyter också an till texten i avsnitten 4.2.1 och 4.2.2. Ad hoc-processen presenteras i figur 4.2 i avsnitt 4.2.3.



Figur 4.1 Tilldelningsprocess och justeringsprocess

4.2.1 Tilldelningsprocess

Här hanteras ansökan om kapacitet som inkommit senast 2008-04-14. Tilldelningsprocessen resulterar i *fastställd tågplan*. I den fastställda tågplanen tilldelas kapacitet för perioden 2008-12-14 – 2009-06-13 med minutexakta angivelser. För perioden 2009-06-14 – 2009-12-12 tilldelas kapacitet med en tolerans på ± 5 minuter för tåglägets avgångsstation, trafikplats med trafikutbyte samt ankomststation eller för banarbetets start- och sluttid. Se figur i avsnitt 4.2.

4.2.2 Justeringsprocess

Här hanteras anmälan om behov av justering eller ny ansökan om kapacitet som inkommit senast 2009-01-05 och avser perioden 2009-06-14 – 2009-12-12. Justeringsprocessen är därmed även ett uppsamlingsheat för ad hoc-ansökan om kapacitet som avser den perioden. Justeringsprocessen resulterar i *justerad tågplan*. I den justerade tågplanen tilldelas kapacitet med minutexakta angivelser. Se figur i avsnitt 4.2 och 4.2.3.

Justeringsmöjligheten för den sökande är ± 5 minuter för tåglägets avgångsstation, trafikplats med trafikutbyte samt ankomststation. För banarbetets start- och sluttid, gäller att justeringen får vara + 5 minuter och/eller ändras så att totala tidsbehovet minskar. Om justeringsbehovet ligger utanför toleransen, måste tåglägets eller banarbetets tilldelade kapacitet återlämnas och en ny ansökan inkomma till Banverket. En sådan ansökan kommer i sin helhet att konstrueras på restkapacitet.

Banverket kan komma att justera tilldelad kapacitet i *fastställd tågplan* för perioden 2009-06-14 – 2009-12-12 med samma tolerans som ovan för att optimera tilldelningen av kapacitet i justeringsprocessen. Detta för att tillmötesgå både anmälda justeringar och ansökan om nya behov av kapacitet, så långt det är möjligt. Gångtidstillägg som uppstår till följd av banarbetet kan ligga utöver toleransen.

4.2.3 Ad hoc-process

För ansökan om kapacitet som inkommit efter 2008-04-14 gäller att dessa hanteras inom ad hoc- eller justeringsprocessen. För justeringsprocessen, se avsnitt 4.2.2. Ansökningarna hanteras olika beroende på när de inkommer i förhållande till olika processteg. Här redovisas fyra scenarier som beskriver detta (se även figuren):

1. Ansökan inkommer före ”datum för fastställd tågplan”.

Om en ansökan avser perioden 2008-12-14 – 2009-06-13 lämnas svar cirka sex veckor efter beslut om *fastställd tågplan*. Om ansökan avser perioden 2009-06-14 – 2009-12-12 sker tilldelning av kapacitet i justeringsprocessen.

2. Ansökan inkommer efter ”datum för fastställd tågplan” men före ”sista datum för anmälan om justering och/eller ansökan till justerad tågplan”.

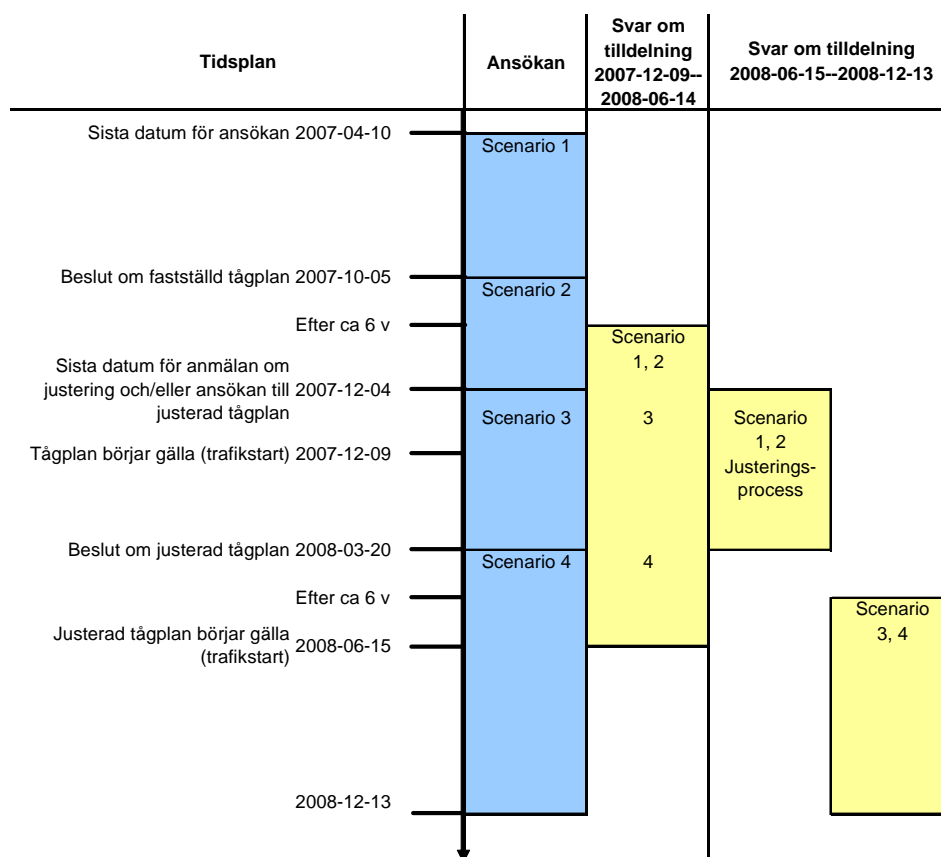
Om en ansökan avser perioden 2008-12-14 – 2009-06-13 lämnas svar fem arbetsdagar efter att den inkommit. Detta börjar gälla efter utgången av de sex veckor som nämns ovan. Om en ansökan avser perioden 2009-06-14 – 2009-12-12 sker tilldelning av kapacitet i justeringsprocessen.

3. Ansökan inkommer efter ”sista datum för anmälan om justering och/eller ansökan till justerad tågplan” men före ”datum för justerad tågplan”.

Om en ansökan avser perioden 2008-12-14 – 2009-06-13 lämnas svar inom fem arbetsdagar efter det att den inkommit. Om en ansökan avser perioden 2009-06-14 – 2009-12-12 lämnas svar på ansökan cirka sex veckor efter beslut om *justerad tågplan*.

4. Ansökan inkommer efter ”datum för justerad tågplan”.

Om en ansökan avser perioden 2008-12-14 – 2009-06-13 lämnas svar inom fem arbetsdagar efter det att den inkommit. Om en ansökan avser perioden 2009-06-14 – 2009-12-12 lämnas svar fem arbetsdagar efter det att den inkommit. Detta börjar gälla efter utgången av de sex veckor som nämns ovan.



Figur 4.2 Ad hoc-processen

Generellt för ad hoc-processen gäller att ansökningarna behandlas i den ordningsföljd de inkommit.

I bilaga 9, framgår tidsgränser för ad hoc-ansökan vid behov av tillkommande bevakning av stationer.

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*, *justerad tågplan* eller ad hoc.

4.3 Ansökan om kapacitet

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

4.3.1 Tilldelnings- och justeringsprocess

Ansökningar om kapacitet och anmälningar om justering av kapacitet ska vara skriftliga. För ansökan/anmälan om kapacitet och andra tjänster finns speciella blanketter som kan användas. Blanketterna finns på Banverkets webbplats Banportalen. I bilaga 10 framgår vad en ansökan om kapacitet ska innehålla.

För persontrafik gäller att annonseringsbeställning för skyltning och utrop ska lämnas skriftligen och vara Banverket tillhanda senast fyra veckor innan den nya tågplaneperioden börjar gälla. Information om de uppgifter som efterfrågas för annonseringsbeställning finns i bilaga 10. Banverket tillhandahåller på begäran föregående tågplanepersods skyltning, för att underlätta annonseringsbeställningen.

Adresser för ansökan, se bilaga 12.

Tidsplan för tilldelnings- och justeringsprocess, se bilaga 6.

För ansökan om internationell kapacitet finns det internetbaserade verktyget Pathfinder till förfogande. Kontakta Banverkets OSS för att få tillgång till verktyget. För kontaktuppgifter, se bilaga 12. Om inte Pathfinder används, bör blanketten "Path request form" användas. Blanketten finns förutom på Banverkets webbplats Banportalen även på <http://www.railneteuropa.com>.

4.3.2 Ad hoc-process

Samma rutin som för ansökan i tilldelnings- och justeringsprocesserna tillämpas. Se avsnitt "4.3.1 Tilldelnings- och justeringsprocess".

4.4 Tilldelnings- och justeringsprocessen

Processtegen från tvistlösning till prioriteringskriterier i justeringsprocessen tillämpas endast vid nya behov av kapacitet.

4.4.1 Förutsättningar

4.4.1.1 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 järnvägsnätsbeskrivningen. 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 enkelspårsdrift. I syfte att minska trafikpåverkan kan Banverket, utan att påverka det totala tidsbehovet för banarbetet, tidigarelägga eller senarelägga starttiden som angetts för aktuellt PSB.

För justeringsprocessen och ad hoc-processen utgör *fastställd tågplan* (delen kapacitetstilldelning för banarbeten) förutsättningar, för exempelvis framkomlighet och hastigheter på järnvägsnätet. Samtliga ansökningar om kapacitet i

justeringsprocessen och ad hoc-processen ska vara anpassade efter den fastställda kapacitetstilldelningen för banarbeten.

4.4.1.2 Förplanerade tåglägen för internationella korridorer

Senast elva månader före tågplanens trafikstart publiceras förplanerade tåglägen för internationella korridorer som har definierats inom RailNetEurope (RNE). Tåglägena publiceras på Banverkets webbplats Banportalen och på <http://www.railneteuropa.com>, där mer information finns om internationell trafik.

Både för nationella och gränsöverskridande ansökningar om tågläge går det att ansöka om att trafikera enligt de förplanerade tåglägena. Om flera ansökningar förekommer, har den gränsöverskridande trafiken förtur till det förplanerade tågläget. Efter fastställelse av tågplanen kan förplanerade tåglägen ligga till grund för en ansökan om restkapacitet.

4.4.2 Förslag till tågplan och justerat förslag till tågplan

Ansökningar om kapacitet, såväl nationella som internationella, utgör underlag för *förslag till tågplan*.

Kapacitet för internationella gränspassager samplaneras innan *förslag till tågplan* publiceras. Detta sker vid en konferens inom RNE.

Det samplanerade förslaget till gränspassagetider som berör tågplanen presenteras som en del i *förslag till tågplan*.

Den sökande har möjlighet att yttra sig över förslag till internationella gränspassagetider. Yttrandet ställs till Banverket. Därefter samordnar och beslutar infrastrukturförvaltarna de internationella gränspassagetiderna som delges de sökande under en tvåveckorsperiod. Datum, se bilaga 6. Den del av kapaciteten för gränsöverskridande trafik som inte innebär gränspassage, tilldelas i den nationella tilldelningsprocessen.

Den sökande har dessutom möjlighet att yttra sig över *förslag till tågplan*. Slutdatumet för yttrande ligger i det fallet senare än slutdatumet för yttrande när det gäller de internationella gränspassagetiderna. Datum, se bilaga 6.

Om yttrandena över *förslag till tågplan* innehåller behov av ändringar, inleds processteget samordning. Om inga behov av ändringar finns, 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, 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 Banverket ta underhandskontakter med de sökande.

Ovanstående gäller även *justerat förslag till tågplan*, med undantag för processstegen för gränspassagetiderna, där arbetet sker i en ettårig cykel.

4.4.3 Samordning

Samordningen syftar till att jämka samman de sökandes behov av kapacitet, för att få till stånd en tågplan utan intressekonflikter. Under samordningen kan Banverket ta underhandskontakter med de sökande eller bjuda in till samordningsmöten.

Detta processteg hanteras enbart om det finns intressekonflikter. Om en intressekonflikt blir löst i detta processteg, kan tågplanen fastställas eller justeras (avser justeringsprocessen).

4.4.4 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. Datum, se bilaga 6. När en sökande begär tvistlösning ska denne samtidigt inkomma till Banverket med en beskrivning av intressekonflikten, en konsekvensbeskrivning för produktionen av den ansökta kapaciteten samt en motivering till varför de lösningar som föreslagits i samordningen inte accepteras.

Vid en begäran om tvistlösning kan de sökande även inkomma med nya förslag på lösningar av intressekonflikten.

Efter begärd tvistlösning kallar Banverket de inblandade till ett tvistlösningsråd där Banverket redovisar vilken lösning som valts och vilka alternativ som valts bort samt grunderna för detta.

Detta processteg hanteras enbart om någon sökande begärt tvistlösning. Om en intressekonflikt blir löst i detta processteg, kan tågplanen fastställas eller justeras (avser justeringsprocessen).

4.4.5 Överbelastad infrastruktur

Om en intressekonflikt inte fått sin lösning under tvistlösning ska Banverket förklara den berörda delen av infrastrukturen överbelastad. Banverket delger de sökande beslutet och offentliggör det på Banverkets webbplats Banportalen. 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 Banverket ensidigt ska kunna avgöra intressekonflikten genom att tillämpa prioriteringskriterier för att tilldela kapacitet till de sökande som är berörda av intressekonflikten. För detaljer om prioriteringskriterier, se avsnitt 4.4.6.

Om infrastrukturen förklaras överbelastad, ska en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan tas fram. För detaljer, se avsnitten 4.4.6 och 4.4.7.

Om det är uppenbart att det kommer att bli en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen, kan Banverket förklara denna del av infrastrukturen överbelastad innan samordningen inleds.

4.4.6 Prioriteringskriterier och process

Banverkets prioriteringskriterier syftar till att vid intressekonflikter värdera den samhällsekonomiska nyttan av olika konfliktlösningar. Det sker genom att Banverket har klassificerat olika transportuppgifter med liknande samhällsnytta i tåglägesprodukter (störpendel, gods-snabb, fjärr-standard med mera). Den sökande deklarerar vid ansökan vilken tåglägesprodukt som varje enskilt tåg tillhör enligt denna klassificering.

Varje tåglägesprodukt tillhör en av fyra olika prioritetsklasser A–D, varav A har högst prioritet. Till stöd finns även så kallade associationsprodukter som värderar den samhällsekonomiska effekten av faktorer som trafikens nätverk, anslutningsbehov och produktionstekniska förhållanden.

Till stöd vid prioritering finns vissa mätparametrar för tågplanen, till exempel nyckeltal. Dessa visar bland annat hur väl *förslag till tågplan* följer de sökandes önskemål och hur tågen prioriterats i den aktuella planen.

Om en intressekonflikt inte kunnat lösas genom samordning och eventuell tvistlösning, kommer Banverket ensidigt att tillämpa prioriteringskriterierna efter att den aktuella delen av Banverkets järnvägsnät förklarats överbelastad.

Prioritetskriterierna utgör även ett planeringsstöd för Banverket när förslag till annan kapacitet än den efterfrågade tas fram i samband med samordning av intressekonflikter.

Prioriteringskriterierna tillämpas så att

1. konflikter, inklusive sekundära konflikter, identifieras
2. de sökande som berörs av dessa konflikter identifieras
3. Banverket identifierar de alternativa lösningar till konflikten som den sökande eller Banverket önskar få prövade vid tillämpningen av prioriteringskriterierna
4. respektive konfliktlösning värderas med hänsyn till tåglägesprodukter, associationsprodukter, anpassad prioritet och nyckeltal
5. den lösning väljs som enligt Banverkets bedömning representerar den största samhällsekonomiska nyttan, med hänsyn till prioriteringskriterierna (punkt 4).

Genom att eventuella kvarvarande konflikter blir lösta i detta processteg kan tågplanen därefter fastställas eller justeras (gäller justeringsprocessen).

Prioriteringskriterierna beskrivs i bilaga 7.

4.4.7 Kapacitetsanalys

Inom sex månader efter det att infrastrukturen har förklarats överbelastad, offentliggör Banverket en kapacitetsanalys på Banverkets webbplats Banportalen.

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).

4.4.8 Kapacitetsförstärkningsplan

Inom sex månader efter det att en kapacitetsanalys avslutats, offentliggör Banverket en kapacitetsförstärkningsplan på Banverkets webbplats Banportalen. Planen upprättas efter samråd med dem som använder den överbelastade infrastrukturen och 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 infrastrukturförvaltaren utifrån denna analys avser att vidta samt en tidsplan för detta arbete. Den tidsplan som redovisas omfattar maximalt tre år. De åtgärder som analyseras och föreslås kan vara exempelvis 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.

4.4.9 Fastställd tågplan och justerad tågplan

Den tilldelade kapaciteten framgår av beslutad *fastställd tågplan* respektive beslutad *justerad tågplan* som presenteras på Banverkets webbplats Banportalen. Kapaciteten redovisas i form av

- tilldelade tåglägen, nationella som internationella
- kapacitet som reserverats för banarbeten
- reservkapacitet för ad hoc-ansökningar om tåglägen, 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 Järnvägsstyrelsen hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut om kapacitetstilldelning står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Av ansökan om tågläge ska 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 Banverket.

Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge ska 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 6 kapitlet i järnvägslagen.

4.4.10 Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen

Ramavtal reglerar främst hur infrastrukturförvaltaren ska investera och vilken mängd trafik som förväntas eller utlovas. Det kan indirekt påverka den totala kapaciteten på en bestämd del av järnvägsnätet. Ramavtal kan inte omfatta ett bestämt tågläge (se avsnitt 2.4.1) och några garantier för ett bestämt tågläge kan därför inte finnas.

4.5 Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten

Beskrivs i avsnitten 4.1 till 4.4.

4.6 Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas

Om tilldelad kapacitet inte ska utnyttjas, ska Banverket omgående underrättas om att kapaciteten är tillgänglig för annat utnyttjande. Den sökande som tilldelats kapacitet men inte utnyttjat kapaciteten i vederbörlig omfattning ska på Banverkets begäran avstå från kapaciteten. Detta gäller inte om det bristande utnyttjandet beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll. Om tilldelad kapacitet inte har utnyttjats, kan detta beaktas vid en senare tilldelning av kapacitet.

4.7 Specialtransporter och farligt gods

4.7.1 Tågläge med specialtransport

Ansökan om tågläge för specialtransport görs enligt avsnitt 4.3. Beslut om transportvillkor ska bifogas ansökan om tågläge, se avsnitt 5.4.5.1. Beslut om tågläge för specialtransport innehåller oftast krav på avrop inom en viss tid innan specialtransporten får framföras.

Om transportvillkoret ändras måste en ny ansökan om tågläge för specialtransporten inkomma till Banverket.

4.7.2 Tågläge med farligt gods

Om tågläget innefattar farligt gods ska detta meddelas vid ansökan om tågläge. Ansökan om tågläge görs enligt avsnitt 4.3. Transport om farligt gods ska anmälas enligt avsnitt 2.7.

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 Banverket. 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. Banverket svarar för röjning och järnvägsföretaget svarar för bärgning. Järnvägsföretagen är skyldiga att före trafikstart redovisa för Banverket de egna nödvändiga resurserna för bärgning, eller tecknat bärgningsavtal med någon annan.

4.8.2 Operativa regler

Tåg som avgår och framförs enligt sin tidtabell har företräde till sitt tidtabellsläge. Skälet bakom denna regel är att rättidiga tåg inte ska störas av tåg som är försenade eller för tidiga i förhållande till sina tidtabeller. Från denna regel kan undantag göras enligt nedanstående.

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 Banverket.

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 insändas till Banverket senast i samband med ansökan om kapacitet. Detta för att den sökandes begäran ska kunna beaktas när riktlinjerna för prioritering vid trafikledning tas fram.

Undantag från regeln om företräde för rättidiga tåg kan göras om det finns särskilda skäl, såsom svårare trafikstörningar, avtalade avvikelser från tidtabellen eller om trafiksituationen uppenbarligen föranleder något annat. I de fall regeln skulle leda till orimliga konsekvenser för trafiken som helhet, ska den inte tillämpas. Banverket har alltid som mål att på smidigast möjliga sätt undanröja trafikstörningar och återställa trafiken till den planliga tidtabellen.

4.8.3 Förutsägbara problem

Banverket kommer inför varje höst och vinter att ta fram beredskapsplaner för lövhalka och snöröjning i samråd med berörda, och i dessa planer beskriva vilka åtgärder som planeras. Se även del 2.

4.8.4 Problem som inte kan förutses

Röjnings- och nödsituationer

Ett järnvägsföretag 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 del 2.

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

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

Innan röjningen påbörjas ska järnvägsföretaget arbetsjorda sina fordon och se till att nödvändiga åtgärder vidtagits enligt BVH 505.800. Om järnvägsföretaget använder någon annan modell av strömavtagare, eller något annat fordon, än de som finns beskrivna i BVH 505.800, ska järnvägsföretagen lämna fotografier och övriga uppgifter enligt BVH 505.800 till Banverket.

Vid röjning får Banverket enligt anvisningarna i BVH 505.800 utföra nedbindning, eller demontering, av järnvägsföretagets strömavtagare. Vid akuta situationer kan Banverket avlägsna strömavtagaren med de metoder som situationen kräver, utan hänsyn till BVH 505.800. Banverket ansvarar inte för skador på strömavtagarna.

Om järnvägsföretagets fordon eller dess strömavtagartyp inte finns i BVH 505.800, eller i övrigt skiljer sig från de beskrivningar som ges, ska järnvägsföretaget på uppmaning av Banverket omgående se till att egen personal infinner sig på olycksplatsen. Denna personal ska då utföra arbetsjording och nedbindning eller demontering av strömavtagaren.

Bärgning

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

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

Olyckshantering

Rutiner för hantering, anmälan och samverkan vid olyckor och tillbud till olyckor samt avvikelser som inneburit olycksrisker vid järnvägstrafik framgår av del 2.

Ett insatskort är en teknisk beskrivning av ett järnvägsfordon som riktar sig till räddningstjänsten. På begäran ska teknisk information om fordonet (se del 2) lämnas till infrastrukturförvaltaren som underlag för kortet.

5 Tjänster

5.1 Inledning

Kapitel 5 redovisar tjänster i den ordning som de regleras i direktiv 2001/14/ EG. Tjänsterna är uppdelade i följande kategorier:

Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)

Minimipaketet motsvaras av tågläge. I tågläge ingår rätt att nyttja den kapacitet som tilldelats (spår och växlar), trafikledning, nödvändig information med mera.

Bantillträdestjänster och tillträde till angränsande faciliteter

I denna kategori ingår tillträde till spårkapacitet för uppställning och tågbildning samt tillträde till godsterminaler, stationsbyggnader med mera.

Tilläggstjänster

I kategorin tilläggstjänster ingår tjänster som Banverket erbjuder i anslutning till tillträdestjänsterna ovan, exempelvis avseende tågbildning, specialtransporter med mera.

Extra tjänster

I denna kategori ingår exempelvis tjänster som tillhandahållande av extra information och tillgång till telekommunikationsnät.

I kapitlet beskrivs de tjänster som Banverket tillhandahåller samt vilka krav och förutsättningar som finns för att nyttja tjänsterna. Information om vem som har rätt att ansöka om tillträdestjänster finns i avsnitt 2.2.1. Avsnitt 4.3 anger hur man ansöker om tjänster.

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

5.1.1 Information om andra som tillhandahåller tjänster

Banverket erbjuder andra svenska infrastrukturförvaltare att publicera sin järnvägsnätsbeskrivning på Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>).

5.2 Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)

Banverket tillhandahåller minimipaket av tillträdestjänster i form av tjänsten tågläge, som indelas i följande alternativ

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

5.2.1 Tågläge för persontrafik

Ansökan om tågläge hanteras enligt den tilldelningsprocess som beskrivs i kapitel 4. I tågläge för persontrafik ingår tillgång till

1. De spår och växlar som tilldelats för framförandet av tåget

Här avses rätten att nyttja tilldelad kapacitet enligt de villkor som fastställts i tågplanen, trafikeringsavtal, tillstånd och licenser samt enligt gällande föreskrifter. Rätten att nyttja den tilldelade kapaciteten kan dock bli föremål för trafiklednings- och myndighetsbeslut som begränsar, förändrar eller upphäver nyttjandet. Sådana beslut kan exempelvis orsakas av störningar och syftar alltid till att uppnå ett säkert och effektivt nyttjande av infrastrukturen.

2. Utrustning för leverans av drivmotorström (kontaktledning) där det finns sådan

Här avses rätten att använda Banverkets kontaktledning på elektrifierade banor.

3. Trafikledning

Här avses rätten att via Banverkets trafikstyrnings- och kommunikationssystem ta del av den operativa information som är nödvändig för att nyttja tågläget. Den trafikledning som Banverket tillhandahåller inkluderar trafikövervakning och tågklarering, inklusive information om tågrörelser. Se även avsnitt 3.3.3.

4. Trafikinformation till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer (GRUND)

Trafikinformation GRUND omfattar information till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer från och med att ett tågläge är fastlagt, under och efter nyttjandet av tågläget. Med information avses här all övrig information som behövs för att utföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats. Trafikinformation GRUND innehåller information om

- a) villkor för trafikens framförande
- b) eventuella avvikelser från fastställd tågplan
- c) planerade ankomst- och avgångstider
- d) uppgifter om var tågen i realtid geografiskt befinner sig
- e) punktlighet (presenteras i minuter i relation till fastlagd tidtabell)
- f) aktuellt ankomst- eller avgångsspår (även anslutande tåg)
- g) prognoser på ankomst- och avgångstider vid eventuella störningar som medför en försening på 5 minuter eller mer
- h) bedömd förseningsorsak vid försening på 5 minuter eller mer
- i) trafikhändelser, eventuella åtgärder för återställande av bana och trafik samt prognoser för detta.

Banverket levererar trafikinformation GRUND till järnvägsföretaget eller trafikorganisatören genom olika kanaler såsom e-post, telefon och Internet eller via direkt åtkomst till Banverkets IT-system, till exempel Körorder och

OPERA (Operativ tåginformation). Banverket svarar inte för den utrustning som är nödvändig för att ta del av information via dessa kanaler. För information om tillgång till Banverkets IT-system, se Banverkets webbplats Banportalen.

5. Trafikinformation till resenärer (BAS)

Trafikinformation BAS omfattar fast och dynamisk skyltning samt publicering av information på Banverkets webbplats och i mobila tjänster.

Den fasta skyltningen informerar om hur man, inom stationsområdet, hittar till och från tåget. På och i en stationsbyggnad som ägs av någon annan än Banverket, ansvarar fastighetsägaren för den fasta skyltningen.

Den dynamiska trafikinformationen på en station förmedlas via plattformsskyltar, displayer/monitorer samt högtalare; och upplyser om det aktuella trafikläget och om prognoser för kommande trafikläge. På platser som saknar dynamisk trafikinformationsutrustning tillhandahåller Banverket, om möjligt, trafikinformation genom röstbrevlåda eller tågupplysningstelefon, dit resenärer kan ringa för trafikinformation om en viss bana.

Samtliga tåg annonseras på skyltar och monitorer, där så är möjligt, senast 30 minuter före ordinarie ankomst- eller avgångstid. Högtalarutrop görs för rättidiga tåg strax före avgångstid (normalt i samband med tågets ankomst) och för försenade tåg (5 minuter eller mer) eller inställda tåg cirka 10 minuter före och strax före ordinarie ankomst- eller avgångstid samt strax före verklig ankomst. Högtalarutrop för rättidiga tåg görs endast på stationer med ett större antal resenärer eller på övriga stationer efter överenskommelse.

Vid trafikstörning görs utrop/skytning löpande då ny information finns att meddela. Utrop görs normalt under tiden 05.00–23.00 alla dagar, eller den tid som den lokala ordningsstadgan föreskriver.

Trafikinformation BAS säkerställer att resenärer och tredje man får den information som är nödvändig för att kunna genomföra en resa, oberoende av vilket järnvägsföretag eller trafikorganisations de reser med. Informationen omfattar

- a) planerade ankomst- och avgångstider
- b) aktuellt ankomst- eller avgångsspår
- c) prognoser på ankomst- och avgångstider vid eventuella störningar (vid förseningar på 5 minuter eller mer)
- d) information om trafikhändelser inklusive förseningsorsak samt prognoser för detta (vid förseningar på 5 minuter eller mer)
- e) slutstation
- f) viktigare mellanstationer
- g) järnvägsföretagets/trafikorganisations namn

- h) produktnamn
- i) anvisningar vid en eventuell störning.

Väsentlig information i utropen ges två gånger, det vill säga utropet upprepas.

Punkt i) förutsätter att järnvägsföretaget eller trafikorganisatören informerar Banverket om planerade åtgärder för den fortsatta resan.

På Banverkets webbplats (www.banverket.se) och i mobila tjänster (WAP) på (mobil.banverket.se/trafikinfo) presenteras trafikinformation som i första hand riktar sig till resenärer, men som även kan vara av värde för järnvägsföretag eller trafikorganisatörer. Informationen publiceras 12 timmar före tågets ordinarie avgångs- eller ankomsttid och motsvarar den som visas på stationernas flertågsdisplayer. I anslutning till informationen finns en länk till järnvägsföretagets eller trafikorganisatörens hemsida, förutsatt att denne valt att förse Banverket med aktuell webbadress.

Järnvägsföretaget eller trafikorganisatören ansvarar för att underlaget för annonsering på Banverkets skyltar, displayer och monitorer på stationer är korrekt. Samma uppgifter används av Banverket vid publicering av trafikinformation på internet och i mobila tjänster samt används som stöd för högtalarutrop. Mer information om innehållet i annonseringsbeställningen finns i bilaga 10. Se även avsnitt 4.3.1

6. Plattformer för resandeutbyte eller för enklare service

Här avses rätten att under tilldelat tågläge nyttja plattformar med tillhörande plattformsutrustning för resandeutbyte eller för enklare service.

5.2.2 Tågläge för godstrafik

Ansökan om tågläge hanteras enligt den tilldelningsprocess som beskrivs i kapitel 4. I tågläge för godstrafik ingår tillgång till de tjänster som beskrivs i avsnitt 5.2.1 punkterna 1-4.

5.2.3 Tågläge för tjänstetåg

Med tjänstetåg avses tåg som framförs utan resenärer eller gods. Det kan vara förflyttning av fordon av omloppsskäl, till avgångsstation eller från ankomststation eller till och från uppställningsplats, serviceanläggning eller verkstad.

Ansökan om tågläge hanteras enligt den tilldelningsprocess som beskrivs i kapitel 4. I tågläge för tjänstetåg ingår tillgång till de tjänster som beskrivs i avsnitt 5.2.1 punkterna 1-4. Om trafikuppgiften kräver tillgång till plattform ingår även tjänsten i avsnitt 5.2.1 punkt 6.

5.2.4 Tågläge för vagnuttagning

Med tågläge för vagnuttagning avses framförande av järnvägsfordon mellan stationer eller på en del av en sträcka mellan stationer, men under andra säkerhetsmässiga former än de som gäller för tåg. Fordonssättet kan tillåtas byta rörelseriktning på den sträcka som upplåts för vagnuttagning.

Ansökan om tågläge hanteras enligt den tilldelningsprocess som beskrivs i kapitel 4. I tågläge för vagnuttagning ingår tillgång till de tjänster som beskrivs i avsnitt 5.2.1, punkterna 1–3 samt delar av punkt 4, trafikinformation GRUND, enligt följande:

- a) villkor för trafikens framförande
- b) eventuella avvikelser från fastställd tågplan
- c) planerade ankomst- och avgångstider
- d) aktuellt ankomst- eller avgångsspår
- e) trafikhändelser, eventuella åtgärder för återställande av både bana och trafik samt prognoser för detta.

Observera att Banverket inte kommer att tillmötesgå ansökan om kapacitet för vagnuttagning i de fall de tekniska förutsättningarna för rörelseformen tåg kan uppfyllas, se bilaga 10.

5.3 Bantillträdestjänster och tillträde till angränsande faciliteter

5.3.1 Användning av utrustning för leverans av drivmotorström

Tjänsten användning av kontaktledning ingår i Banverkets minimipaket av tillträdestjänster. Se avsnitt 5.2.1 punkt 2.

5.3.2 Bränsledepåer

Banverket förvaltar enbart bränsledepåer för den egna produktionsverksamheten. För information om var bränsledepåer finns, hänvisas till andra infrastruktur-förvaltares järnvägsnätsbeskrivningar, till järnvägsföretag som erbjuder tjänsten eller till andra aktörer som äger depåer eller på annat vis tillhandahåller bränsle.

5.3.3 Stationer för resenärer, inklusive byggnader och övriga faciliteter

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

5.3.3.1 Tillträde till spårkapacitet vid plattform för resandeutbyte eller vid plattform för enklare service

I tjänsten ingår spårkapacitet med tillgång till plattformar. Med plattform avses här såväl plattform för resandeutbyte som särskilda serviceplattformar. För tillträde i samband med nyttjande av tågläge för persontrafik, eller i särskilda fall tågläge för tjänstetåg, ingår tjänsten i tågläget. Se avsnitt 5.2.1 punkt 6. För behov av uppställning i anslutning till tågläge hänvisas till tjänsten uppställning 5.3.7.

5.3.3.2 Tillgång till stationsbyggnader och allmänna utrymmen för resenärer

Banverket tillhandahåller inga stationsbyggnader eller allmänna utrymmen för resandeutbyte. Majoriteten av de stationsbyggnader som används för resandeutbyte förvaltas av Jernhusen AB.

Banverket förvaltar dock ett antal hållplatser med varierande grad av plattformsutrustning, som exempelvis vindskydd och bänkar. För tillträde i samband med nyttjande av tågläge för persontrafik ingår tjänsten i tågläget.

För ansökan om tillgång till stationsbyggnader hänvisas till Jernhusen AB eller andra aktörer som äger eller förvaltar stationsbyggnader.

5.3.4 Godsterminaler

Tjänsten godsterminaler är uppdelad i dels en bantillträdestjänst som omfattar spårkapacitet inom godsterminal, dels en tjänst som omfattar tillgång till anläggningar inom godsterminal.

5.3.4.1 Tillträde till spårkapacitet inom godsterminal

Med spårkapacitet inom godsterminal menas ett avgränsat område som är anslutet till järnvägsnätet och avsett för lastning och lossning av gods och lastbärare, eller omlastning från järnväg till ett annat trafikslag.

På godsterminaler förvaltas spåren i de flesta fall av Banverket. För mer information, kontakta Banverkets kundservice, se bilaga 12.

För information och ansökan om tillträde till andra infrastrukturförvaltares godsterminaler hänvisas till respektive infrastrukturförvaltares järnvägsnätsbeskrivning.

5.3.4.2 Tillgång till anläggningar inom godsterminal

Med tillgång till anläggningar inom en godsterminal menas tillgång till anläggningar i befintligt skick, avsedda för lastning och lossning. På vissa orter tillhandahåller Banverket sådana anläggningar. För ytterligare information, kontakta Banverkets kundservice, se bilaga 12.

För information och ansökan om tillgång till andra infrastrukturförvaltares anläggningar inom en godsterminal hänvisas till respektive infrastrukturförvaltares järnvägsnätsbeskrivning.

5.3.5 Rangerbangårdar

Tjänsten består av den spårkapacitet på rangerbangårdar (se avsnitt 3.6) som behövs i samband med rangering.

Behov av uppvärmning av järnvägsfordon enligt avsnitt 5.3.7.4 ska anges i ansökan.

5.3.6 Spår eller spårområde för tåg bildning

Tjänsten består av den spårkapacitet som behövs för att bilda och upplösa tåg på växlingsbangårdar och bangårdar (se avsnitt 3.6).

Behov av uppvärmning av järnvägsfordon enligt avsnitt 5.3.7.4 ska anges i ansökan.

5.3.7 Spår för uppställning

Tjänsten spår för uppställning är indelad i dels en bantillträdestjänst som omfattar tre olika typer av uppställningstjänster (avsnitten 5.3.7.1–5.3.7.3), dels en tjänst som omfattar tillträde till uppvärmning av järnvägsfordon (avsnitt 5.3.7.4).

Ansökan om övrig uppställning, enligt 5.3.7.3, beviljas för högst en tågplan. Om behovet av uppställning kvarstår ska en ny ansökan lämnas till Banverket.

Tjänsten uppställning med eller utan uppvärmning kan även erbjudas av andra infrastrukturförvaltare, verkstadsföretag eller järnvägsföretag. För mer information, se respektive infrastrukturförvaltares järnvägsnätbeskrivning.

5.3.7.1 Tillträde till uppställning av persontågsfordon i anslutning till nyttjande av tillträdestjänst

Spårkapacitet för uppställning av persontågsfordon vid plattform vid ankomst eller avgång medges normalt endast för resenärernas på- och avstigning, i vissa fall också för furnering och lättare driftsunderhåll.

Längre tid (högst 60 timmar) kan beviljas om kapacitet finns. Det gäller för uppställning vid plattform för resandeutbyte, vid serviceplattform eller på annat spår i avvaktan på nyttjande av tillträdestjänst.

5.3.7.2 Tillträde till uppställning av godstågsfordon i anslutning till nyttjande av tillträdestjänst

Spårkapacitet för uppställning av godstågsfordon i anslutning till tillträdestjänst, till exempel tillträde till spår för lastning eller lossning eller tåg bildning, medges normalt endast i direkt anslutning till nyttjandet av tillträdestjänsten i fråga.

Längre tid (högst 60 timmar) för uppställning i avvaktan på nyttjande av tillträdestjänst kan beviljas om kapacitet finns.

5.3.7.3 Tillträde till övrig uppställning av järnvägsfordon

Övrig uppställning är uppställning av järnvägsfordon under längre tid än vad Banverket beviljat enligt 5.3.7.1 eller 5.3.7.2.

Tjänsten övrig uppställning ingår inte i Banverkets infrastrukturåtagande. Uppställning på Banverkets spår kan dock beviljas om kapacitet finns ledig. Två kategorier av övrig uppställning kan medges:

- a) uppställning då järnvägsfordon ska kunna tas i trafik så snart medgivande om tillträdestjänst meddelats av Banverket

- b) uppställning då järnvägsfordon kan ställas upp eller tas i trafik först efter tidsfrist som överenskommits i förhand. Tidsfristen ska medge att Banverket ges möjlighet till eventuell inspektion av spår eller spårrområde, snöröjning med mera.

5.3.7.4 Tillträde till uppvärmning av järnvägsfordon

Banverket tillhandahåller uppvärmning av järnvägsfordon via tågvarmepost och uppvärmning via uppfälld strömavtagare. Uppställning av fordon regleras ur elsäkerhetssynpunkt i BVF 922 Elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser.

5.3.8 Underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar

Tjänsten underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar är uppdelad i dels en bantillträdestjänst som omfattar spårkapacitet vid sådana anläggningar, dels en tjänst som omfattar tillgång till sådana anläggningar.

5.3.8.1 Tillträde till spårkapacitet vid underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar

Tjänsten tillhandahålls inte av Banverket.

Tjänsten kan erbjudas av andra infrastrukturförvaltare. För mer information, se respektive infrastrukturförvaltares järnvägsnätbeskrivning.

5.3.8.2 Tillgång till underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar

Verkstäder ägs och förvaltas inte av Banverket. Anläggningar för tvätt av tåg finns i anslutning till vissa större stationer i landet. De drivs inte av Banverket. Anläggningar för slamtömning ägs inte av Banverket men finns tillgängliga på vissa stationer.

Den sökande får tillgång till underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar genom att teckna avtal med anläggningens verksamhetsutövare. Vid större stationer där anläggningar för slamtömning finns tillgängliga, kan antingen lokala städbolag anlitas eller kan järnvägsföretaget självt utföra tömningen.

Tjänsten kan erbjudas av andra infrastrukturförvaltare. För mer information, se respektive infrastrukturförvaltares järnvägsnätbeskrivning.

5.4 Tilläggstjänster

5.4.1 Tillhandahållande av drivmotorström

Banverket köper in drivmotorström och erbjuder järnvägsföretag och trafikorganisatörer denna tjänst till självkostnadspris.

Banverket försöker köpa elström så billigt som möjligt och under 2006 köpte Banverket elström som till 100 procent var producerad via vattenkraft som är certifierbar för Bra Miljöval. Om de sökande har önskemål om elström producerad på annat sätt, till exempel Bra Miljöval EL, kan de beställa detta från Banverket (under förutsättning att produkten går att köpa på elmarknaden) och får då betala den merkostnad som denna beställning innebär. Banverket kan på förfrågan lämna en prisprognos på detta före beställning.

Ett prognostiserat pris (budgetpris) för drivmotorström beräknas senast 31 oktober för kommande år, med utgångspunkt från förväntat inköpspris, inklusive nätavgifter för kommande år, och det priset belastas med ett påslag för de förluster som uppkommer i distributionen och omformningen. Detta påslag varierar från fordon till fordon, se avsnitt 6.3.4.1. Det prognostiserade priset för 2009 meddelas senast den 31 oktober 2008.

Förutom det prognostiserade priset för drivmotorström tillkommer en kostnad för elcertifikat. Alla konsumenter av drivmotorström måste enligt lag under 2009 köpa elcertifikat motsvarande 17,0 procent av sin förbrukning.

Det prognostiserade priset beräknas med rimlig marginal så att det normalt inte ska överstigas. Priset används för debitering under året. Om priset inte stämmer med utfallet, justeras det prognostiserade priset. Banverket får varken göra vinst eller förlust på elhandel, varför Banverket måste ha möjlighet att justera priset under året.

Banverket upphandlar drivmotorström med hjälp av en portföljförvaltare och elen köps in till spotpris, timme för timme. Utöver detta köper Banverket finansiella prissäkringskontrakt för att låsa priset och dämpa prisvariationerna över åren och även under innevarande år. Dessa prissäkringar tecknas upp till fem år i förväg och Banverket köper då cirka 20 procent av sin årsförbrukning för år ett till fem framåt i tiden.

Under 2009 får fordon med återmatning full kompensation för återmatad energi.

Ansökan om tillhandahållande av drivmotorström ingår i tåglägesansökan.

5.4.2 Tillhandahållande av bränsle

Banverket tillhandahåller inte bränsle. Bränsledepåer ingår inte i infrastrukturen, men järnvägsföretag kan få tillgång till sådana genom att teckna avtal med den verksamhetsutövare som driver bränsledepån på den aktuella platsen. Ett flertal oljebolag kan även tillhandahålla tjänsten.

5.4.3 Service för tåg

Banverket tillhandahåller inte tjänster för 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 andra företag som är inriktade på sådana tjänster.

5.4.4 Tågbildningstjänster

Med tågbildning avses rangering, växling och tillhörande tjänster för att upplösa och bilda tåg på trafikplatser (se avsnitt 3.6). På rangerbangården i Hallsberg erbjuder Banverket tjänsten tågbildning. Den tjänsten kan successivt komma att tillhandahållas på fler rangerbangårdar.

Den sökande kan i vissa fall få tillgång till tågbildningstjänster på andra tågbildningsplatser än Hallsbergs rangerbangård, genom avtal med de järnvägsföretag som erbjuder tjänsten.

Tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård:

Tjänst		Beskrivning av tjänsten
Hrbg R1	Rangering ankommande tåg	Intagning av ankommande tåg på infartsgruppen, ankomstsyning, uppkoppling, lokskifte, avghängning, rangering. Eventuellt behov av omrangering, så kallad blandspårsrangering, ingår även i tjänsten.
Hrbg SV2	Endast syning ankommande tåg innan växling	Syning av ankommande tåg som omedelbart ska växlas till verkstad, terminal etc.
Hrbg RV2	Rangering ankommande växling	Intagning av ankommande växling på infartsgruppen, ankomstsyning, uppkoppling, lokskifte, avhängning, rangering. Eventuellt behov av omrangering, så kallad blandspårsrangering, ingår även i tjänsten.
Hrbg A1	lordningsställande av avgående tåg	lordningsställande av avgående tåg samt vid behov neddragning från riktningsslag till utfartsgrupp för avgång. Syning och bromsprov ingår i tjänsten.
Hrbg AV2	lordningsställande av avgående tåg efter växling	Syning och bromsprov för omedelbart avgående tåg som växlats från verkstad eller terminal etc.
Hrbg U1	Bromsprov utfartsgrupp	Enskilt bromsprov för tåg som endast har behov av denna tjänst.
Hrbg VU1	Växling utfartsgrupp (med lok)	Enskild växling för tåg som endast har behov av denna tjänst.
Hrbg VU2	Växling utfartsgrupp (utan lok)	Enskild växling för tåg som endast har behov av denna tjänst. Växling utförs med järnvägsföretagets egna lok. Godkänns efter särskild prövning.

Ovanstående tjänster på Hallsbergs rangerbangård är inte tillgängliga

- **2008:** 24 december kl. 14.00 – 26 december kl. 8.00.
- **2009:** 19 juni kl. 14.00 – 21 juni kl. 8.00. Öppettider för övriga storhelger bestäms efter det att tågplanen fastställts .

5.4.5 Tjänster gällande specialtransporter och farligt gods

5.4.5.1 Transportvillkor för specialtransport

Om en planerad transport överskrider de tekniska normerna för Banverkets järnvägsnät (se avsnitt 2.6) tillhandahåller Banverket tjänsten villkor för specialtransport. Ansökan om transportvillkor för specialtransport sänds till Banverket enligt kontaktinformationen i bilaga 12.

Den planerade transporten hanteras i ett ärende- och simuleringsprogram. Resultatet av simuleringen utvärderas och villkor för transporten fastställs. Efter inkommen ansökan kan beslut om transportvillkor normalt ges inom tre till fem arbetsdagar. Handläggningstiden för tunga transporter är normalt åtta till tio arbetsdagar, beroende på transportens omfattning.

För att få framföra en specialtransport måste även en ansökan om tågläge för specialtransport inkomma till Banverket. För ansökan, se avsnitt 4.7.1.

I vissa fall innehåller beslut om tågläge krav på avrop innan utförande av specialtransporten.

Därefter utfärdar Banverket ett transporttillstånd, vilket är ett kvitto på att den sökande får utföra sin specialtransport. Specialtransporten ska utföras enligt de föreskrifter som finns i tillståndet.

5.4.5.2 Farligt gods

Transport av farligt gods ska anmälas enligt avsnitt 2.7.

5.4.6 Andra tilläggstjänster

Banverket tillhandahåller inte andra tilläggstjänster.

5.5 Extra tjänster

5.5.1 Telekommunikationsnät

Banverket erbjuder genom Banverket ICT tjänster som är kopplade till Banverkets kommunikationsnät. De tjänster som erbjuds är mobil telefoni, fast telefoni, datakommunikation och nätkapacitet i form av hyrda förbindelser.

Telefoni-tjänsterna som erbjuds är fast telefoni med tilläggstjänster som bland annat röstbrevlåda, central telefonist och telefonkonferens. Under 2008 kommer Banverket ICT att kunna erbjuda IP-nättjänster. Datatjänster som ATM/Frame-Relay kommer att fasas ut i takt med att IP-nätet byggs. Nätgrossist-tjänsterna är av typen punkt-till-punkt-förbindelser från 2 Mbit/s upp till 10Gbit/s. För mer information, se Banverkets webbplats (<http://www.banverket.se>).

5.5.2 GSM-R MobiSIR

Tillgång till Banverkets mobilnät, GSM-R MobiSIR (se avsnitt 3.3.3.3 och 2.8.1) kan ges på två olika sätt:

- Den sökande tecknar ett abonnemangsavtal med Banverket ICT.
- Om ett järnvägsföretag har ett GSM-R-abonnemang i ett annat lands GSM-R-nät, kan detta abonnemang utnyttjas också för tillgång till Banverkets nät om avtal (roamingavtal) har tecknats mellan Banverket och det aktuella landets operatör av GSM-R-nätet.

För mer information, se Banverkets webbplats (<http://www.banverket.se>).

5.5.3 Tillhandahållande av extra information

Utöver informationspaketen GRUND och BAS kan även utökade trafik-informationstjänster tillhandahållas för järnvägsföretag, trafikorganisatörer och andra intressenter. Tilläggstjänsterna baseras på vad som efterfrågas och på Banverkets möjligheter att tillmötesgå dessa önskemål. Tjänsterna tas fram och formas i diskussioner mellan Banverket och avtalsparten och erbjuds sedan på ett icke-diskriminerande sätt till alla sökande.

5.5.4 Teknisk kontroll av rullande materiel

Banverket använder olika typer av stationära detektorer på banan, främst i syfte att upprätthålla säkerheten, men även för att skydda banan mot skador. Vid larm har Banverket rätt att vidta nödvändiga åtgärder.

Detektorerna består till största delen av varmgångs- och tjuvbromsdetektorer, men det finns även ett antal hjulskadedetektorer med vägningsfunktion. Försök pågår med anläggningar för kontroll av kolslitskena på strömavtagare och för upp-tryck hos strömavtagare.

Banverket tillhandahåller via driftledningscentralerna larminformation från operativa detektoranläggningar till föraren av det aktuella fordonet. Mätvärden från detektorerna lagras också i en databas. Banverket erbjuder på försök järnvägsföretag att via Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>) ta del av dessa, till exempel som underlag för att bedöma fordonens underhållsbehov. Banverket garanterar inte riktigheten i detekteringsresultatet.

Att detektorer finns, befriar inte järnvägsföretag från det ansvar för skador som järnvägsföretagen annars har.

5.5.5 Andra extratjänster

5.5.5.1 Provkörning av fordon på Banverkets järnvägsnät

Tjänsten provkörning av fordon på Banverkets järnvägsnät erbjuds under de förutsättningar som anges i avsnitt 2.8.4.

6 Avgifter

6.1 Avgiftsprinciper

I detta avsnitt redovisas de avgiftsprinciper som järnvägslagen anger.

Svensk lagstiftning och transportpolitik

Villkor för uttag av avgifter regleras i järnvägslagen. Lagen definierar två typer av avgifter för utnyttjande av infrastruktur: marginalkostnadsbaserade avgifter och särskilda avgifter. Dessutom definieras villkor för rabatter och uttag av bokningsavgifter.

Järnvägslagen anger även villkor för debitering av tjänster. Dessa tjänster utförs ofta i direkt anslutning till spåren eller till driften av trafiken.

De avgiftsprinciper som slås fast i lagen är väsentliga för järnvägens utveckling och konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag. Syftet är att bidra till att järnvägens person- och godstransporter kan utföras på ett så samhällsekonomiskt effektivt sätt som möjligt.

Marginalkostnadsbaserade avgifter

Enligt järnvägslagen ska samtliga järnvägsföretag som använder infrastrukturen betala en avgift som motsvarar den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon.

Svensk transportpolitik innebär för järnvägens del att trafiken belastas med avgifter som motsvarar den kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaden.

Kortsiktig marginalkostnad är den kostnadsökning som ytterligare en enhets produktion av en vara eller tjänst ger upphov till, om insatsen av en eller flera produktionsfaktorer förblir oförändrad. I detta sammanhang innebär det den ökning av den totala samhällsekonomiska kostnaden som orsakas av ett tillkommande tåg då infrastrukturens kapacitet och utformning förblir oförändrad.

Till de samhällsekonomiska kostnaderna räknas sådana kostnader som drabbar andra än järnvägsföretaget eller trafikorganisationsen. Till dessa hör bland annat kostnader för att vidmakthålla och hålla infrastrukturen öppen för trafik, men även sådana kostnader som drabbar samhället i stort, till exempel i form av luftemissioner från dieseldriven trafik, buller från trafik och den ökade risken för olyckor som ytterligare trafik ger upphov till.

Till de marginalkostnadsbaserade avgifterna räknas också de extra avgifter som fås ut för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur.

Särskilda avgifter

Utöver de marginalkostnadsbaserade avgifterna får infrastrukturförvaltaren under vissa villkor debitera särskilda avgifter. Dessa är av två slag:

- a) Avgift för bidrag till täckning av infrastrukturens fasta kostnader. Avgiften ska vara förenlig med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägen. Det innebär att avgiften inte får vara så hög

att de marknadssegment som kan betala åtminstone den marginalkostnadsbaserade avgiften hindras från att använda infrastrukturen (järnvägslagen 7 kapitlet 4 §).

- b) Avgift som tas ut för infrastruktur som tillkommit som särskilt projekt med finansieringsvillkor och andra villkor som innebär krav på att avgifterna täcker hela eller delar av kostnaderna för drift, underhåll och kapitalkostnader för anläggningen. Avgiften får till skillnad mot fallet i alternativ a sättas högre än vad som är förenligt med ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägen (järnvägslagen 7 kapitlet 5 §).

Rabatt

För att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller användningen av avsevärt underutnyttjade linjer medger järnvägslagen tidsbegränsade rabatter under vissa villkor.

Bokningsavgifter

Hela eller delar av den avgift som debiteras för utnyttjandet av infrastruktur får tas ut även i det fall kapaciteten inte utnyttjas.

Avgifter för tjänster (tillhandahållande av tjänst, tilläggstjänst samt extratjänst)

Avgifter för tjänster som tillhandahålls i samband med nyttjande av infrastrukturen ska vara icke-diskriminerande. Om den som förfogar över sådana tjänster är ensam om att tillhandahålla en tjänst, ska avgiften beräknas utifrån kostnaden att tillhandahålla tjänsten och efter det faktiska nyttjandet som köparen av tjänsten begär (självkostnad).

6.1.1 Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)

I detta avsnitt redovisas de avgiftsprinciper som Banverket stöder sig på för de olika tjänstekategorierna samt de marginalkostnadsbaserade avgifter som används under T09.

Extra avgifter för nyttjandet av överbelastad infrastruktur kan komma att användas under T09. Rabatter tillämpas inte under T09.

När järnvägsfordon används för tillsyn eller underhåll av Banverkets infrastruktur tas inte någon avgift ut. Detta gäller även när sådana fordon framförs i direkt anslutning till tillsyns- eller underhållsarbete, exempelvis förflyttning mellan en plats där arbete utförs och närmaste tillgängliga uppställningsplats.

6.1.1.1 Tåglägesavgift

En särskild avgift debiteras i enlighet med avsnitt 6.1, alternativ a, för tågläge för persontrafik, tågläge för godstrafik, tågläge för tjänstetåg och tågläge för vagnuttagning.

För mer information om tåglägesavgiften hänvisas till Banverkets webbplats (<http://www.banverket.se>).

6.1.1.2 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen

En särskild avgift debiteras i enlighet med avsnitt 6.1, alternativ b, för godstrafik som passerar över Öresundsförbindelsen. Passageavgiften betalas i stället för marginalkostnadsbaserade avgifter och tåglägesavgift.

För mer information om passageavgiften hänvisas till Banverkets webbplats (<http://www.banverket.se>).

6.1.1.3 Övrig särskild avgift för persontrafik

En övrig särskild avgift i enlighet med avsnitt 6.1, alternativ a, debiteras all persontrafik.

För mer information om övrig särskild avgift för persontrafik hänvisas till Banverkets webbplats (<http://www.banverket.se>).

6.1.1.4 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande

De marginalkostnadsbaserade avgifterna utgörs av spåravgift, olycksavgift och emissionsavgift.

För mer information om det underlag som de marginalkostnadsbaserade avgifterna baseras på, hänvisas till Banverkets webbplats (<http://www.banverket.se>).

Spåravgift

Spåravgiften speglar de kostnader för att underhålla infrastrukturen som en tillkommande tågrörelse ger upphov till. Spåravgiften varierar med antalet bruttotonkilometer.

Avgiftsnivån har fastställts genom studier av förändringen av Banverkets kostnader för underhåll vid förändrade trafikvolymmer.

Olycksavgift

Olycksavgiften speglar de samhällsekonomiska kostnader för olyckor med personskador som en tillkommande tågrörelse ger upphov till. Avgiften varierar med antalet tågkilometer.

Avgiftsnivån har fastställts genom studier av förändringen av de samhällsekonomiska kostnader som är förknippade med olyckor vid förändrade trafikvolymmer. Själv mord är undantagna från dessa beräkningar.

Emissionsavgift

Emissionsavgiften speglar de samhällsekonomiska kostnader i termer av miljö- och hälsoeffekter som en tillkommande tågrörelse ger upphov till. Emissionsavgiften speglar kostnaderna för utsläpp av koldioxid (CO₂) och kostnaderna för utsläpp av kväveoxider (NO_x). Avgiften varierar med antal liter diesel.

6.1.2 Bantillträdestjänster enligt 5.3

För tillträde till övrig uppställning av järnvägsfordon används avgiftsprincipen om särskild avgift: avsnitt 6.1 alternativ a.

6.1.3 Tillträde till angränsande faciliteter(5.3), tilläggstjänster (5.4) och extra tjänster (5.5)

För tillhandahållande av de tjänster som Banverket erbjuder används principen om självkostnad eller, beroende på marknadssituationen, ett marknadspris för den tjänst som ska tillhandahållas.

Princip för beräkning av Banverkets självkostnad

Självkostnaden är summan av samtliga kostnader för en viss produkt/tjänst. Detta förutsätter att samtliga direkta kostnader har identifierats, och att samtliga indirekta kostnader på ett rättvisande sätt har fördelats till den verksamhet där produkten/tjänsten framställs. För de aktuella tjänsterna gäller kravet på full kostnadstäckning. Detta innebär att avgifterna ska sättas så att alla kostnader som är direkt eller indirekt förenade med verksamheten på några års sikt täcks av avgiftsintäkter.

6.2 Avgiftssystem

I detta avsnitt redogörs för hur avgiftssystemet fungerar. Det underlag som används för debitering av avgifter, anges under respektive tjänst i avsnitt 6.3.

6.2.1 Tåglägesavgift debiteras efter tilldelad tjänst

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ansöker om tågläge och andra tjänster. När tågläge tilldelats, debiteras avgifter mot bakgrund av den tilldelade tjänsten. Eventuella förändringar av tilldelat tågläge ska meddelas Banverket omgående, för att faktureringsunderlaget ska kunna ändras.

Tåglägesavgift tas inte ut för den sträcka som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen.

6.2.2 Bantillträdestjänster och övriga tjänster

Samtliga bantillträdestjänster förutom tjänst b2 i ”övrig uppställning,” avsnitt 6.3.2.6, debiteras för tilldelad tjänst. Eventuella förändringar av tilldelad bantillträdestjänst ska meddelas Banverket omgående, för att faktureringsunderlaget ska kunna ändras.

För debitering av övriga tjänster, se under respektive tjänst i avsnitt 6.3.

6.2.3 Marginalkostnadsbaserade avgifter, övrig särskild avgift för persontrafik och avgift för godstrafik vid passage av Öresunds- förbindelsen

När den sökande använder sig av det tilldelade tågläget, tas marginalkostnadsbaserade avgifter ut i enlighet med avsnitt 6.3.1.4. Avgifterna debiteras efter redovisad användning per tågkilometer, bruttotonkilometer och antal liter diesel. Förbrukat antal liter diesel ska redovisas för den trafik som sker på Banverkets järnvägsnät, inte bara förbrukningen vid nyttjande av tågläge. Även övrig särskild avgift för persontrafik debiteras efter redovisad användning per bruttotonkilometer.

Marginalkostnader tas inte ut för den sträcka som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen.

6.2.4 Underlag för avgiftsberäkning

6.2.4.1 Redovisning av avgiftsunderlag

För att säkerställa att Banverket behandlar alla järnvägsföretag och trafikorganisatörer på ett rättvist och likartat sätt, kommer Banverket att tillämpa ett deklarationsförfarande under en övergångstid. Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska därför, som tidigare år, lämna en självdeklaration med de uppgifter som Banverket efterfrågar. Se bilaga 12.

Denna självdeklaration ska lämnas senast den 20:e i månaden efter den månad då tjänsterna nyttjats. Järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna måste själva hålla register och spara de data som är nödvändiga för redovisning och kontroll. Banverket bedömer att dessa förutsättningar kommer att gälla under en övergångsperiod, till dess att Banverket tagit fram andra rutiner. Deklarationsblanketten finns på Banverkets webbplats (<http://www.banverket.se>).

Banverket har under de senaste åren infört nya rutiner för järnvägsföretagens uppgiftslämning om den tågtrafik som ska köras (via OPERA). Dessa nya rutiner införs successivt för de olika aktörerna och på sikt kommer alla att omfattas. Järnvägsföretagen svarar för att senast i samband med varje tågs avgång lämna uppgifter till Banverket i enlighet med vad som anges i bilaga 11.

Järnvägsföretagen rapporterar till Banverkets datasystem OPERA. Banverkets avgifter bygger på de uppgifter som lämnas vid ansökan om tågläge och eventuella tjänster kopplade till detta samt de uppgifter om utförd trafik som registreras genom OPERA. De uppgifter som redovisas till systemet OPERA lagras i ett annat system. Dessa uppgifter kommer att fungera som underlag för Banverkets beräkning av avgifter.

Detta innebär att Banverket, järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna under införandet av de nya rutinerna kommer att tillämpa två parallella system. Om de månadsvisa självdeklarationerna och rapporterade uppgifterna till OPERA visar på olika resultat, tas en diskussion upp med den som berörs, för att lösa problemet.

6.3 Tariffer

I detta avsnitt redovisas avgifter för de tjänster som Banverket erbjuder. Alla avgifter redovisas exklusive moms.

6.3.1 Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)

6.3.1.1 Tåglägesavgifter

För tågläge tas avgifter ut enligt följande:

	Avgift
Tågläge för persontrafik	0,25 kr/tågkilometer
Tågläge för godstrafik	0,25 kr/tågkilometer
Tågläge för tjänstetåg	0,25 kr/tågkilometer
Tågläge för vagnuttagning	0,25 kr/tågkilometer

Tåglägesavgift tas inte ut för den sträcka som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen. Avgiften för tågläge debiteras månadsvis för tilldelat tågläge.

6.3.1.2 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen

För godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen tas en avgift på 2 325 kr per passage ut. Avgiften debiteras månadsvis för det trafikutövande som redovisats.

6.3.1.3 Övrig särskild avgift för persontrafik

För all persontrafik tas en övrig särskild avgift på 0,0078 kr ut per bruttotonkilometer. Avgiften debiteras månadsvis för det trafikutövande som redovisats.

6.3.1.4 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande

För nyttjande av tågläge tas avgift ut för följande komponenter:

	Avgift
Spåravgift	0,0029 kr/bruttotonkilometer
Olycksavgift	0,65 kr/tågkilometer
Emissionsavgift dieseldrivna loktåg	0,39 kr/liter diesel
Emissionsavgift dieseldrivna motorvagnar	0,22 kr/liter diesel

Marginalkostnader tas inte ut för den sträcka som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen. Avgiften debiteras månadsvis för det trafikutövande som redovisats.

6.3.2 Bantillträdestjänster enligt 5.3

6.3.2.1 Användning av utrustning för leverans av drivmotorström

Tjänsten ingår i Banverkets minimipaket av tillträdestjänster.

6.3.2.2 Tillträde till spårkapacitet vid plattformar för resandeutbyte eller vid plattform för enklare service

För uppställning i samband med nyttjande av tågläge för persontrafik ingår tjänsten i tågläget.

För behov av uppställning i anslutning till tågläge för persontrafik hänvisas till avsnitt 6.3.2.6.

6.3.2.3 Tillträde till spårkapacitet inom godsterminal

Tjänst	Avgift
Kapacitet på godsterminalspår för lastning och lossning	0 kr/påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår

6.3.2.4 Rangerbangård

Tjänst	Avgift
Kapacitet på rangerbangård	0 kr/påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår

6.3.2.5 Spår eller spårområde för tågbildning

Tjänst	Avgift
Tågbildning på spår eller spårområde	0 kr/påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår

6.3.2.6 Spår för uppställning

Tjänst	Avgift
Uppställning av persontåg eller persontågsfordon i anslutning till nyttjande av tilldelat tågläge eller annan tilldelad bantillträdestjänst (högst 60 timmar)	0 kr/påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår
Uppställning av godståg eller vagnar i anslutning till nyttjande av tilldelat tågläge eller annan tilldelad bantillträdestjänst (högst 60 timmar)	0 kr/påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår

Om ansökan om uppställning inte går att koppla till nyttjande av tågläge eller annan tillträdestjänst kommer Banverket att behandla och debitera tjänsten som övrig uppställning av typ a.

Tjänst	Avgift
a) Övrig uppställning då järnvägsfordon ska kunna tas i trafik så snart medgivande om tillträdestjänst meddelats av Banverket.	5 kr/påbörjat dygn och påbörjat 100-tal meter spår ¹
b) Övrig uppställning då järnvägsfordon kan ställas upp eller tas i trafik först efter i förhand överenskommen tidsfrist:	Handläggning av ansökan: 375kr/timme ¹
	Tjänster som kan uppstå i samband med tjänsten övrig uppställning: Banverkets självkostnad ²

¹. Debiteras månadsvis för tilldelad tjänst.

². Debiteras månadsvis för nyttjad tjänst.

6.3.3 Tillträde till angränsande faciliteter enligt 5.3

6.3.3.1 Tillgång till stationsbyggnader/allmänna utrymmen för resenärer

Tillgång till befintlig plattformsutrustning på hållplatser som Banverket förvaltar ingår i tågläge för persontrafik.

6.3.3.2 Tillgång till anläggningar inom godsterminal

Tjänst	Avgift
Tillgång till anläggningar i befintligt skick	0 kr/timme
Tjänster som kan uppstå i samband med användning av en anläggning	Banverkets självkostnad ¹

¹. Debiteras månadsvis för nyttjad tjänst.

6.3.3.3 Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon

Tjänst	Avgift
Tågvärmepost	30 kr/påbörjat dygn + elförbrukning enligt schablon.
Uppvärmning via uppfälld strömavtagare för fordon med elmätare	30 kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn + självkostnad för förbrukad el ²
Uppvärmning via uppfälld strömavtagare för fordon utan elmätare	30 kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn + elförbrukning enligt schablon.

². Omfattas av debitering för drivmotorström

Schabloner för debitering av energiförbrukning per fordonstyp

Fordonstyp	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

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

Exempel på beräkning av energiförbrukning per fordonstyp

- Fordonstyp: Regina X50-53
- Uppställningstid: 6 timmar/dygn= 42 timmar/vecka
- Antal veckor i perioden april-oktober= 31
- Antal veckor i perioden november-mars=21
- Totalt antal timmar i perioden april-oktober = 42 timmar/vecka x 31 veckor = 1302
- Totalt antal timmar i perioden november-mars= 42 timmar/vecka x 21 veckor = 882
- Energiuttag kWh under period april-oktober= 1302 timmar x 5 kW= 6510
- Energiuttag kWh under period november-mars= 882 timmar x 15 kWh= 13 230
- Summa energiuttag för hela året: 13230 kWh + 6510 kWh= 19 740 kWh
- Prognostiserat pris inklusive elcertifikat (för 2007) = 59 öre/kWh
- Summa kostnad för energiförbrukning: 19 740 kWh x 59 öre/kWh = 11 647 kr

Fordonstyp	X50-53
Timme/vecka	42
Antal timmar april-oktober	1 302
Antal timmar november-mars	882
Medeleffekt (kW) april-oktober	5
Medeleffekt (kW) november-mars	15
Energiuttag (kWh) april-oktober	6 510
Energiuttag (kWh) november-mars	13 230

Avgiften för uppvärmning debiteras månadsvis för tilldelad tjänst. För fordon utan elmätare debiteras elförbrukningen (beräknad enligt schablon) månadsvis för tilldelad tjänst. För fordon med elmätare debiteras elförbrukningen månadsvis i samband med debitering av drivmotorström.

6.3.4 Tilläggstjänster enligt 5.4

6.3.4.1 Tillhandahållande av drivmotorström

De järnvägsföretag som inte har elmätare installerad ska månadsvis i samband med självdeklaration rapportera utfört transportarbete per fordonstyp. Denna energimängd används som underlag för debitering. Järnvägsföretag som har elmätare installerade i sina fordon sänder månadsvis i samband med övrig självdeklaration in uppgifter om förbrukad el per fordon. För järnvägsföretag som har Banverkets mätare med tidsupplösning, det vill säga om mätaren registrerar förbrukningen per 5-minutersperiod, sänder mätaren alla mätdata direkt till Banverkets avräkningssystem.

För de järnvägsfordon som inte har elmätare ska transportarbetet redovisas enligt följande schabloner:

Schabloner för debitering av elkostnad

Persontrafik	Wh/bruttotonkilometer
Loktåg < 130 km/tim	30,4
Loktåg > 130 km/tim	32,7
X2 < 160 km/h	29,8
X2 > 160 km/tim	33,4
X1/X10 SL-trafik (tåg med resenärer)	82,7
X10 Göteborgs lokaltrafik och Skånetrafikens tåg	70,3
Övriga motorvagnar (medelvärde)	52,1
Godstrafik	Wh/bruttotonkilometer
Vagnslasttåg Rc-lok/Ma-lok	18,9
Malmtåg (Malmbanan)	11,2
Kombitåg	20,5
Godståg > 130 km/tim	32,7

Exempel på beräkning av energiförbrukning och kostnad

Förutsättningar

- Vagnslasttåg: 18,9 Wh/bruttotonkilometer
- Tågvikt (tågvikt för godståg inkl. last och för persontåg exkl. resenärer): 1000 ton
- Sträcka: 500 km
- Prognostiserat pris inklusive elcertifikat för 2007: 59 öre/kWh

Beräkning

- Förbrukning: 1 000 ton x 500 km x 18,9 Wh/bruttotonkilometer/1 000 = 9 450 kWh
- Kostnad: 9 450 kWh x 59 öre/kWh = 5 575 kr

Bedömning av framtida pris för tillhandahållande av drivmotorström

Prognostiserat pris (budgetpris) för leverans av drivmotorström under 2007 är 55,8 öre/kWh för elström och 3,2 öre/kWh för elcertifikat, totalt 59 öre/kWh.

I det prognostiserade priset 55,8 öre/kWh ingår följande komponenter: elpris 39,5 öre/kWh (i detta pris ingår Banverkets självkostnad för att tillhandahålla tjänsten), nätavgifter 7,0 öre/kWh samt påslag för genomsnittliga förluster 9,3 öre/kWh. Olika fordon kommer att debiteras med olika förlustpåslag enligt tabell nedan. Det prognostiserade elpriset ska endast ses som en information om prisnivån. Det faktiska elpriset som respektive järnvägsföretag kommer att debiteras med kommer att variera.

Från och med 2009 kommer Banverket att debitera järnvägsföretagen med det aktuella elpriset inklusive nätavgifter timme för timme. Fordon som har mätare med tidsupplösning kommer att bli debiterade det faktiska elpriset timme för timme. Övriga järnvägsföretag debiteras med det medelpris som blir efter att den tidsupplösta volymen räknats av. Omformnings och överföringsförluster tillkommer till det aktuella elpriset och dessa varierar beroende på fordonstyp enligt nedanstående tabell.

Fordonstyp	Förlustpåslag *
Rc-Lok	E x 1,110
Ma-lok	E
BR 142	E
BR 161	E
IORE	E
Dm-lok	E
X2	E
X3	E
X31-32	E
X40	E
X50-53	E
X60	E
X1	E x 1,033
X10-14	E x 1.038

* E = normalt förlustpåslag

När en månad är debiterad kommer Banverket inte att justera priset i efterhand, utan debiterade månader ska ses som avräknade när det gäller elpriset. Det som kan komma att regleras i efterhand är den eventuella volymdifferens som kan uppstå mellan den deklarerade energimängden och den energimängd som Banverket matat ut på nätet. Differensen kommer att fördelas mellan de fordon som inte har elmätare installerad.

För de kommande åren förväntas elpriset ligga på ungefär samma nivå medan elcertifikaten ökar med 0,5–1,0 öre/kWh på grund av att andelen elcertifikat som Banverket måste köpa ökar från år till år. Det prognostiserade priset för drivmotorström 2009 meddelas den 31 oktober 2008.

Avgiften debiteras månadsvis för redovisat transportarbete (schabloner för elförbrukning) eller för förbrukad mängd el.

På Banverkets webbplats (<http://www.banverket.se>) finns mer information om de kostnadskomponenter som ingår vid beräkning av självkostnaden för tillhandahållande av drivmotorström.

6.3.4.2 Tågbildningstjänster

För tågbildningstjänster tas avgift ut i enlighet med Banverkets självkostnad. Banverket kommer vid ett senare tillfälle att tillkännage priser för tågbildningstjänster för tågplan 2009.

6.3.4.3 Tjänster gällande specialtransporter

Banverket debiterar en handläggningskostnad för ansökan om transportvillkor för specialtransporter. 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. Giltighetstiden för ett beslut om transportvillkor är högst 13 månader. Faktureringsunderlag skickas månadsvis till kunden.

Tjänst	Avgift
Handläggning vid ansökan om transportvillkor för specialtransport	600 kr/timme
Tjänster som kan uppstå i samband med handläggning och i samband med transporten	Banverkets självkostnad

Avgiften för handläggning och tjänster som kan uppstå i samband med specialtransporten, debiteras månadsvis.

Avgiften för tågläge tas ut i enlighet med avsnitt 6.3.1.1. Marginalkostnadsbaserade avgifter tas ut i samband med trafikutövning enligt avsnitt 6.3.1.4.

För mer information om de kostnadskomponenter som ingår vid beräkning av självkostnaden för tjänster gällande specialtransporter, hänvisas till Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>).

6.3.5 Extra tjänster

6.3.5.1 Telekommunikationsnät

För information om avgifter kopplade till Banverkets telekommunikationsnät hänvisas till Banverket ICT på Banverkets webbplats (<http://www.banverket.se>) eller till:

Banverket ICT 781 85 Borlänge Telefax: 0243-44 50 84 Data- och nätgrossisttjänster	Telefon: 0243-44 50 80 E-post: telenat.infra@banverket.se
Fast och mobil telefoni	Telefon: 0243-44 50 90 E-post: telefoni@banverket.se

6.3.5.2 GSM-R MobiSIR

Kommunikationen mellan lokförare och trafikledning är kostnadsfri. Övriga avgifter för tillgång till GSM-R MobiSIR debiteras enligt avtal med Banverket ICT.

6.3.5.3 Tillhandahållande av extra trafikinformation

För de avtal som sluts om tilläggstjänster för trafikinformation, baseras avgiften på tjänstens innehåll och Banverkets självkostnad.

Avgiften debiteras enligt avtal.

6.3.5.4 Provkörning av fordon på Banverkets järnvägsnät

Tjänst	Avgift
Handläggning vid ansökan om provkörning av fordon	375 kr/timme
Tjänster som kan uppstå i samband med handläggning och i samband med provkörning	Banverkets självkostnad

Avgiften för handläggning och tjänster som kan uppstå i samband med provkörningen, debiteras månadsvis.

Avgiften för tågläge tas ut i enlighet med avsnitt 6.3.1.1. Marginalkostnadsbaserade avgifter tas ut i samband med trafikutövning enligt avsnitt 6.3.1.4.

För mer information om de kostnadskomponenter som ingår vid beräkning av självkostnaden för provkörning av fordon, hänvisas till Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>).

6.3.5.5 Teknisk kontroll av rullande materiel

Tjänst	Avgift
Tillgång till detektorinformation (försöksverksamhet)	0 kr/månad

6.4 Incitament för högre kvalitet

Det finns möjlighet att träffa incitamentsavtal med Banverket, i syfte att förbättra kvaliteten, bland annat när det gäller punktlighet.

6.5 Förändringar av avgifter

Banverket bedriver ett utvecklingsarbete för att skapa bättre kunskap om järnvägstrafikens marginalkostnader. En uppgift är att differentiera spåravgiften med avseende på olika fordons egenskaper. Banverket kommer successivt att införa differentierade spåravgifter. Eventuella förslag till förändringar av avgiftssystemet kommer att behandlas i det samrådsförfarande som ingår i framtagandet av framtida järnvägsnätbeskrivningar.

6.6 Debitering

Samtliga avgifter betalas mot faktura från Banverket. Om betalningen ska grundas på en självdeklaration, och om en sådan inte inkommer till Banverket inom den frist som anges i avsnitt 6.2.4, kommer Banverkets faktura att grundas på den tilldelade kapaciteten

Fakturor ska betalas senast 30 dagar från fakturadatum, annars debiteras dröjsmålsränta enligt räntelagen. Fakturaunderlag kan komma att tillhandahållas i elektronisk form. Kunden svarar själv för utskrift av elektroniskt underlag på papper eller konvertering av underlag till den form som kunden önskar.

Om kunden ifrågasätter någon del av en faktura, ska denne ändå betala resten av fakturan, för att undvika dröjsmålsränta.

För att minimera kreditriskerna förbehåller sig Banverket 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 Banverket på ett tillfredsställande sätt. Andra betalningsvillkor än 30 dagar från fakturadatum kan även krävas i fall där Banverkets rutiner för kreditvärdering av företag kräver detta.

Betalningsansvarig är det företag som tecknar avtal om tilldelad tjänst.