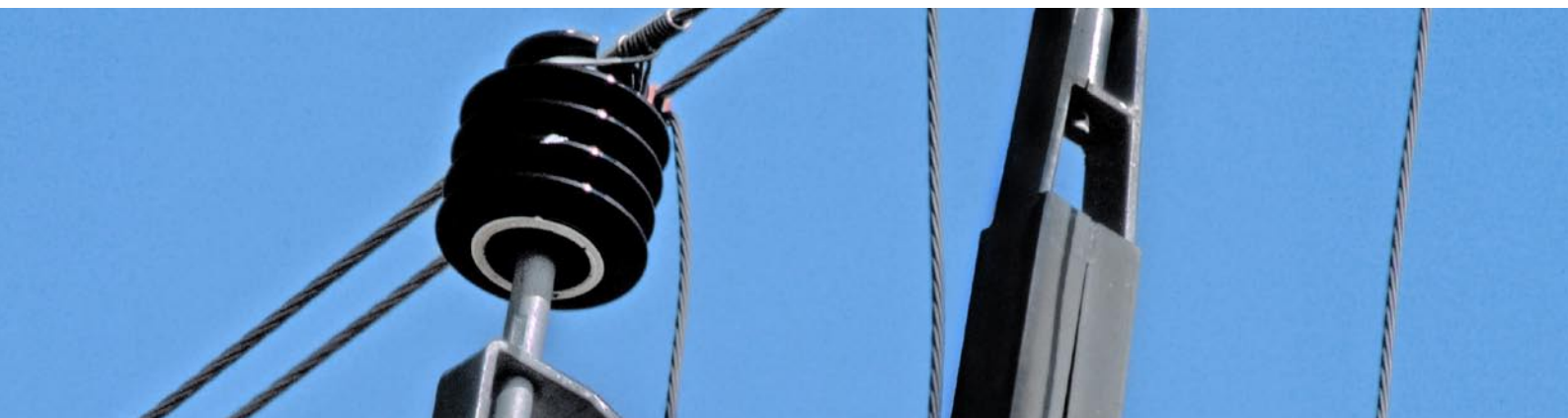


# Järnvägsnätsbeskrivning 2010

Del 2 Utgåva 2008-12-12





## Innehållsförteckning JNB 2010 del 2

1	Allmänt .....	3
2	Leverans och nyttjande av tjänst.....	4
3	Avhjälpning av avvikelse från avtalad leverans kvalitet eller annan störning...5	5
4	Kompensation vid avvikelse från avtalad leverans kvalitet.....	6
5	Ersättningsansvar .....	6
	Omfattningen av parternas ersättningsansvar .....	6
	Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning .....	7
	Ersättningsansvar för skada som drabbat tredje man.....	7
	Utredning och fastställande av ersättningsansvar för skada .....	8
	Jämkning av ersättningsansvar för skada.....	9
6	Befrielsegrunder.....	9
7	Försäkring .....	10
8	Avtalets giltighet.....	11
9	Tvist	
	Bilaga 1 – Föreskrifter beträffande säkerhet.....	12
	Bilaga 2 – Hanteringsregler vid olycka och olyckstillbud .....	13
	Bilaga 2.1 – Underlag för insatskort .....	15
	Bilaga 3 – Rutiner vid skadereglering .....	16

# Banverkets allmänna avtalsvillkor

## För nyttjande av i fastställd tågplan tilldelade tjänster på det järnvägsnät som Banverket förvaltar

### Bakgrund

Banverkets Allmänna Avtalsvillkor innehåller generella bestämmelser för nyttjande av tågläge, övriga tjänster som tilldelats i den fastställda tågplanen samt för tillkommande behov tilldelad kapacitet. De bestämmelser som därtill gäller för specifikt nyttjande av en tjänst framgår av det trafikeringsavtal som Banverket för detta ändamål träffar med ett järnvägsföretag eller trafikorganisations, alternativt annat särskilt upprättat avtal.

## 1 Allmänt

- 1.1. Vad som anges i trafikeringsavtal, alternativt annat för nyttjande av tjänst särskilt upprättat avtal, gäller företrädesvis i förhållande till vad som anges i Banverkets Allmänna Avtalsvillkor och vid var tid gällande Järnvägsnätsbeskrivning del 1. Vad som anges i Banverkets Allmänna Avtalsvillkor gäller företrädesvis i förhållande till vad som anges i vid var tid gällande Järnvägsnätsbeskrivning del 1.
- 1.2. Vad som nedan anges i fråga om "Banverkets avtalspart" gäller för part som Banverket ingått trafikeringsavtal med, alternativt part med vilken Banverket träffat annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst. Vad som nedan anges i fråga om "part" gäller för båda parter i sådant avtal som omnämns i föregående stycke.
- 1.3. Vid fullgörande av rättigheter och skyldigheter äger part rätt att sätta annan i sitt ställe.
- 1.4. Part ansvarar gentemot den andre parten i alla avseenden för den som part sätter i sitt ställe samt den materiel, personal och övriga resurser som denne därvid nyttjar eller anlitar. De rättigheter och skyldigheter, som enligt vad som nedan anges gäller för Banverket respektive Banverkets avtalspart, gäller i sådant fall även för den som Banverket eller Banverkets avtalspart satt i sitt ställe. Vid fråga om ersättningsansvar till följd av skyldigheter ska part dock framställa eventuella krav gentemot den andre parten.
- 1.5. Om Banverkets avtalspart sätter annan i sitt ställe ska Banverkets avtalspart lämna skriftligt meddelande till Banverket om detta. Av meddelandet ska tydligt framgå vilken behörighet som innehas av den som Banverkets avtalspart satt i sitt ställe.
- 1.6. Den som Banverkets avtalspart satt i sitt ställe äger inte rätt att utan särskilt medgivande från Banverket i sin tur sätta annan i sitt ställe.

## 2 Leverans och nyttjande av tjänst

- 2.1. Banverket ska leverera tilldelade tjänster med minst den kvalitet som framgår av vid var tid gällande Järnvägsnätsbeskrivning del 1.
- 2.2. För det fall att parterna avtalat om mer detaljerade villkor för leverans kvalitet gäller att Banverket ska leverera tilldelade tjänster i enlighet med vad parterna särskilt avtalat.
- 2.3. Vid leverans av tilldelade tjänster ska Banverket efterleva trafikeringsavtalets villkor, de regler och villkor som anges i vid var tid gällande Järnvägsnätsbeskrivning del 1, de författningar som reglerar Banverkets verksamhet samt de föreskrifter eller beslut som Banverket utfärdat eller meddelat och som finns angivna i bilaga 1.
- 2.4. Banverkets avtalspart ska nyttja de tjänster som Banverket tillhandahåller i enlighet med vad Banverkets avtalspart uppgett vid ansökan om tilldelning av tjänst, förutsatt att Banverket inte meddelat annat i samband med beslut om tilldelning. För det fall att tilldelningsbeslutet avviker från Banverkets avtalsparts ansökan, gäller de villkor som framgår av Banverkets tilldelningsbeslut.
- 2.5. Banverkets avtalspart ska vid nyttjande av de tjänster som Banverket tillhandahåller efterleva trafikeringsavtalets villkor, de regler och villkor som anges i vid var tid gällande Järnvägsnätsbeskrivning del 1, de författningar som reglerar den aktuella verksamheten samt de föreskrifter, eller beslut, som Banverket utfärdat eller meddelat och som finns angivna i bilaga 1.
- 2.6. Banverkets avtalspart är skyldig att innan nyttjande av tjänst påbörjas visa för Banverket att denne har tillgång till erforderliga resurser för bärgning, antingen genom egna resurser eller genom avtal med annan.
- 2.7. För det fall att Banverkets avtalspart inte efterlever de villkor för nyttjande av tjänst, som följer av vad som anges i 2.4, har denne inte rätt att nyttja ifrågavarande tjänst, såvida Banverket inte medger att så sker, antingen genom beslut om tilldelning av tjänst eller genom särskilt medgivande. Banverket ska lämna medgivande av nyssnämnt slag om någon påverkan för annan än Banverkets avtalspart inte kan befaras.
- 2.8. Banverket har rätt till ersättning från Banverkets avtalspart för nyttjande av de tjänster som Banverket tilldelat denne, i enlighet med de regler och på de villkor som anges i vid var tid gällande Järnvägsnätsbeskrivning del 1.
- 2.9. Om Banverket inleder för sent, ställer in eller överskrider planerade banarbetstider och orsaken beror på Banverket, ska Banverkets avtalspart vid omledning betala avgifter enligt vad skett om det tilldelade tågläget nyttjats.

### 3 Avhjälpning av avvikelser från avtalad leveranskvalitet eller annan störning

- 3.1. Med avtalad leveranskvalitet förstås Banverkets leverans av tilldelade tjänster i enlighet med vad som anges i 2.1 och 2.2
- 3.2. Med avvikelser från avtalad leveranskvalitet förstås att Banverket inte tillhandahållit tilldelad tjänst i enlighet med avtalad leveranskvalitet.
- 3.3. Vid avvikelser från avtalad leveranskvalitet och/eller annan störning ska, om tiden så medger, parterna samverka för att avhjälpa avvikelserna och/eller störningen. Vid mer omfattande störning i trafik eller banarbete ska dialog ske mellan parterna
- 3.4. Om det står klart att störningen inte kommer att avhjälpas inom en timme, från det att störningen uppträder, ska Banverket genast informera Banverkets avtalspart om hur arbetet med att avhjälpa störningen fortlöper.
- 3.5. För det fall akuta åtgärder inte till fullo avhjälpas ska Banverket, inom rimlig tid, utarbeta en prognos beträffande möjligheterna till avhjälpande. Prognosens innehåll ska meddelas Banverkets avtalspart.
- 3.6. Arbete på olycksplats sker i enlighet med bilaga 2.
- 3.7. Vid röjning ska Banverkets avtalspart, om det kan ske utan avsevärda olägenheter och med beaktande av behörigheten hos Banverkets avtalspart jämte berörd personal, på Banverkets begäran ställa fordon och förarpersonal till Banverkets förfogande, för transport av eget eller annans fordon, eller egendom, till plats anvisad av Banverket.
- 3.8. De resurser som enligt 3.7 ställs till Banverkets förfogande ska uppfylla de krav som följer av trafikeringsavtalets villkor, de regler och villkor som anges i vid var tid gällande Järnvägsnätsbeskrivning del 1, de författningar som reglerar den aktuella verksamheten samt de föreskrifter eller beslut som Banverket utfärdat eller meddelat och som finns angivna i bilaga 1.
- 3.9. För det fall att Banverkets avtalspart muntligen tillställer Banverket en begäran om röjning ska Banverket inom ett dygn sända Banverkets avtalspart en skriftlig bekräftelse av Banverkets avtalsparts begäran.
- 3.10. För de resurser som Banverkets avtalspart ställer till Banverkets förfogande, för att utföra röjning åt annan än Banverkets avtalspart, äger Banverkets avtalspart rätt till ersättning från Banverket för specificerade kostnader, inkluderande kostnader för transport av fordon, eller egendom, som tillhör Banverkets avtalspart eller annan. Begäran om sådan ersättning ska ha ingetts till Banverket inom sextio (60) dagar efter utförd röjning.

- 3.11. För det fall att Banverkets avtalsparts begäran inkommer senare än inom nyssnämnda tidsfrist, så bortfaller rätten till ersättning från Banverket. Banverkets avtalspart kan träffa särskild överenskommelse om fakturering med annan part än Banverket.
- 3.12. Banverkets avtalspart svarar för kostnader för bärgning och röjning av egna fordon och ska i förekommande fall ersätta Banverket för Banverkets specificerade kostnader för detta.

## 4 Kompensation vid avvikelse från avtalad leveranskvalitet

- 4.1. Vid avvikelse från avtalad leveranskvalitet, som inte orsakats av Banverkets avtalspart, äger denne, under förutsättning att tjänsten reklamerats, rätt till återbetalning av därtill hörande tåglägesavgift.
- 4.2. Reklamation av tjänst ska framföras skriftligen av Banverkets avtalspart och lämnas i samband med den månatliga faktureringen avseende de tjänster Banverkets avtalspart nyttjat. För det fall att reklamation sker efter nyssnämnda tidpunkt äger Banverkets avtalspart inte rätt till återbetalning av tåglägesavgiften.

## 5 Ersättningsansvar

- 5.1. Såvida inte annat anges i trafikeringsavtalet, eller annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst, reglerar bestämmelserna i Banverkets Allmänna Avtalsvillkor exklusivt parts rätt till ersättning från den andre parten, i de avseenden som därigenom är reglerade.

### Omfattningen av parternas ersättningsansvar

- 5.2 Part är gentemot den andre parten, såvida annat inte explicit anges i trafikeringsavtalet, annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst eller annan bestämmelse i Banverkets Allmänna Avtalsvillkor, inte ersättningskyldig gentemot den andre parten för annan skada än sakskada som part vållat den andre parten och som i varje enskilt fall överstiger 0,5 prisbasbelopp.

Såvida annat inte explicit anges i trafikeringsavtalet, annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst eller annan bestämmelse i Banverkets Allmänna Avtalsvillkor, är vidare part gentemot den andre parten under inga förhållanden ersättnings- eller skadeståndsskyldig för:

- a) skada som uppkommit i anledning av att motparten inte fullgjort sina åtaganden enligt trafikeringsavtal eller annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst,
- b) följskada eller indirekt skada, eller

- c) skada som uppkommit till följd av förhållanden som enligt vad som nedan anges utgör befrielsegrunder.
- 5.3 Part ska alltid anses ha orsakat den andre parten skada genom vållande om:
- a) skadan orsakats av parts fordon, maskiner eller framförandet av de(t)samma, inkluderande, men inte begränsat till, varmgång eller tågsammansättning,
  - b) skadan orsakats av last, bristfällig förpackning eller felaktig lastning som part omhändertagit för befordran eller
  - c) skadan orsakats av parts järnvägsnät, inkluderande, men inte begränsat till, solkurva eller rälsbrott.
- 5.4 Ersättningskyldighet vid sakskada omfattar, sakens värde eller reparationskostnad (dock inte kostnad överstigande sakens värde), värdeminskning och stilleståndsersättning samt annan direkt skada. Se bilaga 3.
- 5.5 I fråga om skada som drabbat tredje man gäller särskilda regler för omfattningen av parternas ersättningsansvar gentemot varandra.

## Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning

- 5.6 Uppkommer skada i samband med av Banverket begärd röjning, ska Banverket svara för skadan under förutsättning att Banverkets avtalspart tillsett att resurser ställts till Banverkets förfogande i enlighet med vad som anges i 3.7 och 3.8.
- 5.7 Om skada uppkommer till följd av att resurser som ställts till Banverkets förfogande enligt 3.7 inte uppfyllt kraven enligt 3.8, så ansvarar Banverkets avtalspart för Banverkets skada, och/eller vad Banverket utgett till tredje man, på samma sätt som vid vållande.
- 5.8 Utöver vad som ovan angetts ansvarar Banverkets avtalspart för skada på samma sätt som anges i 5.7 om den förarpersonal som järnvägsföretaget ställt till Banverkets förfogande gör sig skyldig till vårdslöshet i samband med röjningen. Vid bedömning av vad som utgör vårdslöshet i samband med röjningen ska parterna särskilt beakta de särskilda svårigheter som kan föreligga vid röjning.

## Ersättningsansvar för skada som drabbat tredje man

- 5.9 Om part har utgett skadestånd eller ersättning till tredje man, som enligt vad som anges i trafikeringsavtal, annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst eller Banverkets Allmänna Avtalsvillkor, ska bäras av den andra parten, äger den första parten full regressrätt gentemot den andre parten.



Parts regressrätt gäller oavsett vad som kan följa av lag eller författning avseende ansvaret.

- 5.10 Vad Banverket enligt lag eller annan författning utgivit till tredje man i ersättning för skada får Banverket återkräva av Banverkets Avtalspart endast om Banverket visar att Banverkets Avtalspart vållat skadan.
- 5.11 Banverkets avtalspart bär ansvaret för skada som till följd av järnvägsdrift tillfogas dennes personal, dennes resande, dennes uppdragstagare samt gods och liknande som denne omhändertagit för befordran. Vad Banverkets avtalspart utgivit i ersättning för sådan skada får återkrävas från Banverket endast om skadan vållats av Banverket.
- 5.12 Vad part enligt ovan regressvis har rätt att kräva av den andre parten, med anledning av skadestånd som utgetts till tredje man, regleras av ersättningsansvaret enligt de bestämmelser som tredje man grundar sitt skadeståndsanspråk på.

Part har inte rätt att regressvis kräva ersättning från den andre parten för ersättning som utgetts till tredje man, utan att skyldighet att utge ersättningen förelegat enligt författning eller Banverkets Allmänna Avtalsvillkor.

Utöver den rätt till kompensation som följer av 4.1 och 4.2 har Banverkets avtalspart inte rätt att regressvis erhålla ersättning från Banverket för ersättning som Banverkets avtalspart lämnar till annan som drabbats av förseningar eller andra störningar i trafiken. Nyss nämnda begränsning avser inte ersättning som utgetts med stöd av järnvägstrafiklag (1985:192).

- 5.13 För det fall att tredje man framställer skadeståndskrav mot part som parten anser utgör ett krav som den andre parten slutligen ska svara för, så får parten inte medge eller på annat sätt förfoga över kravet utan att vara ense härom med den andre parten. Häri ligger att parten som mottagit kravet snarast ska anmäla kravet till den andre parten.
- 5.14 För det fall att tredje man framställer skadeståndskrav mot part, som parten anser att den andre parten slutligen ska svara för, så äger den andre parten, efter att ha mottagit anmälan enligt ovan från den som först mottog kravet, på egen risk och bekostnad föra talan i saken. Om parten, efter att ha mottagit anmälan från den som först mottog kravet, väljer att inte föra sådan talan ska den part som ursprungligen mottagit kravet inte medge kravet eller träffa förlikning med anledning av kravet utan att först ha inhämtat den andre partens synpunkter, vilka skäligen ska beaktas. Parterna ska vid tillämpningen av denna bestämmelse agera med skyndsamhet.

## Utredning och fastställande av ersättningsansvar för skada

- 5.15 Part ska vid skada tillse att erforderlig utredning genomförs, som utvisar vad som orsakat skadan.

Den part som har kontroll över anläggning, fordon eller maskin ska tillhandahålla de erforderliga tekniska underlag som den andra parten begär.

- 5.16 Parts eventuella krav med anledning av skada ska snarast framföras till den andra parten, dock senast inom nittio (90) dagar (a) från den händelse som orsakade skadan, eller (b) såvitt avser krav från tredje man från det denne framställt krav gentemot parten. Parts rätt till ersättning bortfaller helt om nyssnämnda tidsfrist inte iakttas.

Krav ska framföras skriftligen, men behöver inte inledningsvis vara beloppspecificerat. Det ska dock innehålla en preliminär redogörelse för de förhållanden som åberopas som grund för kravet.

- 5.17 Om sammanhang mellan orsak och skada fastställs erfordras inte att skadelidande part härutöver visar att den andra parten varit vårdslös i det aktuella fallet.

Om utredningen inte visar vad som orsakat skadan ska vardera part bära sina kostnader.

## Jämkning av ersättningsansvar för skada

- 5.18 Skadestånd som part ska utge med anledning av skada kan jämkas om den andra parten varit medvällande till skadan. Jämkning ska ske efter vad som är skäligt med hänsyn till det vållande som har förekommit på ömse sidor.

## 6 Befrielsegrunder

- 6.1 Part är fri från ansvar för bristande fullgörande av sina avtalsförpliktelser om den bristande fullgörandet orsakats av händelse såsom krig, terrorism, upplopp, arbetsinställelse, brist i den allmänna energiförsörjningen i landet, blockad, eldsvåda eller explosion, myndighetsbeslut eller annan händelse, varöver part inte råder eller när sådan omständighet drabbar underleverantör. Part har som befrielsegrund inte rätt att åberopa händelse som orsakats av parts eget agerande eller eget beslut.

Om befrielsegrund enligt ovan föreligger ska den part som åberopar befrielsegrunden vidta skäliga åtgärder för att minska, undanröja och reducera effekterna av befrielsegrunden.

Part som påkallar befrielse enligt bestämmelserna ovan ska utan dröjsmål underrätta den andra parten därom och ska snarast meddela den andra parten när befrielsegrunden upphört.

- 6.2 Av hänsyn till rikets försvar, säkerhet, beredskap, mobilisering eller på grund av militär- eller beredskapsövning som sker under beredskapstillstånd eller liknande skäl äger staten rätt att nyttja Banverkets järnvägsnät, även omfattande den trafikeringsrätt och kapacitetsfördelning som tillkommer Banverkets avtalspart i den omfattning och utsträckning som staten vid var tid anser erforderlig.
- 6.3 I anspråktagande enligt 6.2 innebär att Banverket är fritt från ansvar för bristande fullgörande av sina avtalsförpliktelser. Banverkets avtalspart har dock därvid rätt till ersättning från staten för det intrång statens nyttjande därvidlag medfört i den mån rätt till ersättning följer av lag eller författning. Sådan ersättning ska dock i sådant fall utges av myndighet som i lag eller författning anges som ersättningskyldig.

## 7 Försäkring

- 7.1 I den mån Banverkets avtalspart inte har beviljats tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd enligt 3 kap. järnvägslagen ska denne, innan nyttjande av Banverket tjänster påbörjas, teckna erforderliga försäkringar för verksamheten innefattande ansvarsförsäkring, som täcker det skadeståndsansvar som kan uppkomma genom nyttjande av Banverkets tjänster. Försäkringsbeloppet ska alltid uppgå till minst trehundra (300) miljoner kronor per skadetillfälle.
- 7.2 Kravet på att teckna försäkring enligt 7.1 gäller inte för den som för Banverket kan visa att det skadeståndsansvar som kan uppkomma inom dennes verksamhet täcks av försäkring som tecknats av någon som har beviljats tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd enligt 3 kap. järnvägslagen.
- 7.3 Från det beloppsmässiga krav på försäkring som gäller enligt 7.1 kan Banverket medge undantag för det fall att Banverket finner att den verksamhet som Banverkets avtalspart avser att bedriva, med hänsyn till den tilltänkta verksamhetens art och/eller omfattning, inte motiverar ett dylikt krav.
- 7.4 Om Banverkets avtalspart inte har beviljats tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd enligt 3 kap. järnvägslagen är denne skyldig att, innan nyttjande av de tjänster som Banverket tillhandahåller påbörjas, till Banverket överlämna intyg som styrker att kravet på försäkring enligt ovan är uppfyllt.
- 7.5 Om skyldighet enligt 7.4 åligger Banverkets avtalspart och denne inte fullgör denna skyldighet, så har Banverkets avtalspart inte rätt att nyttja de tjänster som Banverket tillhandahåller.

## 8 Avtalets giltighet

- 8.1 Trafikeringsavtalet eller annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst gäller som längst under en (1) tågplanepperiod. Dessa avtal kan sägas upp skriftligen, varvid de upphör att gälla vid det månadsskifte som inträffar närmast efter tre (3) månader från den dag då uppsägningen kommit dess adressat tillhanda.
- 8.2 I händelse av att part gör sig skyldig till väsentligt kontraktsbrott har den andre parten, oavsett vad som anges i 8.1, rätt att säga upp avtalet till omedelbart upphörande efter trettio (30) dagar om parten skriftligen meddelat den andra avtalsparten att avtalet kommer att sägas upp till följd av kontraktsbrott. Rätten att på sådant sätt säga upp avtalet till omedelbart upphörande gäller dock endast om kontraktsbrottet inte undanröjts vid utgången av nyssnämnda tidsfrist.
- 8.3 Part som mottagit sådant skriftligt meddelande som omnämns i 8.2 ska i samråd med den andre parten efter bästa förmåga vidta åtgärder för att så fort som möjligt undanröja kontraktsbrottet.
- 8.4 Trafikeringsavtalet eller annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst upphör med omedelbar verkan att gälla, utan särskild uppsägning, om endera part försätts i konkurs.

## 9 TVIST

- 9.1 Tvist mellan parterna som berör trafikeringsavtalet eller annan överenskommelse eller handling som träffats med stöd av trafikeringsavtalet ska i första hand avgöras av det samrådsorgan som parterna upprättat. Såvida parterna inte enas om annat gäller svensk allmän domstol alt. Järnvägsstyrelsen, som exklusivt forum i händelse av att tvist inte kan lösas genom samråd.

## Bilagor

1. Föreskrifter beträffande säkerhet
2. Hanteringsregler vid olycka och olyckstillbud
  - 2.1. Underlag för insatskort
3. Rutiner vid skadereglering

## Bilaga 1 – Föreskrifter beträffande säkerhet

Dokument	Titel	Giltig from
BVF 053	Särskilda elskyddsföreskrifter för fordons- och verkstadstjänsten	1990-06-01
BVF/BVH 504 *	Spårmedgivande	2006-10-27
BVH 505.800	Arbetsjordning av fordon och demontering av strömvtagare	2005-04-01
BVF 521.10	Lokalmanövrering av spårväxlar.	1996-05-30
BVF 586.20	Fritt utrymme utmed banan.	1998-05-15
BVF 586.60	Axellaster.	1996-11-01
BVF 592.11	Detektorer. Se även tillägg BVK 2005.022 och BVK 2006.013	1999-01-15
BVF 641.0 (efter behov)	Grafisk tidtabell, komplett samling.	2007-12-09
BVF 646.1 (efter behov)	Linjebok. Trafikledningsområde Malmö.	2005-01-09
BVF 646.2 (efter behov)	Linjebok. Trafikledningsområde Göteborg.	2004-11-07
BVF 646.3 (efter behov)	Linjebok. Trafikledningsområde Hallsberg.	2003-09-21
BVF 646.4 (efter behov)	Linjebok. Trafikledningsområde Stockholm.	2006-07-09
BVF 646.5 (efter behov)	Linjebok. Trafikledningsområde Norrköping.	2008-02-04
BVF 646.6 (efter behov)	Linjebok. Trafikledningsområde Gävle.	2007-12-09
BVF 646.7 (efter behov)	Linjebok. Trafikledningsområde Ånge.	2008-06-16
BVF 646.8 (efter behov)	Linjebok. Trafikledningsområde Boden.	2008-02-01
BVF 813	Specialtransporter på Banverkets spåranläggningar.	2009-05-31
BVF 901	Tillägsföreskrifter för bansträcka med förenklad trafik (fötbana)	2000-06-13
BVF 902	Tillägsföreskrifter för bansträcka med radioblockering	2000-06-13
BVF 904 *	Provkörning på Banverkets spår.	1998-05-01
BVF 1921	Elsäkerhetsföreskrifter för arbete på eller nära kontaktlednings- och tågvärmeanläggningar	2008-07-01
BVF 922	Elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser	2006-12-10
BVF 924	Regler för arbetsmiljö och säkerhet för järnvägsföretag vid vistelse och arbete inom spår område	2009-05-31
BVF 925	Trafiksäkerhetskrav vid användning av MobiSIR-telefon	2009-05-31
TF 999.015	Evakuering av resande från tåg	2002-07-01

\* = Dessa föreskrifter kommer inte att tillämpas i de delar som strider mot det 2:a järnvägspaketet

## Bilaga 2 – Hanteringsregler vid olycka och olyckstillbud

### 1. Anmälan och röjningsmedgivande

#### 1.1. Anmälan om olycka och olyckstillbud

Alla olyckor, olyckstillbud och avvikelser som medfört olycksrisker och inträffat på det järnvägsnät som Banverket förvaltar skall omgående anmälas till Banverkets trafikledning. Elolyckor och elolyckstillbud kan alternativt anmälas till Banverkets driftledning.

#### 1.2. Anmälan om djurpåkörning

Även djurpåkörningar anmäls som ovan. Med djurpåkörning menas dels påkörning av vilt som enligt jaktförordningen omfattas av anmälningsplikt (t.ex. älg, hjort, rådjur, vildsvin, mufflonfår, björn, lo, varg, järv, utter och örn), dels påkörning av tamdjur (t.ex. ren, ko, häst, får och hund). Om tamdjur påkörs skall järnvägsföretaget dessutom skriftligen anmäla detta till Banverket.

#### 1.3. Järnvägsföretag kontaktperson och röjningsmedgivande

Trafikledningen anmäler omgående inträffade olyckor, som kommer till trafikledningens kännedom, till inblandade järnvägsföretag. Detta gäller ej djurpåkörningar. Järnvägsföretaget skall till Banverket ange kontaktperson som omgående kan nås för att ta emot anmälan om inträffad händelse och ta ställning till om järnvägsföretaget skall utreda händelsen. När järnvägsföretaget fått kännedom om att olycka eller olyckstillbud inträffat skall eventuell avsikt att utreda händelsen omgående anmälas till Banverkets driftledningscentral.

#### 1.4. Samverkan och tillgång till faktaunderlag

Järnvägsföretaget skall utan dröjsmål låta Banverkets utredare få tillgång till uppgifter från fordons registreringsutrustningar och i övrigt erhålla det faktaunderlag som behövs för utredningens genomförande, exempelvis data om fordon och arbetsredskap, tekniska utredningar samt vittnesmål från personal. Banverket skall utan dröjsmål låta järnvägsföretagets utredare få tillgång till uppgifter som behövs för utredningens genomförande, exempelvis ställverksregistreringar och registrerade säkerhetssamtal.

Utredningen skall ske i samverkan mellan Banverket och inblandade parter. Detta gäller dock inte om opartiskheten i undersökningen äventyras.

Part skall, på begäran, delge den andra parten den skriftliga utredningsrapporten.

## **2. Olycksplatsansvarig**

Banverket utser olycksplatsansvarig. Olycksplatsansvarig ansvarar för samordningen av arbetet på olycksplatsen, ansvarar för röjningsarbetet och beslutar om i vilken omfattning trafik kan tillåtas passera förbi olycksplatsen. I ansvaret omfattas även skyddsåtgärder på gemensamt arbetsställe enligt arbetsmiljölagen. Olycksplatsansvarig meddelar dessutom röjningstillstånd.

## **3. Röjningsmedgivande och röjningstillstånd**

Innan något fordon får flyttas eller det vidtas andra åtgärder som på något vis kan påverka ledtrådarna efter händelseförloppet, måste ett röjningstillstånd (se nedan) finnas. Undantaget är räddningsarbetet som naturligtvis får bedrivas utan något röjningstillstånd.

När faktainsamlingen avslutats lämnar varje olycksutredare ett röjningsmedgivande till den olycksplatsansvarige.

När den olycksplatsansvarige inhämtat alla parter medgivande och olycksplatsen är skyddad ur el- och trafiksäkerhetssynpunkt kan röjningstillståndet lämnas till de som skall leda röjningsarbetet. I anslutning till röjningstillståndet meddelas också de eventuella direktiv som kan behövas av arbetsmiljösäl.

Röjningsmedgivanden respektive röjningstillståndet kan i vissa fall omfatta endast delar av olycksplatsen.

## **4. Räddningsövning**

Järnvägsföretaget och Banverket skall i förebyggande syfte i samverkan genomföra räddningsövningar i den omfattning som överenskommes mellan parterna.

Järnvägsföretaget skall för varje fordonstyp som används och som har utrymme för resande eller personal, lämna underlag för insatskort i enlighet med bilaga 2.1.

Om flera järnvägsföretag trafikerar järnvägssträcka inom samma kommun kan räddningstjänst komma att framställa önskemål till Banverket om samordning mellan järnvägsföretagen. Järnvägsföretaget skall följa de krav som följer härav.

## Bilaga 2.1 – Underlag för insatskort

För framtagande av insatskort ska järnvägsföretaget lämna följande uppgifter till Banverket:

**1. Typ av fordon och kännetecken**

För att räddningstjänst och polis vid ankomst till olycksplats skall kunna identifiera fordonet och därmed använda rätt insatskort.

**2. Var på fordonet det finns större mängder olja eller andra brännbara vätskor**

Så att berörd personal mest effektivt kan utföra räddningsinsats, med minsta risk för egna skador.

**3. Tillträde via dörrar**

Hur man på bästa sätt tillträder fordonet genom att öppna, nödöppna respektive bryta upp dörrar, såväl utifrån som inifrån.

**4. Tillträde via fönster**

Beskrivning av vilka fönster som går att forcera och hur detta görs på bästa sätt.

**5. Tillträde via vagnskorg**

Beskrivning var det går att komma in i fordonet genom vagnskorgen och vilka verktyg som krävs.

**6. Hur fordonet säkras mot rullning**

För att undvika att fordonet rullar iväg.

**7. Urkoppling av högspänning**

Beskrivning av hur huvudbrytaren kopplas ur och hur strömavtagare tas ned från maskinrum.

**8. Urkoppling av batterispänning**

Så att berörd personal mest effektivt kan utföra räddningsinsats, med minsta risk för egna skador.

**9. Lyftinstruktion**

Beskrivning av hur fordonet ska lyftas vid röjning, med minsta risk för skador på fordon, personal och järnvägsnät



## Bilaga 3 – Rutiner vid skadereglering

### Inledning

Ansvar för och ersättning vid sak- eller personskada framgår av Banverkets Allmänna Avtalsvillkor.

Syfte med dessa anvisningar är att uppnå en enhetlig och korrekt skadehantering och skadereglering. Anvisningarna gäller inte för parts regresskrav för skada på tredje man.

### 1. Olyckskategorier

Utrednings- och handläggningsmässigt indelas järnvägsolyckor i följande kategorier:

- Olycka i tågrörelse, vagnuttagning eller växling.
- Sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon (plankorsningsolycka).

### 2. Rapportering

2.1. När olycka i tågrörelse, vagnuttagning eller växlingsrörelse inträffat lämnar Banverket information till:

- SOS-larm (i förekommande fall),
- Banverkets driftledning, som i förekommande fall bland annat kallar bärgningsföretag, och berörd eller berörda järnvägsföretag.

2.2. När olycka sker genom sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon (plankorsningsolycka) lämnar Banverket information till järnvägsföretaget. Järnvägsföretaget agerar enligt följande:

a) Eget försäkrat järnvägsfordon.

- Tar reda på vägfordonets registreringsnummer genom polis eller Banverket.
- Kontaktar vägfordonets försäkringsgivare.
- Ställer sitt skadeståndskrav till vägfordonets försäkringsgivare.

b) Av annan ägt eller försäkrat järnvägsfordon.

- Får genom polis och/eller Banverket vägfordonets registreringsnummer.
- Kontaktar järnvägsfordonsägarens försäkringsbolag eller försäkringsmäklare.
- Sammanställer och sänder in sitt krav, stilleståndskostnader, extrakostnad till vägfordonets försäkringsgivare

### 3. Utredning

3.1. Olycka i tågrörelse, vagnuttagning eller växling utreds av Banverket och järnvägsföretaget.

Anmärkning:

Utredning skall också i särskilda fall genomföras av polis och/eller Statens haverikommission, samt i förekommande fall av Järnvägsstyrelsen.

- 3.2. Sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon utreds av Banverket och polis samt i förekommande fall järnvägsföretag, när dessa händelser medför omfattande skador för järnvägsföretag.

Sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon, varmed avses sammanstötning mellan järnvägsfordon och vägfordon, skall i första hand regleras av vägfordonets försäkringsbolag. Administrationen sker av berört järnvägsföretag vid fordonsskada, och av Banverket vid infraskada.

- 3.3. Utredningsrapport upprättas enligt anvisningar fastställda av bland annat Järnvägsstyrelsen. För att ekonomiskt kunna reglera skadan, skall rapporten bland annat innehålla beskrivning av:

a) Anläggning

- Teknisk standard; räler, sliprar, ballast etc.
- Anläggningens ålder.

b) Fordon/maskin

- Littera och individnummer,
- Fordonets/maskinens ålder,
- Fordonsägare.

c) Tredje man tillhörig utrustning (inklusive annat järnvägsföretag)

Utredningsrapport skall upprättas snarast möjligt och får inte försenas till följd av osäkerhet om skadans kostnader.

Anmärkning:

Det är viktigt att på olycksplatsen säkerställa så mycket information som möjligt för att kunna fastställa vem, eller vad, som orsakat skadan.

Bärgnings- eller röjningsmedgivande kan ges efter att säkerställande av faktainsamling gjorts, för att klargöra orsaken till olyckan i möjligaste mån.

#### 4. Principer för skadevärdering av egendom

- 4.1. Totalskada har uppstått när kostnaden för återanskaffning eller reparation överstiger det i nedanstående framräknade dagsvärdet (V).

a) Föremål

b) Återanskaffningsvärde (A kr)

Återanskaffningsvärdet är vad ett skadat föremål, eller föremål av motsvarande standard och funktion som det skadade, kostar att återanskaffa inklusive alla kostnader att få det på plats, eller i produktion.

Om det inte finns möjlighet att återanskaffa föremålet, beräknas återanskaffningsvärdet genom att värdet vid föremålets anskaffningstidpunkt justeras enligt index (KPI) från angiven tidpunkt fram till skadedagen.

c) Livslängd (N år)

d) Ålder (Y år)

Antal hela år räknat från första gången föremålet togs i bruk.

e) Avskrivningsprocent (P)

Divideras föremålets ålder med dess livslängd, erhålls avskrivningsprocenten  $((Y / N) * 100) = P$ . Den maximala avskrivningen begränsas dock till 80 %, vilket är praxis för fungerande föremål som är i drift eller produktion.

Anmärkning:

Kostnad för reparation av spår med betongsliprar ersätts med återanskaffningsvärdet om skadad spårlängd är kortare än 5 000 spårmeter.

f) Dagsvärdet (V kr)

Föremålets dagsvärde är lika med återanskaffningsvärdet multiplicerat med det ej avskrivna värdet i kr  $V = (A \times (100 - P))$ .

- 4.2. Med reparationskostnad avses de verifierade kostnader, som uppkommit vid återställande av det skadade föremålet till samma funktionsförmåga och skick det hade direkt före skadan inträffade. Reparationen ska utföras med för arbetet adekvat metoder och vidtas under normal arbetstid och under normala förhållanden.

Kostnad för reparation får inte överstiga värdet av totalskada enligt punkt 4.1 ovan. Kostnad för provisorisk åtgärd för att återställa t. ex. spår efter skada kan dock tillkomma under vissa omständigheter, t. ex. om tjäle omöjliggör ett normalt återställande.

- 4.3. Forcering är arbete på övertid, merkostnader för transporter, material och verktyg etc. inköpta på plats, förtäring levererad till olycksplats m.m., allt i avsikt att snabba upp återställande. Tillägget syftar till att forcering är normen, det vill säga att t. ex. Banverket så snabbt som möjligt återställer efter en olycka. Forceringskostnad ska kunna motiveras genom inbesparad avbrottskostnad och ska särredovisas från normal reparationskostnad.
- 4.4. Det åligger parterna att efter bästa förmåga söka minimera den totala skadekostnaden.
- 4.5. Stilleståndsersättning utgår för den tid skadat fordon eller skadad maskin inte kan användas för sitt ändamål. (= Indirekt skada)

För fordon och maskiner beräknas dagsersättningen för stillestånd enligt följande formel:

$\frac{RF \cdot \text{Å}}{2}$	+	$\frac{\text{Å}}{365}$		
100		A	= kr/dag	
	365			
RF = Ränta, gällande referensränta + 2 %				
Å = Återanskaffningsvärde				
A = Avskrivningstid, år				

## 5. Principer för prissättning av tjänster

- 5.1. Endast direkt kostnad hänförlig till fastställd skada ersätts.
- 5.2. Administrativt tillägg utgår ej.
- 5.3. Respektive part svarar för egna utredningskostnader.
- 5.4. Inköpt material faktureras till debiterat pris. Acceptans av Banverket Produktions fakturor utan att de görs om, då de skall likställas med andra aktörer på marknaden.
- 5.5. För maskiner och fordon som används i såväl tågdriften som spårreparationer faktureras skäliga kostnader, enligt verifikat.
- 5.6. För maskiner och fordon som hyrs in av järnvägsföretaget är försäkringsvärdet det som anges i avtalet mellan järnvägsföretaget och fordonsuthyraren.
- 5.7. Inhyrda tjänster, entreprenörer, leverantörer, transporttjänster etc. debiteras enligt styrkt kostnad.

## 6. Former för reglering av skada (ersättningsregler)

- 6.1. Ersättning utges för reparationskostnad eller kostnad för återanskaffning, dock maximalt med föremålets dagsvärde enligt punkt 4.1. Kostnader

skall alltid styrkas enligt punkt 7.1, om inget annat överenskommit i särskild ordning.

Om skadat föremål inte repareras eller återanskaffas, utges ersättning för kostnad motsvarande återställandet, dock högst med föremålets dagsvärde.

## **7. Betalning**

7.1. Ersättningskrav mot orsakande part skall framställas genom faktura. Innan faktura utfärdas skall dock parterna vara överens om vem som orsakat skadan.

Parterna skall vid fakturering styrka krav på ersättningar genom t. ex. kopia av verifikation. Om parterna är oense om del av faktura, skall ostridigt belopp betalas inom angiven tid.

Faktura skall delas upp på följande delposter:

- bärgning/röjning,
- forcering,
- återställande av anläggning
- annan direkt kostnad (specificera), t. ex. omledning och ersättningstrafik.

För varje delpost redovisas kostnaderna uppdelade på

- personalkostnader (timmar och à- pris),
- maskinkostnader,
- materialkostnader och
- externa kostnader

À-contofakturering kan ske efter överenskommelse mellan parterna.

Om ersättningsbelopp delas upp på flera fakturor, skall på den sista fakturan anges att den avser slutfakturering.

7.2. Ränta på fordran utgår enligt räntelagen.

7.3. Moms utgår för närvarande ej på skadestånd.

7.4. Faktura avseende skada orsakad av:

a) Banverket ställs till:

Banverket  
Ekonomiavdelningen  
781 85 BORLÄNGE

b) Järnvägsföretaget ställs till den adress som anges i trafikeringsavtalet.

## **8. Preskription**

- 8.1. Skada skall anmälas skriftligt på sätt och inom tid som anges i Järnvägsnätsbeskrivningen del 2, punkt 5.16.

Har fakturering inte gjorts inom tre år från överenskommelse om ansvarsfrågan, anses kravet förfallet.