

Järnvägsnätsbeskrivning 2011

Del 1 (kapitel 1 - 6), bilagor del 1, del 2

Utgåva 2009-12-13



Uppdateringar

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

Uppdatering	Infört
Ursprungsutgåva	2009-12-13

Innehållsförteckning

1	Allmän information.....	5
1.1	Inledning.....	5
1.2	Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen	5
1.3	Rättslig grund	6
1.4	Juridisk status	6
1.4.1	Allmänna anmärkningar.....	6
1.4.2	Ansvar	6
1.4.3	Prövning.....	7
1.5	Struktur.....	7
1.6	Giltighetstid och avvikelser	7
1.6.1	Giltighetsperiod.....	7
1.6.2	Avvikelser	7
1.7	Publicering.....	8
1.8	Kontakter	8
1.9	RailNetEurope – internationellt samarbete mellan infrastruktur- förvaltare.....	9
1.9.1	One Stop Shop	9
1.10	Förkortningar och definitioner	10
1.10.1	Förkortningar	10
1.10.2	Definitioner.....	11
2	Villkor för tillträde och trafikering	13
2.1	Inledning.....	13
2.2	Allmänna krav för tillträde till tjänster	13
2.2.1	Krav för att ansöka om tågläge	13
2.2.2	Vem har rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik (godstrafik och/eller persontrafik)?	13
2.2.3	Tillstånd	14
2.2.4	Säkerhetsintyg.....	15
2.2.5	Ansvar	15
2.3	Allmänna affärsvillkor.....	16
2.3.1	Ramavtal	17
2.3.2	Tillträdesavtal.....	17
2.4	Operativa regler	18

2.4.1	Föreskrifter.....	18
2.4.2	Övrig information	19
2.5	Specialtransporter	20
2.6	Farligt gods.....	20
2.7	Godkännandeprocess för fordon.....	20
2.7.1	Kommunikationssystemet GSM-R	20
2.7.2	Godkännandeprocess då TSD tillämpas.....	21
2.7.3	Godkännandeprocess då TSD inte tillämpas.....	21
2.7.4	Provkörning.....	21
2.8	Behörighetskrav för operativ personal	22
3	Infrastruktur	23
3.1	Inledning.....	23
3.2	Järnvägsnätets omfattning	23
3.2.1	Gränser	23
3.2.2	Anslutande järnvägsnät	23
3.2.3	Övriga upplysningar om järnvägsnätet	23
3.3	Beskrivning av infrastrukturen	27
3.3.1	Geografisk anläggningsöversikt.....	27
3.3.2	Egenskaper	27
3.3.3	Trafikerings- och kommunikationssystem	29
3.4	Trafikrestriktioner.....	31
3.4.1	Särskild infrastruktur.....	31
3.4.2	Miljörestriktioner	32
3.4.3	Farligt gods	33
3.4.4	Tunnlar	33
3.4.5	Broar.....	33
3.5	Infrastrukturens tillgänglighet	33
3.5.1	Trafikfakta för järnvägsnätet 2005-2008.....	35
3.6	Trafikplatser för resandeutbyte.....	35
3.7	Godsterminaler	35
3.8	Faciliteter	36
3.8.1	Tågbildningsplatser	36
3.8.2	Spår för uppställning	37
3.8.3	Underhålls- och serviceanläggningar.....	37
3.8.4	Bränsledepåer.....	37
3.8.5	Tekniska anläggningar	37
3.8.6	Övriga anläggningar.....	37
3.9	Planerad utveckling av infrastrukturen.....	37
4	Tilldelning av kapacitet.....	41
4.1	Inledning.....	41
4.2	Processbeskrivning	41
4.2.1	Kapacitetsförutsättningar	42
4.2.2	Tilldelningsprocess	47
4.2.3	Ad hoc-process.....	47
4.3	Ansökan om kapacitet	48
4.3.1	Tilldelningsprocess	48
4.3.2	Ad hoc-process.....	49
4.4	Tilldelningsprocessen.....	49
4.4.1	Samordningsprocessen.....	50
4.4.2	Twistlösning.....	50
4.4.3	Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process	51
4.4.4	Ramavtalens påverkan på tilldelnings-processen.....	52

4.4.5	Kapacitetsanalys.....	53
4.4.6	Kapacitetsförstärkningsplan.....	53
4.4.7	Fastställd tågplan.....	54
4.4.8	Auktion vid överbelastad bana.....	54
4.5	Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten ...	55
4.5.1	Process	55
4.6	Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas.....	55
4.7	Specialtransporter och farligt gods.....	55
4.7.1	Tågläge med specialtransport.....	55
4.7.2	Tågläge med farligt gods.....	55
4.8	Särskilda åtgärder vid störningar.....	56
4.8.1	Principer	56
4.8.2	Operativa regler.....	56
4.8.3	Förutsägbara problem.....	56
4.8.4	Problem som inte kan förutses	57
5	Tjänster	58
5.1	Inledning.....	58
5.1.1	Information om andra som tillhandahåller tjänster	58
5.2	Minimipaket av tillträdestjänster	59
5.2.1	Tågläge för persontrafik.....	60
5.2.2	Tågläge för godstrafik.....	61
5.2.3	Tågläge för tjänstetåg.....	62
5.3	Bantillträdestjänster och tillgång till angränsande faciliteter	62
5.3.1	Användning av utrustning för leverans av drivmotorström	62
5.3.2	Bränsledepåer.....	62
5.3.3	Stationer för resenärer, inklusive byggnader och övriga faciliteter (plattformar).....	62
5.3.4	Godsterminaler	63
5.3.5	Rangerbangårdar	64
5.3.6	Spår eller spårområde för tågbildning.....	65
5.3.7	Uppställning	66
5.3.8	Underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar.....	68
5.4	Tilläggstjänster	69
5.4.1	Tillhandahållande av drivmotorström	69
5.4.2	Tillhandahållande av bränsle.....	69
5.4.3	Service för tåg	70
5.4.4	Tågbildningstjänster.....	70
5.4.5	Tjänster gällande specialtransporter och farligt gods.....	72
5.4.6	Andra tilläggstjänster	73
5.5	Extra tjänster.....	73
5.5.1	Telekommunikationsnät.....	73
5.5.2	Tillhandahållande av extra information	73
5.5.3	Teknisk kontroll av fordon.....	74
5.5.4	Andra extratjänster	75
6	Avgifter.....	76
6.1	Avgiftsprinciper.....	76
6.1.1	Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)	77
6.1.2	Bantillträdestjänster enligt 5.3	83
6.1.3	Tillgång till angränsande faciliteter (5.3).....	84
6.1.4	Tilläggstjänster (5.4)	84
6.1.5	Extra tjänster (5.5).....	84
6.2	Avgiftssystem	84
6.2.1	Tågläges- och passageavgifter	84

6.2.2	Bantillträdestjänster och övriga tjänster.....	84
6.2.3	Marginalkostnadsbaserade avgifter, övrig särskild avgift för persontrafik och avgift för godstrafik vid passage av Öresunds-förbindelsen	85
6.2.4	Självkostnadsbaserade avgifter	85
6.2.5	Underlag för avgiftsberäkning	85
6.3	Tariffer.....	86
6.3.1	Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)	86
6.3.2	Bantillträdestjänster enligt 5.3	87
6.3.3	Tillträde till angränsande faciliteter enligt 5.3	88
6.3.4	Tilläggstjänster enligt 5.4.....	90
6.3.5	Extra tjänster	94
6.4	Incitament för högre kvalitet	95
6.5	Reklamation	96
6.5.1	Förseningar/inställda tåg på grund av banarbeten.....	96
6.5.2	Förseningar/inställda tåg till slutstation	96
6.6	Reduktion av avgifter för viss trafik	97
6.6.1	Museitrafik	97
6.7	Bokningsavgift.....	97
6.8	Förändringar av avgifter	98
6.9	Debitering	98

1 Allmän information

1.1 Inledning

Denna järnvägsnätsbeskrivning är utgiven av Banverket. Beskrivningen riktar sig huvudsakligen till järnvägsföretag och till 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 ge ut 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.

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 dessutom 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 och 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 ansöka om att delta i samrådet.

(<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=576&eplanguage=SV&subject=351>)

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 framtågning 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 tillsynsmyndighetens föreskrifter (Transportstyrelsen sedan den 1 januari 2009). Dessa författningar samt delar av den näringsrättsliga lagstiftningen, däribland konkurrenslagen (2008:579), utgör det mest centrala regelverket för järnvägssektorn.

Både järnvägslagen och järnvägsförordningen innehåller bestämmelser om beskrivningen av järnvägsnät. Även Järnvägsstyrelsens alltjämt gällande föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur (JvSFS 2005:1) innehåller bestämmelser om detta. Dessa författningar, liksom övriga författningar som omnämns i detta dokument, finns tillgängliga på (<http://www.lagrummet.se>).

1.4 Juridisk status

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

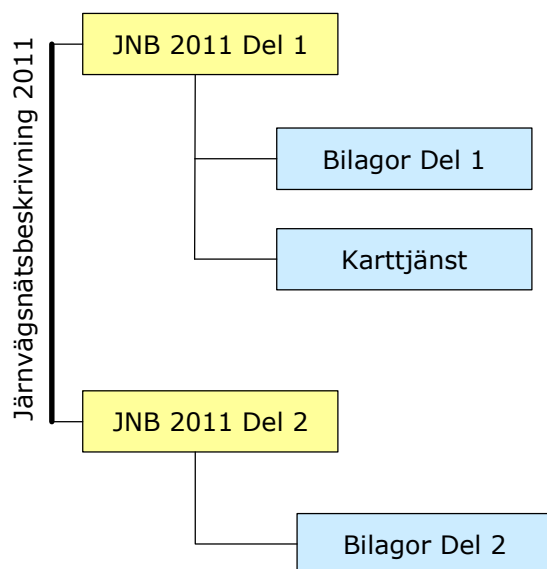
Banverket ansvarar för informationen i järnvägsnätsbeskrivningen enligt vad som följer av lag.

1.4.3 Prövning

Transportstyrelsen ska utöva tillsyn enligt järnvägslagen, järnvägsförordningen och föreskrifter meddelade med stöd av dessa författningar. I enlighet med detta kan Transportstyrelsen 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 (Common Structure, 2009-04-01).



Figur 1.1 Struktur Järnvägsnätsbeskrivning 2011

1.6 Giltighetstid och avvikelser

1.6.1 Giltighetsperiod

Informationen i järnvägsnätsbeskrivningen avser tiden från och med 12 december 2010 klockan 00.00, till och med 10 december 2011 klockan 24.00. Denna period utgör Tågplan 2011.

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 analyseras för att avgöra om de ändrade förutsättningarna är av sådan betydelse att avvikelserna behöver meddelas och om samråd behövs innan avvikelserna eventuellt fastställs. För avvikelser som är direkt säkerhetsrelaterade eller föranledda av ändrade lagar eller andra bindande regler sker inget samråd. Avvikelsemeddelanden inarbetas löpande i järnvägsnätsbeskrivningen och publiceras på Banverkets webbplats Banportalen.

<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=2436&epslanguage=SV&subject=351>

1.7 Publicering

Järnvägsnätsbeskrivningen, inklusive avvikelsemeddelanden, publiceras på Banverkets webbplats Banportalen. Där finns också ytterligare information som hör till järnvägsnätsbeskrivningen. De delar av Järnvägsnätsbeskrivningen som kan publiceras i tryckt form, beställs till självkostnadspris från Banverket Digitaltryck. Adress för beställning, se bilaga 1.1.

På Banportalen publiceras även järnvägsnätsbeskrivningar som upprättats av övriga svenska infrastrukturförvaltare som önskar sådan publicering. Banverket ansvarar inte för sakinnehållet i dessa beskrivningar.

På Banportalen finns möjlighet för aktörer som tillhandahåller järnvägsrelaterade tjänster till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer att publicera kontaktuppgifter med länkar till den egna webbplatsen.

1.8 Kontakter

I bilaga 1.1 finns kontaktuppgifter för

- information om Järnvägsnätsbeskrivning 2011
- information om övriga frågor som rör Banverket
- övriga kontakter
- Planering kundservice
- Järnvägsnätsbeskrivning i tryckt form enligt avsnitt 1.7
- tilldelningsprocess enligt avsnitt 4.3
- ansökan om kapacitet enligt avsnitt 4.3, 5.2 och 5.3
- tilläggstjänster enligt avsnitt 5.4.5.1
- extra tjänster enligt avsnitt 5.5
- redovisning av avgiftsunderlag enligt avsnitt 6.2.4
- reklamation av tjänster
- uppgifter om fordonstyp och strömavtagarmodell enligt bilaga 2.1

1.9 RailNetEurope – internationellt samarbete mellan infrastruktur-förvaltare

Ett antal europeiska infrastrukturförvaltare och kapacitetsfördelare bildade 2004 en gemensam organisation, RailNetEurope (RNE), för främjande av internationell järnvägstrafik. Ett gemensamt kontor för samordning (Joint Office) finns i Wien. RNE representerar sina medlemmar i form av en sammanslutning vars mål är att underlätta för internationell trafik på det europeiska järnvägsnätet.

RNE:s medlemmar samarbetar för att harmonisera arbetssättet inom järnvägen och för att få till stånd ett gemensamt förhållningssätt för att främja europeisk järnvägs-verksamhet ur infrastrukturens synpunkt samt för att gagna hela järnvägsindustrin.

RNE har i dag 35 medlemmar som förvaltar ett nät med ungefär 244 000 kilometer järnvägsinfrastruktur. Infrastrukturförvaltarna ger service åt mer än 140 järnvägs-företag med internationell verksamhet inom Europa.

RNE:s huvudmål är att utveckla och förbättra den internationella järnvägstrafiken. För att åstadkomma detta fokuserar RNE på hela järnvägsinfrastrukturens produktionsprocess. Detta inkluderar harmonisering av medlemmarnas planering på medellång och lång sikt, tidtabellsplanering, marknadsföring, försäljning och drift samt uppföljning, såsom övervakning och rapportering.

1.9.1 One Stop Shop

One Stop Shop (OSS) fungerar som ett nätverk med kundkontaktpunkter som lyder under RNE och lanserades av de europeiska järnvägsinfrastrukturförvaltarna och kapacitetsfördelarna i RailNetEurope. En kund som ansöker om internationell kapacitet behöver enbart kontakta en av dessa OSS, som sedan startar hela processen med internationell samordning för kapacitetsplanering. Den OSS som blivit kontaktad samarbetar tätt med berörda infrastrukturförvaltare och

- erbjuder kunden stöd och information för hela infrastrukturförvaltarens produkt- och servicekedja
- erbjuder all behövlig information för att kunden ska få tillgång till infrastrukturen hos varje enskild infrastrukturförvaltare inom RNE
- handhar förfrågningar om all internationell tågtrafik inom RNE
- ser till att ansökan för nästa tidtabellsperiod beaktas rätt i den årliga tidtabellsprocessen
- tillhandahåller tågtrafikerbjudanden för hela den internationella resan; själva tågtrafikkoordineringen görs i första hand via RNE:s verktyg Pathfinder.

Varje OSS är en del i ett internationellt nätverk som är uppbyggt för att göra tillgången till järnvägens kapacitet så enkel som möjligt för kunderna. OSS erbjuder även information om infrastrukturavgifter, uppföljning av tågföringen samt kvalitetsuppföljning.

OSS-filosofin innebär kompetent och effektiv assistans över alla gränser på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

En lista på OSS kontaktpersoner finns på www.railneteuropa.com.

Banverkets OSS kan nås via e-post: oss@banverket.se. Se även bilaga 1.1.

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 Rail Traffic Management System

GSM-R: Global System for Mobile Communication – Railway

JTF: Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter

JvSFS: Järnvägsstyrelsens författningssamling

OSS: One Stop Shop

PSB: planerade större banarbeten

RNE: RailNetEurope

sth: största tillåtna hastighet

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 rövning i syfte att omhänderta järnvägsföretagets fordon eller egendom.

Delsystem: Del av järnvägssystem.

Godsterminal: Anläggning för omlastning av gods från ett transportmedel till ett annat.

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.

Resande: Personer som medföljer fordonssättet vid en tågfärd, spärrfärd eller växling, utom den tjänstgörande personalen. (JvSFS 2008:7)

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

Rövning: 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.

Transportvillkor: De särskilda villkor som gäller för framförande av specialtransport.

Transporttillstånd: Tillstånd att få genomföra specialtransport.

Tågbildningsplats: Det övergripande begreppet för de platser där tåg bildas, oavsett om det är gods- eller persontrafik. Det finns två typer av tågbildningsplatser: rangerbangårdar och övriga bangårdar.

Tågläge: Den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod. (Järnvägslagen [2004:519], 1 kap. 4 §)

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

2 Villkor för tillträde och trafikering

2.1 Inledning

I detta kapitel av järnvägsnätsbeskrivningen behandlas de villkor som gäller för tillgång till Banverkets tjänster och för trafikering av Banverkets järnvägsnät. Villkoren följer dels av författningar, dels av avtal med Banverket.

För att få tillgång till Banverkets tjänster gäller som huvudregel att den sökande ska uppfylla vissa författningsreglerade krav, vilka beskrivs närmare i avsnitt 2.2.

Därutöver gäller att den sökande, innan tjänsten nyttjas, ska träffa en överenskommelse med Banverket om villkoren för tjänstens nyttjande, se avsnitt 2.3.

I samband med nyttjande av Banverkets tjänster gäller ett antal bestämmelser, såväl med stöd av författning som enligt villkor i avtal med Banverket. Se avsnitt 2.4–2.8.

2.2 Allmänna krav för tillträde till tjänster

Banverkets tjänsteutbud riktar sig till järnvägsföretag och trafikorganisatörer, det vill säga den som har rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik enligt järnvägslagen, järnvägsförordningen och föreskrifter som gäller med stöd av dessa författningar.

Om det krävs någon form av tillstånd för att ansöka om och nyttja en tjänst, gäller att kraven måste vara uppfyllda senast vid ansökningstidens utgång.

2.2.1 Krav för att ansöka om tågläge

Den som enligt järnvägslagen har rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik kan ansöka om tågläge. I båda fallen ställer lagen krav på tillstånd, se avsnitt 2.2.3.

2.2.2 Vem har rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik (godstrafik och/eller persontrafik)?

För godstrafik gäller att ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät inklusive Banverkets järnvägsnät, och att den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § järnvägslagen och hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera järnvägstrafik på svenska järnvägsnät inklusive Banverkets järnvägsnät.

För persontrafik gäller från och med den 1 oktober 2010 att ett järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra persontrafik på svenska järnvägsnät inklusive Banverkets järnvägsnät samt att den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera persontrafik på svenska järnvägsnät inklusive

Banverkets järnvägsnät. I fråga om i vilken utsträckning en trafikhuvudman får utföra eller organisera persontrafik får regeringen meddela föreskrifter. Regeringen får vidare meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms central och Arlanda flygplats, men inte på så sätt införa sådana begränsningar för internationell persontrafik.

Regeringen meddelar därutöver föreskrifter om vem som, utöver vad som framgår av informationen i detta avsnitt av järnvägsnätsbeskrivningen, har rätt att utföra eller organisera trafik på Banverkets järnvägsnät.

2.2.3 Tillstånd

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

- licens
- säkerhetsintyg del A och del B
- 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 Transportstyrelsen anmäla ändringar i verksamheten som kan medföra omprövning av tillståndet eller villkoren.

2.2.3.5 Återkallelse av tillstånd

Transportstyrelsen 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 om

tillståndshavaren under minst sex månader inte använder en licens enligt 3 kap. 2 § järnvägslagen eller under minst ett år inte använder ett annat tillstånd enligt 3 kap. järnvägslagen.

2.2.3.6 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 Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JTF)

Järnvägsstyrelsen har med stöd av 2 kapitlet 1 § i järnvägsförordningen beslutat om utgivning av trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) för bedrivande av trafik och trafiksäkerhetspåverkande arbeten på järnväg. Ytterligare information finns på Transportstyrelsens webbplats (<http://www.transportstyrelsen.se>).

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 kompletterats med ett säkerhetsintyg del B för respektive land där verksamheten utförs.

2.2.5 Ansvar

Frågan om vilka bestämmelser som har störst betydelse för järnvägssektorn som sådan, behandlas i avsnitt 1.3. Den som bedriver verksamhet genom att organisera eller utföra trafik på järnvägsnätet, lyder dock samtidigt under ytterligare regelverk. Flera av dessa regelverk medför ansvar och 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. Författningarna 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 (2006:263) om transport av farligt gods, förordning (2006:311) om transport av farligt gods samt de föreskrifter som är utfärdade med stöd av dessa författningar.
- Järnvägstrafiklagen (1985:192) reglerar järnvägens skadeståndsrättsliga ansvar gentemot järnvägens kunder och tredje man. Lagen har i egenskap av speciallag företräde i förhållande till allmänna skadeståndsrättsliga regler. Vissa andra lagar med skadestandsregler 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.

Ansvarsbestämmelser följer vidare av det avtal med Banverket som ska träffas i samband med tilldelning av ett tågläge, se avsnitt 2.4. 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 Transportstyrelsens 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 ska prövas av Transportstyrelsen. Vilka krav på försäkring som Banverket uppställer i samband därmed anges närmare i Banverkets allmänna avtalsvillkor, se järnvägsnätsbeskrivningens del 2.

2.3 Allmänna affärsvillkor

Huvuddelen av Banverkets allmänna affärsvillkor regleras i Banverkets trafikeringsavtal, se avsnitt 2.3.2.

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 offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) 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.

2.3.1 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 trafikorganisatörer. Ramavtal kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller om avtalet på annat sätt utformas så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

2.3.2 Tillträdesavtal

I samband med tilldelning av ett tågläge ska Banverket och järnvägsföretaget eller trafikorganisatören 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 Transportstyrelsen, 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 Transportstyrelsen 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://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=827&pslanguage=SV&subject=351>

Banverkets 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.

<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=827&pslanguage=SV&subject=351>

2.4 Operativa regler

2.4.1 Föreskrifter

2.4.1.1 Information från Banverket till järnvägsföretaget, före och under trafikutövning

Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) gäller som nationella regler för bedrivande av trafik och trafiksäkerhetspåverkande arbeten på järnväg.

Järnvägsföretag ska ha nödvändiga kompletterande bestämmelser i sina trafiksäkerhetsinstruktioner, enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter JvSFS 2008:8 och i sina övriga säkerhetsbestämmelser. (Se också avsnitt 2.2.3.)

Järnvägsföretag som trafikerar järnvägsnätet ska använda och följa de dokument som anges i del 2. Banverket ansvarar för dokumenten och för att dessa finns att tillgå på Banverkets webbplats Banportalen. Kontaktinformation, se avsnitt 1.8.

<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=2315&epslanguage=SV>

Enligt 10 § JvSFS 2008:7 ska järnvägsföretaget sammanställa en linjebok med beskrivning av de linjer som ska trafikeras, med utgångspunkt från information som Banverket ska tillhandahålla, på papper eller elektroniskt.

Tills vidare ges linjeboken ut enligt de rutiner som gällde innan JvSFS 2008:7 började gälla, vilket innebär att Banverket sammanställer de uppgifter som krävs och delger järnvägsföretagen dessa i form av en linjebok. Linjeboken är indelad i åtta delar: en för varje driftledningsområde (BVF 646.1–8). Järnvägsföretagen ansvarar för att förarna har tillgång till linjeboken.

2.4.1.2 Information från järnvägsföretaget till Banverket under trafikutövning

Järnvägsföretaget svarar för att till Banverkets driftledning meddela avvikelser på 3 minuter eller mer, i förhållande till tilldelat tågläge.

2.4.1.3 Elsäkerhet

De övergripande kraven på elsäkerheten finns i Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK-FS 2008:1, ELSÄK-FS 2008:2 och i ELSÄK-FS 2008:3. Mer information om Elsäkerhetsverket och föreskrifterna finns på Elsäkerhetsverkets webbplats (<http://www.elsakerhetsverket.se>).

Exempel på problemområden

Elöverbryggning är ett problem som förekommer på järnvägsnätet. Elöverbryggning 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 spänningsförande kontaktledning. Reglerna finns i Banverkets elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser (BVF 922).

2.4.2 Övrig information

2.4.2.1 Körordersystemet

Genom körordersystemet delger Banverket säkerhetsorder till förare. För att få tillgång till systemet krävs avtal med leverantören, EDB, och personligt användar-id och lösenord.

I samband med avtalstecknande ska namnet på den behörige beställaren meddelas EDB. Ansökan om behörighet görs på en särskild blankett som kan hämtas på Banverkets webbplats Banportalen.

http://banportalen.banverket.se/Banportalen/pages/1480/Blankett_behorigheter_externt_2009-11-19.pdf

Blanketten skickas därefter till EDB, fax 08-762 54 99 eller via e-post: helpdesk.train@edb.com.

2.4.2.2 Tågorder

Föraren ska ha en giltig tågorder för de sträckor som ska trafikeras. Föraren får normalt tågordern via körordersystemet. Om körordersystemet inte är tillgängligt eller om föraren av någon annan anledning saknar giltig tågorder, ska föraren anmäla detta till tågklareraren för den driftplats där tåget befinner sig, för att på något annat sätt få den information som tågordern innehåller.

2.4.2.3 Dygnsorder

För vissa sträckor inom pendeltågssystemen i Göteborgs- och Stockholmsområdet tillämpas dygnsorder som ersätter tågorder, enligt överenskommelse med järnvägsföretag med tågfärder i nummerserie angiven i respektive linjebok.

2.4.2.4 Operativ tåginformation

Inför nyttjande av tågläge (se avsnitt 5.2) ska järnvägsföretag rapportera uppgifter om bland annat fordon till Banverket. Detta sker via ett webb-gränssnitt till en databas hos Banverket, senast i samband med avgång. De uppgifter som ska lämnas framgår av bilaga 2.1.

I samband med trafikering används databasen även för Banverkets information om trafiken till järnvägsföretagen. Via en karta över Sverige tillhandahåller Banverket information om infrastrukturen (data från Banverkets baninformationssystem) och uppdaterad väderinformation. Dessutom visas i realtid de tåg som trafikerar spåren samt aktuella trafikhändelser. Genom att klicka på ett specifikt tåg ges information om passagetider och eventuella orsaker till förseningar. De uppgifter som ett järnvägsföretag rapporterat in är endast tillgängliga för Banverket och för det aktuella järnvägsföretaget.

2.5 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 kapacitet för specialtransport inkomma till Banverket. För ansökan, se avsnitt 4.3.

Specialtransporten får framföras efter det att Banverket fattat beslut om transporttillstånd och beviljat kapacitet för transporten. För information om sista ansökningsdatum för ansökan om kapacitet och transporttillstånd, se avsnitt 4.2 och figur 4.1.

2.6 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, Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg (MSBFS 2009:3).

Järnvägsföretag som avser att transportera farligt gods ska senast före färdens start lämna information om tågsammansättning, UN-nummer, vagnarnas ordning samt lastvikt till Banverket, se bilaga 2.1. Transportstyrelsen utövar tillsyn över transporter med farligt gods på järnväg.

Se även avsnitt 4.7.2 och 5.4.5.2.

2.7 Godkännandeprocess för fordon

Godkännandeprocessen för fordon regleras i järnvägslagen och järnvägsförordningen. För att ett järnvägsfordon ska få tas i bruk krävs att Transportstyrelsen har gett sitt godkännande. Detta gäller även för säkerhetspåverkande modifieringar. Dokumenten som styr fordonsgodkännandet finns på Transportstyrelsens webbplats (<http://www.transportstyrelsen.se>).

2.7.1 Kommunikationssystemet 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.

För närmare detaljer, se Transportstyrelsens dokument nr 411-b3 Vägledning för GSM-R-installationer i fordon.

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

2.7.2 Godkännandeprocess då TSD tillämpas

Transportstyrelsen tillämpar TSD:er där sådana finns. Dokumenten som styr fordonsgodkännandet finns på Transportstyrelsens webbplats (www.transportstyrelsen.se).

2.7.2.1 Framföranderestriktioner

Med framföranderestriktioner avses Banverkets generella restriktioner för hur fordon får användas, till exempel restriktioner för axellast, metervikt och hastighet.

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

2.7.3 Godkännandeprocess då TSD inte tillämpas

För delsystem som inte omfattas av TSD sköts godkännandeprocessen av Transportstyrelsen. Dokumenten som styr fordonsgodkännandet finns på Transportstyrelsens webbplats (www.transportstyrelsen.se).

2.7.3.1 Internationella överenskommelser om ömsesidigt erkännande

Detta avser de fordon som inte behöver fordonsgodkännande inom ramen för internationella överenskommelser. Dokument som styr fordonsgodkännandet finns på Transportstyrelsens webbplats (www.transportstyrelsen.se).

2.7.3.2 Framföranderestriktioner

Med framföranderestriktioner avses Banverkets generella restriktioner för hur fordon får användas, till exempel restriktioner för axellast, metervikt och hastighet.

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

2.7.4 Provkörning

Provkörning är en undersökning av fordon eller fordonskombinationer och/eller spåranläggningar. Undersökningen kräver tillfälliga ändringar i infrastrukturens tekniska utförande och/eller att infrastrukturen används på ett sätt som ligger utanför de ordinarie rutinerna.

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

2.8 Behörighetskrav för operativ personal

För att få utföra trafik på Banverkets spåranläggning måste krav som framgår av järnvägslagen, järnvägsförordningen och föreskrifter som gäller med stöd av dessa författningar vara uppfyllda. Järnvägsföretagens uppfyllande av dessa krav granskas genom Transportstyrelsens tillståndsprövning, bland annat med avseende på järnvägsföretagets bestämmelser om utbildnings- och behörighetskrav och krav på hälsa och hälsoundersökning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

Järnvägsföretagen ansvarar för att de bestämmelser och villkor som ligger till grund för tillståndsgivningen efterlevs.

Personal som inte omfattas av de krav som gäller för personal som utför arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten, men som ändå måste vistas och arbeta inom spårområdet, ska vara utbildad i och följa Banverkets regler för arbetsmiljö och säkerhet för järnvägsföretag vid aktiviteter inom spårområde, enligt dokument som anges i del 2.

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. Där finns också en användarinstruktion.

<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=1535&eplanguage=SV&subject=351>

Vid motstridigheter mellan karttjänst och text i järnvägsnätsbeskrivningen har texten i järnvägsnätsbeskrivningen företräde.

Vissa sträckor anges med driftplatsnamn inom parentes. Den aktuella informationen gäller då bara fram till driftplatsens gräns.

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 Transportstyrelsens webbplats, (<http://www.transportstyrelsen.se>).

3.2.3 Övriga upplysningar om järnvägsnätet

3.2.3.1 Större förändringar i infrastrukturen

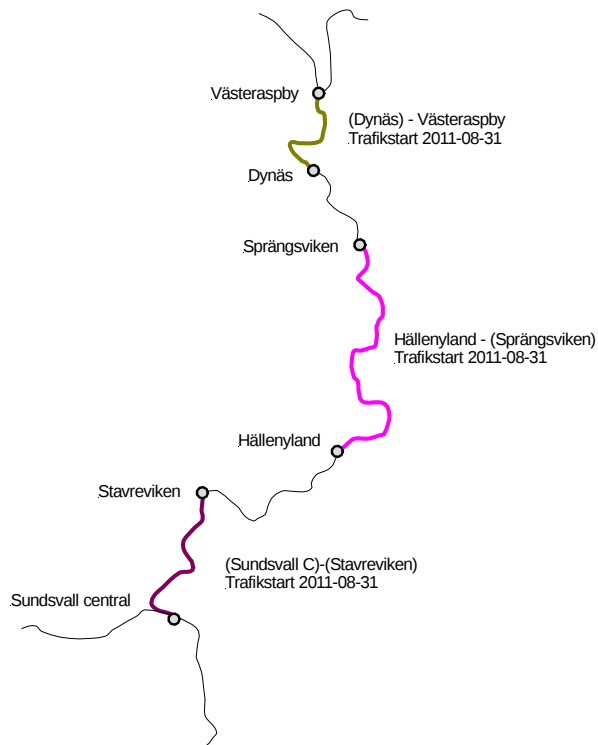
Större förändringar i infrastrukturen under järnvägsnätsbeskrivningens giltighetsperiod:

- **Ådalsbanan, delen (Dynäs)–Västerasby**
Trafikstart med trafikeringssystem E2 den 31 augusti 2011.
- **Ådalsbanan, delen (Hälleyland)–(Sprängsviken)**
Trafikstart med trafikeringssystem E2 den 31 augusti 2011.
- **Ådalsbanan, delen (Sundsvall)–(Stavreviken)**
Trafikstart med trafikeringssystem E2 den 31 augusti 2011.

- **Haparandabanan, Buddbyn–Morjärv**
Trafikstart med trafikeringsystem E2 den 28 november 2011.
Erfarenhetsdrift (med ordinarie tågtrafik) sker därefter i 6 månader.
- **Haparandabanan, Morjärv–Bredviken**
Trafikstart med trafikeringsystem E2 den 28 november 2011. Därefter
erfarenhetsdrift med ordinarie tågtrafik i 6 månader.
- **Malmö central, bangårdsanpassning**
Trafikstart med trafikeringsystem H den 12 december 2010, med
reducerad signalering och ATC. Trafikstart med ERTMS E1 den
12 december 2013 (Järnvägsnätsbeskrivning 2014).
- **Citytunneln i Malmö**
Malmö central–Lernacken: Trafikstart med trafikeringsystem H den
12 december 2010, med reducerad signalering och ATC. Trafikstart med
ERTMS E2 den 12 december 2013 (Järnvägsnätsbeskrivning 2014).
Hyllie–Svågertorp–Lockarp: Trafikstart med trafikeringsystem H den
31 maj 2011, med reducerad signalering och ATC. Trafikstart med
ERTMS E2 den 12 december 2013 (Järnvägsnätsbeskrivning 2014).

Med tidpunkt för trafikstart menas den tidpunkt då markutrustningen för ERTMS är godkänd och i funktion samt överlämnad till Banverkets förvaltning. Banverket fördelar kapaciteten på anläggningen. Reglerna för trafik i system E2 och E3 gäller. Fordonen ska då vara utrustade med ombordsystem.

För Ådalsbanan inleds en provdriftsfas efter trafikstarten med trafikeringsystem E2. Det innebär att anläggningen har mycket begränsad kapacitet, vilket i sin tur kan innebära stora begränsningar i trafikvolym och hastighet. Hela Ådalsbanan planeras ha full kapacitet den 31 augusti 2011.



Figur 3.1 ERTMS system E2, Ådalsbanan



Figur 3.2 ERTMS system E2, Haparandabanan

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

Järnvägsnätet är grovt uppdelat i tre huvudgrupper: TEN höghastighetsnätet, TEN konventionella nätet och nationella nätet (sub-TEN).

TEN höghastighetsnätet (TEN-HS)

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

- Malmö–Katrineholm–Södertälje syd övre–Stockholm–Sundsvall (utom Arlandabanan)
- Malmö–Göteborg via Väst kustbanan
- Göteborg–Trollhättan via Nordlänken
- Göteborg–Katrineholm inklusive Karlstad–Laxå.

Dessutom ingår samtliga normalhuvudspår inom Stockholms central.

I karttjänsten visas de sträckningar som ingår i TEN-HS.

På flerspårssträckor omfattas inte de normalhuvudspår som i normalfallet enbart trafikeras av pendeltåg eller regionaltåg. Dessa spår klassas som det nationella nätet (sub-TEN).

TEN konventionella nätet (TEN-CS)

Det konventionella nätet omfattar normalhuvudspår på

- Malm banan
- Haparandabanan, Buddbyn–Morjärv
- Kalixbanan
- Stambanan genom Övre Norrland
- Botniabanan
- Ådalsbanan, Sundsvall–Västeråsby
- Norra stambanan
- Mittbanan
- Godsstråket genom Bergslagen
- Värmlandsbanan, Karlstad–Charlottenberg–(Oslo)
- Trollhättan–Kornsjö–(Oslo)
- Södra stambanan, Åby–Nyköping–Järna
- Godsstråket genom Skåne
- Ystadsbanan, Lockarp–Ystad
- Öresundsförbindelsen.

I karttjänsten visas de sträckningar som ingår i TEN-CS

Nationella nätet (sub-TEN)

Det nationella nätet omfattar resterande delar av järnvägsnätet: normalhuvudspår, huvudspår, sidospår och banor som inte tillhör TEN-nätet enligt ovanstående beskrivning. Vid nybyggnad och större ombyggnad på det nationella nätet 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 3.4.

3.3.1.1 Spårtyper

I karttjänsten framgår var Banverket har dubbelspårssträckor och flerspårssträckor.

3.3.1.2 Spårvidd

Spårvidden är 1 435 mm. På delar av Haparanda bangård och på sträckan mot finska gränsen är spårvidden 1 524 mm.

3.3.1.3 Driftplatser och noder

Avståndet mellan driftplatser kan mätas i karttjänsten.

3.3.1.4 Detektorer

Banverket har olika typer av stationära detektorer längs banan för teknisk kontroll av järnvägsfordon. Det är främst för att upprätthålla säkerheten, men även för att skydda banan mot skador. Vid larm har Banverket rätt att vidta nödvändiga åtgärder. Att detektorer finns befriar inte järnvägsföretag från ansvar för skador.

Detektorerna består till största delen av varmgångs- och tjuvbromsdetektorer, men det finns även ett antal hjulskadedetektorer med vägningsfunktion samt anläggningar för kontroll av kolslitskena på strömvtagare och för upptryck hos strömvtagare.

Karttjänsten visar var detektorerna är placerade och vilken funktion de har.

Se även avsnitt 5.5.3.

3.3.2 Egenskaper

3.3.2.1 Lastprofil

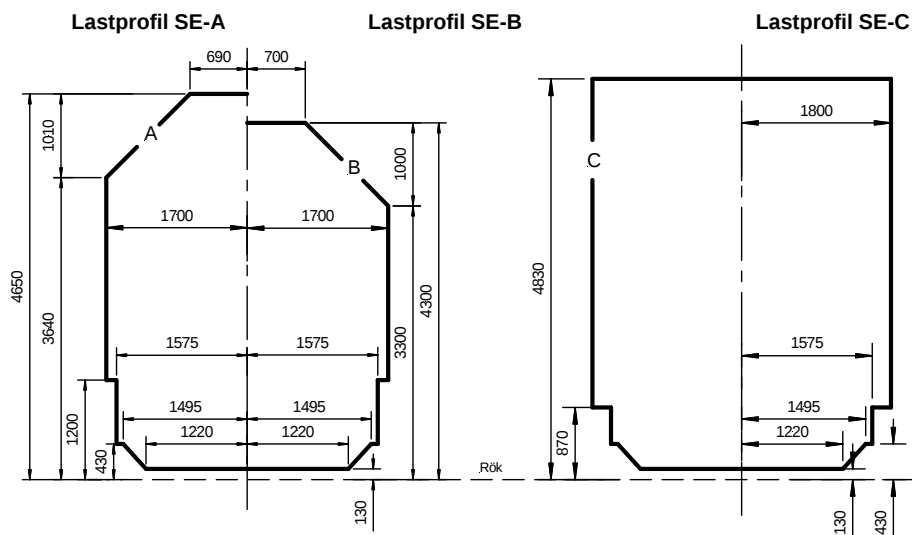
Hela järnvägsnätet kan trafikeras av fordon som uppfyller kraven för lastprofil SE-A (största bredd 3 400 mm och högsta höjd 4 650 mm) förutom sträckan Kiruna–Riksgränsen som kan trafikeras av fordon som uppfyller kraven för lastprofil SE-B (största bredd 3 400 mm och högsta höjd 4 300 mm). Se karttjänsten. Dessa lastprofiler gäller under vissa bestämda förutsättningar och sammanhänger med beräkningsregler för bestämning av största tillåtna last- och fordonsstorlek. 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 oftast framföras på det svenska järnvägsnätet.

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

De europeiska lastprofilerna GA och GB inryms i lastprofil SE-A. Den europeiska lastprofilen GC inryms i den svenska lastprofilen SE-C och hanteras därmed som specialtransport. Ingen av de europeiska lastprofilerna inryms i lastprofil SE-B.

Transporter enligt UIC-normen 596-6 hanteras tills vidare som specialtransporter på det svenska järnvägsnätet.

Tekniska data om dessa lastprofiler framgår av figur 3.3 *Lastprofiler*.



Figur 3.3 Lastprofiler

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, vilket anges som banans linjeklass. I karttjänsten redovisas linjeklasser för 2-, 3- och 4-axliga vagnar samt linjeklasser och sth för 6-axliga vagnar. Linjeklassbenämningarna följer de internationella linjeklasserna enligt SS-EN 15528:2008.

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.

Hastigheter

Största tillåtna hastighet (sth) för respektive fordon framgår av linjeböckerna BVF 646.1–8 samt linjebeskrivning i desamma. Sth för 6-axliga vagnar framgår av karttjänsten.

3.3.2.3 Lutningar

I bilaga 3.6 ges information om de största lutningarna per stråk.

3.3.2.4 Största tillåtna hastighet

I bilaga 3.5 visas information om största tillåtna hastighet per stråk. Uppgifterna per stråk beskriver den hastighet 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 Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter JvSFS 2008:7 anges maximalt tillåtna tåglängder med hänsyn till bromsgrupp:

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

Ovanstående bestämmelser innebär inte att infrastrukturen generellt tillåter dessa tåglängder. Vilka tåglängder som tillåts provas 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 strömvtagare hänvisas till BVS 543.330.

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

3.3.3 Trafikerings- och kommunikationssystem

3.3.3.1 Signalsystem

Se avsnitten 3.3.3.2 och 3.3.3.4.

3.3.3.2 Trafikeringssystem

Trafiken övervakas och styrs operativt av tågklarare, genom att de manövrerar växlar och signaler på driftplatserna. De olika typerna av trafikeringssystem ger i olika grad tekniskt stöd för tågklararen, och för vissa system finns även ett tekniskt skydd för trafiken. Karttjänsten visar var dessa trafikeringssystem används.

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

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

Övriga spår

På vissa driftplatser finns sidospår, med eller utan signalstyrning, där rörelser genomförs som växling. Normalt ansvarar förarna för de olika växlingsrörelserna och för att samråda om hur dessa ska genomföras. Hastigheten ska vara begränsad så att alla fordonsrörelser ska kunna stanna framför varje hinder.

3.3.3.3 Kommunikationssystem

Banverket har infört järnvägsradiosystemet GSM-R enligt europeisk standard, se karttjänsten. Systemet är speciellt anpassat för järnvägen. Nätet täcker Banverkets järnvägsnät med undantag för sträckorna som anges i 3.4.1.1. Av dessa har endast Kilafors–Marmaverken och Härnösand–Långsele täckning för GSM-R. Genom införandet av GSM-R underlättas kommunikationen mellan förare och trafikledning. 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 driftplatser som saknar ATC, men som ändå ingår i längre sträckor med ATC. Dessa är Borås central, Gävle rangerbangård, Göteborgs central, Kil, Kisa, Karlskrona central, Landskrona godsbangård, Luleå, Mora, Sundsvalls central, Sundsvalls rangerbangård, Trelleborg, Uddevalla, Vetlanda, Vimmerby, Värnamo och Ånge rangerbangård.

3.3.3.5 ETCS

ETCS (European Train Control System) är en europeisk standard för ATP (Automatic Train Protection). ETCS utgör tillsammans med GSM-R, Eurobaliser och radioblockcentraler det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System).

ETCS tillsammans med STM (Specific Transmission Module) ersätter ATC-utrustningen i fordonen och medger att fordonen kan framföras överallt på det svenska järnvägsnätet, oavsett om infrastrukturen är konstruerad för ERTMS eller det äldre ATC-systemet.

3.4 Trafikrestriktioner

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

3.4.1 Särskild infrastruktur

Följande sträckor på Väst kustbanan (stråk 3) är reserverade för persontrafik enligt 6 kapitlet, 3 § i järnvägslagen:

- (Helsingborgs godsbangård)–Landskrona östra
- Helsingborgs central (resecentrum)– (Helsingborgs godsbangård)
- Maria–Helsingborgs godsbangård
- Kävlinge–Lund.

För trafikering av dessa sträckor 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.
- Samtliga järnvägsfordon ska uppfylla de tekniska krav som gäller för lastprofil, dragkraft och bromsförmåga.

Vid omledningstrafik krävs ett skriftligt medgivande från Banverket innan transporten planeras.

För trafikering på ovanstående sträckor finns alternativ infrastruktur som är anpassad för godstrafik:

- Godstrafik mellan Helsingborgs godsbangård och Landskrona östra framförs via Rååbanan–Godsstråket genom Skåne och Väst kustbanan, Kävlinge–Landskrona östra.

- Godstrafik mellan Helsingborgs central (resecentrum) och Helsingborgs godsbangård: restriktionen gäller Helsingborgs central (resecentrum) som är belägen i tunnel varför ingen alternativ väg är relevant. Se även nedanstående sträcka för genomgående trafik.
- Godstrafik mellan Maria och Helsingborgs godsbangård framförs via Skånebanan. Långdistanstrafik framförs via Godsstråket genom Skåne och Skånebanan.
- Godstrafik mellan Kävlinge och Lund framförs via Skånebanan och Södra stambanan, eller i undantagsfall via Skånebanan–Rååbanan och Södra stambanan.

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 föransmälan till tågklarerare för transporter på banan samt manuell bomfällning vid tre plankorsningar.)
- Kvillsfors–Järnforsen
- Helmershus–Ljungby
- Timsfors–Strömsnäsbruk
- Kristianstad–Långebro
- Karpalund–Hanaskog
- Jörn–Arvidsjaur (saknar även växelanslutning i Jörn).

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 2.6.

- Tågtunneln i Helsingborgs central (resecentrum) får inte trafikeras med farligt gods.
- Tågtunneln genom Glumslöv får inte trafikeras med farligt gods.

För ovanstående platser finns alternativ infrastruktur för godstrafik med farligt gods. Se avsnitt 3.4.1

3.4.4 Tunnlar

Persontåg och godståg bör inte samtidigt befinna sig i tågtunneln i Glumslöv. Förutom det finns inga särskilda restriktioner utöver de som nämns i avsnitt 3.4.1 och 3.4.3.

3.4.5 Broar

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

3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

För mer information om 2011 års planerade större banarbeten (PSB), se bilaga 3.2.

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 plattformssval. Även hastighetsnedsättningar, såväl tillfälliga som permanenta, kan förekomma. Trafikstörningar kan förväntas bland annat i Stockholm, Malmö, Mälardalen, Öresundsområdet och Skåne.

Projekten med mest störande inverkan är följande:

- åtgärds paket Stockholm/Mälardalen, nya spår genom Stockholm (Citybanan)
- Mälarbanan Barkarby–Kallhäll
- bangårdsombyggnad i Malmö
- plattformsförlängningar på 50 stationer i Skåne
- Kraftsamling Öresund.

3.5.1 Trafikfakta för järnvägsnätet 2005-2008

I tabellen visas ett sammandrag av transportfakta, punktlighet, komforttal och infrastrukturrelaterade tågstörningar. Uppgifterna är sammanställda från Banverkets årsredovisningar. Järnvägsnätets tillgänglighet kommer sannolikt inte att vara 100 procent under 2011.

	2008	2007	2006	2005
Miljarder person-km	11,0	10,4	9,6	8,9
Miljarder ton-km gods	23,3	23,3	22,03	21,7
Punktlighet persontåg totalt	92 %	92 %	91 %	92 %
Punktlighet godståg totalt	77 %	77 %	78 %	79 %
K-tal i medeltal ¹	79	71,9	74	74,5
Tågförseningar orsakade av infrastrukturen timmar/miljoner tåg-km ²	112	108	105,6	115,1
Miljoner tåg-km	139,5	133,2	129,2	126,4

¹ K-tal erhålls från mätningar med mätvagn och är ett mått på avvikelser från teoretiskt spårsläge 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

3.6 Trafikplatser för resandeutbyte

För information hänvisas till karttjänsten.

3.7 Godsterminaler

I karttjänsten visas information om kombiterminaler samt hamnar med järnvägsanslutning.

På Banverkets webbplats Banportalen finns ett sökbart system för Banverkets lastplatser (Laslo). Systemet är under uppbyggnad, och Banverket kan därför inte garantera att uppgifterna är korrekta.

<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=2257&eplanguage=SV&subject=355>

3.8 Faciliteter

3.8.1 Tågbildningsplatser

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

Tågbildningsplats är det övergripande begreppet för de driftplatser där tåg bildas och upplöses, oavsett om det är gods- eller persontrafik.

Det finns två typer av tågbildningsplatser: rangerbangårdar och övriga bangårdar. Nedan följer en kort beskrivning av vilka förutsättningar som gäller för dessa två typer:

1. Rangerbangårdar definieras utifrån att följande fyra strecksatser uppfylls:

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

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 Tomtebodå; se karttjänsten.

2. Övriga bangårdar

Övriga bangårdar finns på driftplatser, och definieras utifrån att följande två strecksatser uppfylls:

- 1 växel eller fler
- 1 spår eller fler.

3.8.1.1 Rangerbangårdar

Tabellen visar de spår där tjänsten kapacitet på rangerbangård tillhandahålls, se avsnitt 5.3.5.

Rangerbangård	Trafikplats-signatur	Spår som ingår i rangerbangården
Jönköping	Jögb	1–12, 40–42
Helsingborg	Hb	11–35, 73–82
Borlänge	Blg	10–31
Västerås	Våv	5–14, 201–204
Hallsberg	Hrbg	301–309, 11–18, 21–28, 31–38, 41–48, 201–209, 104–106
Trelleborg	Trg	9–18, 91
Tomtebodå	Tm	10–33, 40–45, 50–56
Sävenås	Sär	101–110, 1–33, 51–53
Malmö	Mgb	3a, 5a, 14–39
Ånge	Åg	6–32, 102–107
Gävle	Gäb	101–124
Sundsvall	Suc	5–7, 10–14
Nässjö	N	5–7, 9, 10r–31, 33–36, 53–57, 62–64, utdraget, vallspår

3.8.2 Spår för uppställning

Se bilaga 3.1 ”Tillgänglig kapacitet på sidospår och värmeposter”

3.8.3 Underhålls- och serviceanläggningar

För information hänvisas till avsnitt 5.3.8.

3.8.4 Bränsledepåer

För information hänvisas till avsnitt 5.3.2

3.8.5 Tekniska anläggningar

I Göteborg Skandiahallen finns en bromsprovsanläggning för laddning av luft i tågens bromssystem, täthetskontroll och bromsprov. För att nyttja denna anläggning finns krav på utbildning. För information hänvisas till avsnitt 5.3.8.

3.8.6 Övriga anläggningar

För information hänvisas till avsnitt 5.3.8.

3.9 Planerad utveckling av infrastrukturen

De satsningar som redovisas nedan baseras på dokumenten:

- ”Revidering av Framtidsplanen för järnvägen”, bilaga 1 ”Slutlig objektslista”

- Swedish ERTMS implementation plan, daterad 2007-09-27.

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 2010–2012 pågår följande större investeringsprojekt:

- Abisko bangårdsförlängning
- Bana väg i väst, dubbelspår och kapacitetsåtgärder Göteborg–Trollhättan
- Botniabanan
- Brattby, ny mötesstation
- Citybanan i Stockholm
- Citytunneln i Malmö och bangårdsanpassning av Malmö central (Utbyggnad till ERTMS ingår i projektet)
- Förslöv–Ängelholm, dubbelspår
- Gävle–Sundsvall, mötesstationer, ökad kapacitet
- Göteborgs central, byte av signalställverk
- Hallandsås
- Hallsberg–Örebro, spårbyte
- Haparandabanan, Boden–Morjärv–Kalix, elektrifiering och upprustning samt Kalix–Haparanda, ny järnväg
- Ludvika–Norrköping, anpassning för att underlätta transformatortransporter som överskrider lastprofilen
- Motala–Mjölby, dubbelspår
- Mälarbanan, Tomtebodavägen–Kallhäll, ökad kapacitet
- Mälardalen/Stockholm, kraftsamling
- Skåne, plattsformsförlängningar
- Sundsvall, genomfart
- Svealandsbanan, partiellt dubbelspår, mötesstationer och förstärkt kraftförsörjning
- Söderhamn–Kilafors, ökad kapacitet
- Södertälje centrum–Södertälje hamn
- Södertälje kanal, ny bro
- Umeå, ny godsbangård
- Uppsala, bangård och resecentrum
- Västerhaninge–Nynäshamn, ökad kapacitet
- Ådalsbanan.

Under perioden 2010-2012 planeras följande större investeringsprojekt för byggstart:

- Gävle–Sundsvall, mötesstationer (2010)
- Göteborgs central, byte av signalställverk
- Mjölby–Nässjö, kontaktledningsbyte
- Sundsvall, genomfart
- Söderhamn–Kilafors, stax 25 ton och kapacitetsåtgärder (preliminärt 2010)
- Södertälje centrum–Södertälje hamn, dubbelspår (preliminärt 2010)
- Hallsberg–Örebro, banunderbyggnad
- Harghamnsbanan, utbyggnad ERTMS (2012)
- Kramfors, resecentrum.

Under perioden 2013–2017 planeras följande större investeringsprojekt för byggstart:

- Alvesta bangård och resecentrum
- Bergslagsbanan, Gävle–Frövi/Kil, ökad kapacitet
- ERTMS-Regional införs på ett antal lågtrafikerade banor
- Falun–Borlänge, dubbelspår
- Falköping–Nässjö, ökad kapacitet
- Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår
- Gävle–Sundsvall, stax 25 ton och lastprofil C
- Gällivare–Kiruna, upprustning av kontaktledning
- Hallsberg, införande av ERTMS
- Hallsberg–Degerön, dubbelspår
- Hallsberg–Järna–(Stockholm), införande av ERTMS
- Helsingborg–Hässleholm (efter 2015)
- Herrljunga–Borås, spårbyte
- Hässleholm–Halmstad, införande av ERTMS
- Hässleholm–Malmö, upprustning av kontaktledning
- Hässleholm–Lund, ökad kapacitet
- Kil–Öxnered, kraftförsörjningsåtgärder
- Kilafors–Gävle/Storvik, Stax 25 ton
- Linköpings central, ökad kapacitet
- Malmбанan, införande av ERTMS
- Malmö–Hässleholm, Öresundsförbindelsen, Citytunneln och Malmö personbangård – ERTMS införs
- Mjölby–Katrinehamn, införande av ERTMS

- Mälarbanan, ökad kapacitet
- Nässjö–Hässleholm anpassning av persontrafiken
- Ostlänken, dubbelspår inklusive bangårdsombyggnad Norrköping
- Strångsjö–Simonstorp, spårbyte
- Åstorp–Teckomatorp, ökad kapacitet
- Öxnered–Håkantorp, spårupprustning.

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

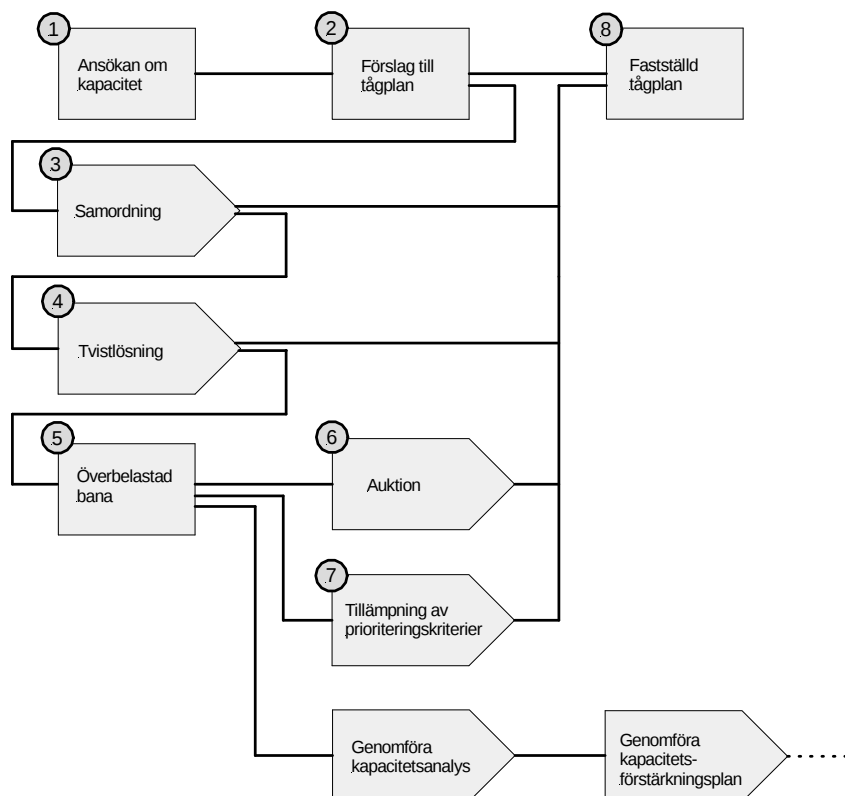
Processen delas in i:

- tilldelningsprocess, som avser att skapa ettårig tågplan för perioden 2010-12-12 – 2011-12-10
- ad hoc-process, som avser uppdatering av den ettåriga tågplanen vid nya kapacitetsbehov (t.ex. justering av tilldelad kapacitet eller helt nya behov).

Tidsplan för tilldelning av kapacitet

Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
	2010-01-11	Förplanerade tåglägen för internationella korridorer klara
1	2010-04-12	Sista datum för ansökan till tågplan 2011
2	2010-07-05	Förslag till tågplan 2011 publiceras
	2010-07-12-- 2010-08-22	Synpunkts- och samordningsperiod för internationella gränspassagetider
	2010-08-06	Synpunkter på förslag till Tågplan 2011 ska ha inkommit till Banverket senast klockan 9.00.
	2010-08-23	Fastställelse av internationella gränspassagetider
3	2010-08-06-- 2010-08-30	Samordningsperiod
4	2010-08-30	Datum för begäran om tvistlösning
	2010-09-07	Tvistlösning avslutad
5	2010-09-08	Beslut om att förklara infrastrukturen överbelastad
6	2010-09-08	Datum för tillkännagivande av tåglägen till auktion
6	2010-09-09	Bud lämnas av sökande
6	2010-09-10	Delgivning av resultatet av auktion och besked om eventuell kompletterande budgivning
6	2010-09-13	Kompletterande bud lämnas och resultatet av auktionen delges.
7	2010-09-13	Kapacitetstilldelning med tillämpning av prioriteringskriterier
8	2010-09-17	Fastställd Tågplan 2011 publiceras
	2010-09-17	Sista datum för anmälan om behov av underlag för annonseringsbeställning för persontåg i Tågplan 2011
	2010-10-25	Ad hoc-processen startar

	2010-11-12	Sista datum för inlämnande av annonseringsbeställning för persontåg i Tågplan 2011
	2010-11-17	Sista datum för ansökan om transporttillstånd för Specialtransporter i Tågplan 2011
	2010-12-12	Tågplan 2011 börjar gälla (trafikstart)



Figur 4.1 Tidsplan och processkarta för tilldelning av kapacitet

4.2.1 Kapacitetsförutsättningar

4.2.1.1 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 enkelspårdrift. I syfte att minska trafikpåverkan kan Banverket, utan att påverka det totala tidsbehovet för banarbetet, tidigarelägga eller senarelägga starttiden för PSB.

För ad hoc-processen utgör *fastställd tågplan* (delen kapacitetstilldelning för banarbeten) förutsättningar, för exempelvis framkomlighet och hastigheter på

järnvägsnätet. Samtliga ansökningar om kapacitet i ad hoc-processen ska vara anpassade efter den fastställda kapacitetstilldelningen för banarbeten.

4.2.1.2 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

<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=1543&pslanguage=SV&subject=351>

och på <http://www.railneteuropa.com> , där mer information finns om internationell trafik.

Avsikten med de förplanerade tåglägena är att på ett tidigt stadium visa ett antal möjliga tåglägen för gränsöverskridande trafik mellan generellt viktiga platser i det internationella perspektivet. Tåglägena är framtagna av infrastrukturförvaltarna i samråd och tilldelas efter ansökan i de nationella tilldelningsprocesserna.

Både för nationella och gränsöverskridande tåglägen går det att ansöka om att trafikera enligt de förplanerade tåglägena. Om flera ansökningar förekommer, har den gränsöverskridande trafiken förtur till det förplanerade tågläget. Då det förplanerade tågläget är känt vid ansökningstillfället kan tågläget i tilldelningsprocessen ge ett internationellt tåg viss prioritet mot annan ansökt nationell trafik. När tågplanen är fastställd kan förplanerade tåglägen ligga till grund för en ansökan om restkapacitet.

4.2.1.3 Trångsektorsplan

Kapacitetsbegränsningar uppkommer på de delar av järnvägsnätet där efterfrågan på tåglägen är högre än den tillgängliga kapaciteten. Ansökningar om tåglägen kan då inte tillgodoses fullt ut. På banor med högt kapacitetsutnyttjande är det extra viktigt att ta fram förutsättningarna för den tågtrafik som är möjlig att leverera med acceptabel transportkvalitet.

För att kunna utnyttja kapaciteten på ett effektivt sätt i trafikintensiva områden upprättar Banverket trångsektorsplaner. Planerna kan utformas som förplanerade tåglägeskanaler, tidsintervall mellan tåg eller principer vid trafikering.

Trångsektorsplanerna finns publicerade på Banverkets webbplats Banportalen

<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=2358&pslanguage=SV&subject=351>

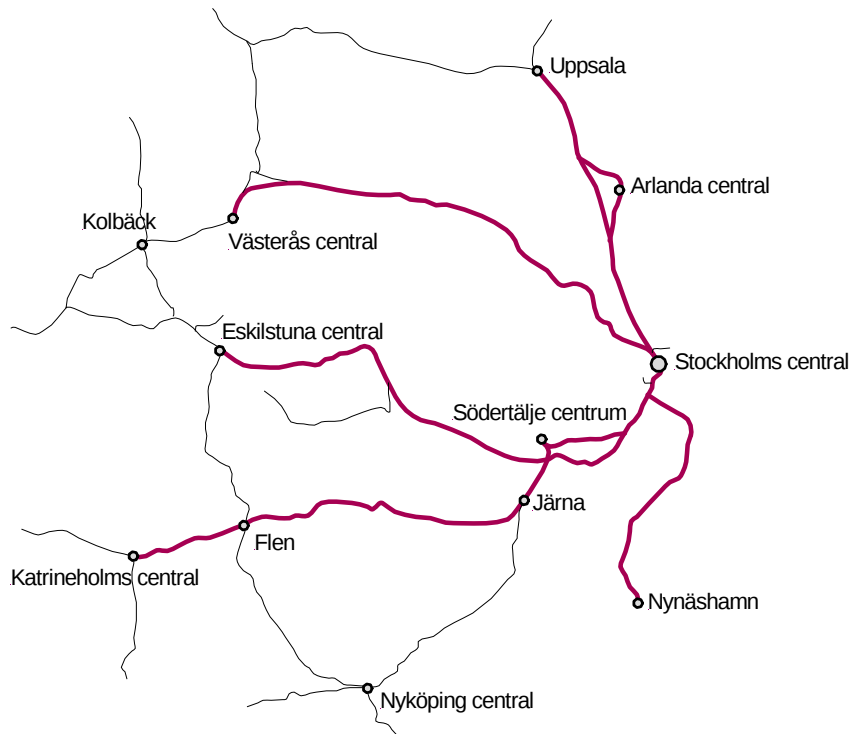
I avsnitten 4.2.1.3.1 och 4.2.1.3.2 beskrivs övergripande trångsektorsplanerna för Mälardalen och Göteborgsområdet. För mer detaljerad beskrivning hänvisas till Banportalen.

Trångsektorsplanerna gäller som anvisningar vid ansökan om tåglägen och tilldelning av kapacitet.

4.2.1.3.1 Trångsektorsplan Mälardalen

Trångsektorsplanen beskriver principerna för trafikering av Mälardalsområdet. En principtidtabell finns för hela området. För de mest belastade avsnitten finns förplanerade tåglägeskanaler.

Geografisk avgränsning



Figur 4.2. Trångsektorsplan Mälardalen, geografisk avgränsning

Tidsintervall mellan tåg

För att omkringliggande sträckor med lägre kapacitet ska kunna möta trafikökningen, och för att transportkvaliteten i trafiksystemet ska kunna säkerställas, används förutbestämda tidsintervall mellan tågen.

Tidsintervallen mellan tågen är fördelade enligt följande:

Tidsintervall	Norr om Stockholm C	Söder om Stockholm C
≥ 2 min		Stockholm C – Stockholms södra
≥ 3 min	Stockholm C–Solna ¹ Stockholm C–Sundbyberg	Stockholms södra–Älvsjö Södertälje hamn–Södertälje centrum
≥ 4 min	Solna–Uppsala C Sundbyberg–Kungsängen	Älvsjö–Järna Älvsjö–Västerhaninge
≥ 5 min	Kungsängen–Västerås N	Järna–Katrineholm

1) Då Arlanda Express-tåg körs före ett annat tåg kan 2 minuters tidsintervall tillämpas.

Undantag från ovanstående kan göras när ett tåg leds in på ett annat spår än det efterföljande tåget. Då kan tidsintervallet i vissa fall minskas med en minut.

Tåglägeskanaler Stockholms central–Stockholms södra

För den hårt belastade sträckan Stockholms central–Stockholms södra är ett kanalsystem framtaget. Detta bygger främst på hur tågen ska trafikera angränsande fyrspår på sträckan Stockholms södra–Älvsjö, men hänsyn har även tagits till angränsande sträckor norr om Stockholms central.

Kanalsystemet består av 28 förplanerade tåglägen per timme och riktning, med följande trafikstruktur:

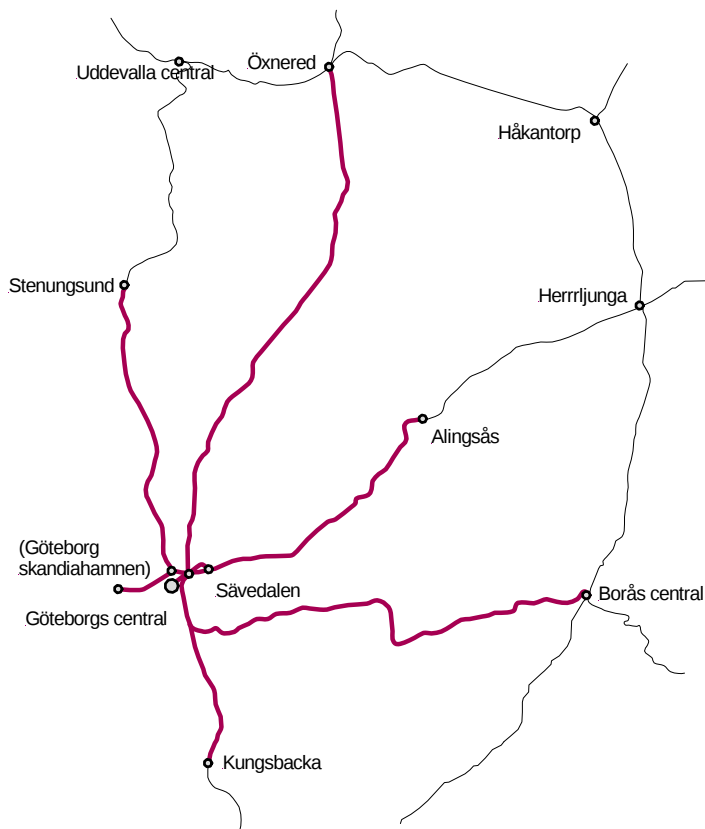
- 14 tåglägen till och från innerspårerna på angränsande fyrspårssträcka
- 10 tåglägen till och från ytterspårerna på angränsande fyrspårssträcka
- 4 tåglägen reserverade av Banverket.

Fyra tåglägen i timmen har Banverket reserverat för att öka möjligheten till återställning av trafiken vid driftstörningar. Detta innebär att 24 av de förplanerade 28 tåglägena för närvarande är bokningsbara, vilket kan förändras om transportkvaliteten i området avsevärt förbättras.

4.2.1.3.2 Trångsektorsplan Göteborg

Trångsektorsplanen beskriver principerna för trafikering av Göteborgsområdet. En principtidtabell har tagits fram för området.

Geografisk avgränsning



Figur 4.3 Trångsektorsplan Göteborg, geografisk avgränsning

Tidsintervall mellan tåg

För att omringliggande sträckor med lägre kapacitet ska kunna möta trafikökningen och för att transportkvaliteten i trafiksystemet ska kunna säkerställas, används förutbestämda tidsintervall mellan tågen.

Tidsintervallen mellan tåg är fördelade enligt följande:

Tidsintervall	Västra stambanan	Västkustbanan
≥ 4 min	Olskroken–Alingsås	Gubbero–Kungälv
≥ 5 min	Göteborg C–Olskroken	Göteborg C–Gubbero

Tåglägen Göteborgs central

Kapaciteten för Göteborgs central begränsas bland annat av antalet spår och av korsande tågvägar mellan avgående och ankommande tåg. För att minimera antalet korsande tågvägar finns en principtidtabell för avgångs- och ankomsttider på Göteborgs central var femte minut.

En något förenklad uppdelning mellan banor:

- Tåg från Västra stambanan, Norge/Vänerbanan och Bohusbanan delar på 12 tåglägen per timme och riktning.
- Tåg från Västkustbanan och Kust till kust-banan delar på 12 tåglägen per timme och riktning.

Tåglägen Västra stambanan

För Västra stambanan, delen Göteborg–Alingsås, är belastningen störst på eftermiddagen i riktning från Göteborg. Ett trafikeringsscenario med 8 tåg per timme och riktning har utarbetats för tidsperioden 15.00–18.00. Trafikstrukturen visar hur trångsektorsplanen kan tillämpas, och den är vald utifrån erfarenhet och kända önskemål om trafikering från berörda trafikhuvudmän och järnvägsföretag. Syftet är att utnyttja linjekapaciteten maximalt, genom optimering av tåglägeskanalerna.

Antal	Tågslag	Relation	Medelhastighet
1	Godståg	Sävenäs–Hallsberg	80 km/tim (låg)
2	Lokaltåg	Göteborg–Alingsås	80 km/tim (låg)
1	Lokaltåg	Göteborg–Floda	80 km/tim (låg)
1	Regionaltåg	Göteborg–Hallsberg/Stockholm	100 km/tim (medel)
1	Regionaltåg	Göteborg–Falköping/Skövde	100 km/tim (medel)
2	Snabbtåg/posttåg	Göteborg–Stockholm	120 km/tim (snabb)

Tåglägen Västkustbanan och Kust till kust-banan

Principitidtabellen för Västkustbanan och Kust till kust-banan bygger på förutbestämda avgångs- och ankomsttider vid Göteborgs central var femte minut. Teoretiskt innebär detta 12 tåglägen per timme och riktning.

Kapacitetsrestriktioner i form av varierande medelhastighet Göteborg–Kungsbacka och korsande tågvägar i Almedal och Gubbero gör att det blir 8 tåglägen per timme och riktning på Västkustbanan, varav 2 tåglägen i första hand är avsedda för godståg, samt 2 tåglägen per timme på Kust till kust-banan, sträckan Göteborg–Borås.

4.2.2 Tilldelningsprocess

Här hanteras ansökan om kapacitet som inkommit senast 2010-04-12. Tilldelningsprocessen resulterar i *fastställd tågplan*. I den fastställda tågplanen tilldelas kapacitet för perioden 2010-12-12 – 2011-12-10 med minutexakta angivelser.

4.2.3 Ad hoc-process

För ansökan om kapacitet eller justering av kapacitet som inkommit efter 2010-04-12 gäller att dessa hanteras inom ad hoc-processen. I figur 4.1 framgår när tilldelningen i ad hoc-processen startar.

Inom ad hoc-processen gäller att ansökningarna behandlas i den ordningsföljd de kommit in, och svar lämnas inom fem arbetsdagar.

I bilaga 3.3 framgår tidsgränser för ad hoc-ansökan vid behov av tillkommande bevakning av driftplatser.

Banarbeten av akut karaktär kan planeras med kort framförhållning och måste ibland av säkerhetsskäl tilldelas kapacitet som tidigare tilldelats någon annan sökande i *fastställd tågplan* eller ad hoc.

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 Tilldelningsprocess

Ansökningar om kapacitet ska vara skriftliga, och Banverkets blankett måste användas för att ansökan ska behandlas. Blanketten som ska användas för ansökan om kapacitet på det järnvägsnät som Banverket förvaltar samt tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård (se avsnitt 5.4.4.1) finns på Banverkets webbplats Banportalen

<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=592&epslanguage=SV&subject=351>

Den blankett som Banverket tillhandahåller har filformatet Excel och är avsedd att databehandlas för import i Banverkets system. För den del av ansökan som avser tåglägen och associationer får även filformatet T-DEF användas för direktimport av data i Banverkets system. Innehållet måste då lämnas in även i textform, och informationen ska specificeras enligt avsnitt 3 och 4 i bilaga 4.1. Banverket lämnar på begäran en specifikation av filformatet T-DEF.

I bilaga 4.1 framgår vad en ansökan om kapacitet ska innehålla. Bilaga 4.3 innehåller den trafikkalender som ansökan ska baseras på.

För persontrafik gäller att annonseringsbeställning för skyltning och utrop ska lämnas skriftligen och vara Banverket tillhanda senast fyra veckor innan den nya tågplanen börjar gälla. Information om de uppgifter som efterfrågas för annonseringsbeställning finns i bilaga 4.1. Banverket tillhandahåller på begäran föregående tågplans skyltning, för att underlätta beställningen.

Adresser för ansökan, se bilaga 1.1.

Tidsplan för tilldelningsprocess, se avsnitt 4.2.

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 1.1. Om inte Pathfinder används, bör blanketten "Path request form" användas.

Blanketten finns förutom på Banverkets webbplats Banportalen

<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=592&epslanguage=SV&subject=351>

även på <http://www.railneteuropa.com>.

4.3.2 Ad hoc-process

Samma rutin som för ansökan i tilldelningsprocessen tillämpas. Se avsnitt 4.3.1.

I bilaga 1.1 framgår vart en ad hoc-ansökan ska skickas beroende på var och när tjänsten ska nyttjas. Om ansökan avser en tjänst som ska nyttjas inom sju dagar, ska den skickas till driftledningscentralen i det aktuella driftledningsområdet. Om tjänsten sträcker sig över flera driftledningsområden ska ansökan skickas till driftledningscentralen i det driftledningsområde som tjänsten utgår från.

Driftledningsområdenas indelning framgår av karttjänsten.

4.4 Tilldelningsprocessen

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. Datumet för fastställelse framgår av figur 4.1. 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 avsnitt 4.2.

Om yttrandena över *förslag till tågplan* innehåller behov av ändringar, inleds processteget samordning. Om inga ändringar behövs kan tågplanen fastställas.

Förslag till tågplan innehåller

- alla inkomna ansökningar om tåglägen, nationella som internationella
- infrastrukturförvaltarens planerade banarbeten
- behovet av reservkapacitet för ad hoc-ansökningar om tåglägen, 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.

4.4.1 Samordningsprocessen

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.

4.4.2 Tvistlösning

Om en intressekonflikt inte ser ut att få sin lösning under samordningen, kan de sökande som är berörda av konflikten begära tvistlösning vid en given tidpunkt, se figur 4.1. När en sökande begär tvistlösning ska denne samtidigt inkomma till Banverket med en beskrivning av intressekonflikten, en konsekvensbeskrivning för den egna produktionen samt en motivering till varför de lösningar som föreslagits i samordningen inte accepteras.

Vid en begäran om tvistlösning kan de sökande föreslå andra lösningar av intressekonflikten.

Efter begärd tvistlösning kallar 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 av de sökande begärt tvistlösning. Om en intressekonflikt blir löst i detta processteg, kan tågplanen fastställas.

4.4.3 Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process

Om en intressekonflikt inte fått sin lösning under samordning eller tvistlösning ska Banverket förklara den berörda delen av infrastrukturen överbelastad. Banverket delger de sökande beslutet och offentliggör det på Banverkets webbplats Banportalen

<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=1227&pslanguage=SV&subject=351>

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. Banverket fastställer då tågplanen genom att använda prioriteringskriterier eller auktion. För detaljer om prioriteringskriterierna, se bilaga 4.2.

Om infrastrukturen förklaras överbelastad, ska en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan tas fram. För detaljer, se avsnitten 4.4.5 och 4.4.6.

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

4.4.3.1 Prioriteringskriteriernas syfte

Prioriteringskriterierna är bedömningsgrund för hur intressekonflikter om infrastrukturkapacitet ska avgöras när de inte kan lösas frivilligt mellan de sökande. Prioriteringskriterierna ska visa vilken av de föreslagna lösningarna som medför att infrastrukturen används samhällsekonomiskt effektivast för tågslägen och banarbeten.

Järnvägens sätt att säkerhetsmässigt styra trafiken leder till ständigt förekommande kort- eller långvarig trängsel, där tågen tvingas anpassa sin tidtabell till omkringliggande tågrörelser. Denna anpassning av tågens tidtabeller är i realiteten trängsel som kan fördelas mellan de berörda tågen på olika sätt. Om trängseleffekterna ska fördelas i syfte att hålla fram viss trafik på bekostnad av annan trafik, behövs kriterier för att avgöra vilken trafik som ska hållas fram och vilken som får stå tillbaka. Om detta inte kan ske i samförstånd behövs prioriteringskriterier.

En annan situation där prioriteringskriterier behövs är när en sträcka eller ett spår inte längre kan ta emot mer trafik utan att det uppstår en absolut överbelastning. I ett sådant fall måste det avgöras vilket tågsläge som helt måste avstå från tilldelad kapacitet. Även i detta fall behövs prioriteringskriterier för att avgöra vilket tågsläge som får stå tillbaka, såvida inte detta kan ske i samförstånd.

Ytterligare en situation är när en avvägning ska göras mellan banarbeten och ett eller flera tågslägen. Det kan finnas olika lösningar som involverar olika sätt för banarbetet att begränsa tillgången till infrastrukturen. Därmed kan

intressekonflikter uppstå mellan banarbetets tilldelade kapacitet och tåglagets kapacitet. Sådana konflikter ska kunna avgöras genom prioriteringskriterierna.

När det är tillämpligt kommer ett förfarande med auktion att väljas i stället för prioriteringskriterier som grund för fastställande av tågplanen, se avsnitt 4.4.8.

4.4.3.2 Användning av prioriteringskriterier i tilldelningsprocessen

Prioritering är nödvändig för att kunna fatta beslut om fördelningen av kapacitet när olika intressen står mot varandra. Det är viktigt att denna prioritering är konkurrensneutral och icke-diskriminerande. Prioriteringen ska vara tillräckligt transparent och resultaten spårbara. För alla ansökningar som inkommit inom den angivna tiden ska inte tidpunkten för ansökan eller kapacitetsinnehav i tidigare tågplan utgöra grund för prioriteringen.

Grunden för all prioritering är Banverkets exklusiva rätt att tilldela kapacitet i enlighet med prioriteringskriterier, utan att efterfråga de sökandes frivilliga acceptans. Denna rätt förutsätter att

1. Banverket förklarat den aktuella banan överbelastad
2. intressekonflikten som föranleder prioriteringsåtgärden inte har kunnat lösas på frivillig väg eller genom auktion (se avsnitt 4.4.8).

Prioriteringskriterierna utgör den enda tvingande processregel som infrastrukturförvaltaren kan tillgripa för att tvinga fram en lösning på intressekonflikter och fastställa tågplanen.

Detta faktum utgör inte bara en realitet under processens slutskede, utan blir en katalysator till samordningsprocessen där man genom frivilliga överenskommelser försöka lösa intressekonflikter. Banverket kommer att försöka lösa de intressekonflikter som uppstår från ansökan om tågläge eller under samordningsprocessen, och där kommer prioriteringskriterierna att vara en viktig informationskälla i syfte att nå samförståndslösningar.

4.4.3.3 Fastställelse av tågplanen genom användning av prioriteringskriterier

Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte har kunnat samordnas kommer Banverket att fastställa tågplanen, antingen genom att tilldela kapacitet i enlighet med prioriteringskriterierna eller med auktion. I denna situation medför användning av prioriteringskriterierna att Banverket avgör intressekonflikter utan att efterfråga de sökandes frivilliga acceptans.

4.4.4 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 2.3.1) och några garantier för ett bestämt tågläge kan därför inte finnas.

4.4.5 Kapacitetsanalys

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

<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=1227&pslanguage=SV&subject=351>

Kapacitetsanalysen kommer att utföras utifrån beslutet om överbelastad infrastruktur.

Kapacitetsanalysen anger

- orsakerna till överbelastning
- förslag på metoder för att åtgärda den överbelastade infrastrukturen
- förslag på åtgärder på kort sikt (upp till ett år) och på lång sikt (upp till tre år).

4.4.6 Kapacitetsförstärkningsplan

Inom sex månader efter det att en kapacitetsanalys avslutats, offentliggör Banverket en kapacitetsförstärkningsplan på Banverkets webbplats Banportalen

<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=1227&pslanguage=SV&subject=351>

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 Banverket utifrån denna analys avser att vidta samt en tidsplan för detta arbete. Tidsplanen omfattar maximalt tre år. De åtgärder som analyseras och föreslås kan vara åtgärder i infrastrukturen, anpassningar av tågläget eller åtgärder relaterade till järnvägsföretagens fordon och vagnar.

Om det finns en kapacitetsförstärkningsplan för den överbelastade infrastrukturen, och om denna plan håller på att genomföras, upprättas inte någon ny kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan.

4.4.7 Fastställd tågplan

Den tilldelade kapaciteten framgår av *fastställd tågplan* som presenteras på Banverkets webbplats Banportalen

<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=1543&pslanguage=SV&subject=351>

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 Transportstyrelsen hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut om kapacitetstilldelning står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Av en ansökan om tågläge ska det framgå om tågläget ansökts för järnvägsföretagets eller trafikorganisatörens räkning. Det är den som har ansökt om tågläget som sedan kan tilldelas detta. I samband med tilldelning av tågläget ingår den som ansökt och tilldelats ett tågläge trafikeringsavtal med Banverket.

Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge ska dock inte anses som överlåtet om en trafikorganisatör anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken. Den som har överlåtit ett tågläge får vägras tilldelning av tågläge vid samma eller nästkommande tågplan. Se kapitel 6 i järnvägslagen.

4.4.8 Auktion vid överbelastad bana

Vid överbelastad bana med intressekonflikt mellan likvärdiga lösningar kommer Banverket att kalla till auktion med budgivning i stället för att utnyttja sin exklusiva rätt att använda prioriteringskriterierna för att fastställa tågplanen (se avsnitt 4.4.3.2). Med likvärdiga lösningar avses sådana som Banverket inte har kunnat lösa i den ordinarie tilldelningsprocessen och som inte kommer att kunna avgöras med prioriteringskriterier.

Två eller fler järnvägsföretag kan delta i auktionen som omfattar en budomgång. Den budgivare som lämnar det högsta anbudet får tågläget. Avgiften som denne betalar är det näst högsta anbudet, det vill säga en så kallad andraprisauktion. Senast en arbetsvecka efter avslutad auktion ska den vinnande budgivaren betala in hela avgiften till Banverket. Den (eller de) förlorande parterna erbjuds inget ersättande tågläge. Eventuellt nytt tågläge söks i ad hoc-processen (se avsnitt 4.3.2).

Om flera parter lämnar samma vinnande bud, ska parterna lämna ett nytt bud i en andraprisauktion.

Om avgiften inte betalas in, kommer Banverket att avkräva den vinnande budgivaren en tillkommande avgift på 30 procent av det ursprungliga budet. Banverket kommer också att erbjuda det aktuella tågläget till den förlorande parten.

Om enbart två budgivare ingår i auktionen, erbjuds den förlorande parten tågläget gratis. I övriga fall stryks den vinnande budgivaren och dennes bud, och den näst högste budgivaren får läget till den tredje budgivarens pris, och så vidare i fallande ordning.

Auktionsförfarandet kan bli föremål för justeringar.

4.5 Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten

När det gäller planerade större banarbeten (PSB), se avsnitt 4.2.1.1. Kriterier för PSB beskrivs i avsnitt 3.5, och 2011 års PSB presenteras i bilaga 3.2.

4.5.1 Process

Ansökan och tilldelning om kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten som inte är PSB görs enligt avsnitt 4.3.

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 den 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 kapacitet för specialtransport görs enligt avsnitt 4.3. För transportvillkor och transporttillstånd se avsnitt 2.5 och 5.4.5.1.

4.7.2 Tågläge med farligt gods

Om tågläget innefattar transport av farligt gods ska detta meddelas vid ansökan om tågläge. Ansökan om tågläge görs enligt avsnitt 4.3. Transport om farligt gods ska anmälas enligt avsnitt 2.6.

4.8 Särskilda åtgärder vid störningar

4.8.1 Principer

Riktlinjer för operativ trafikledning utfärdas inför varje tågplan. Kapacitetstildelning 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 sändas till Banverket senast i samband med ansökan om kapacitet. Detta för att 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 planerade 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 eller en trafikorganisatör ska vid röjnings- och nödsituationer, på infrastrukturförvaltarens begäran och i enlighet med vad parterna kommit överens om, ställa sådana resurser till förfogande som förvaltaren anser mest lämpliga för att återställa förhållandena till det normala. Se även 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 driftplatserna 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. Om järnvägsföretaget använder någon annan modell av strömvtagare eller något annat fordon, enligt bilaga 2.1, ska järnvägsföretagen lämna fotografier och övriga uppgifter till Banverket.

Vid röjning utför Banverket nedbindning eller demontering av järnvägsföretagets strömvtagare. Vid akuta situationer kan Banverket avlägsna strömvtagaren med de metoder som situationen kräver. Banverket ansvarar inte för skador på strömvtagarna, om det inte kan påvisas att Banverket orsakat skadan genom felaktigt agerande.

Om järnvägsföretagets fordon eller dess strömvtagarmodell inte finns i bilaga 2.1, 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 arbetsjordning och nedbindning eller demontering av strömvtagaren.

När röjningen avslutats svarar järnvägsföretaget för 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.

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 tjänsten tågläge. I denna tjänst ingår rätt att nyttja den kapacitet som tilldelats (spår och växlar) i enlighet med definitionen av tågläge (se avsnitt 1.10.2), trafikledning, nödvändig information med mera.

- **Bantillträdestjänster och tillträde till angränsande faciliteter**

I denna kategori ingår tillträde till spårkapacitet utöver vad som omfattas av minimipaketet, exempelvis uppställning och tågbildning samt tillgång till angränsande faciliteter i form av godsterminaler, stationsbyggnader med mera.

- **Tilläggstjänster**

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

- **Extra tjänster**

I denna kategori ingår exempelvis tjänster som extra information och tillgång till GSM-R.

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 kapacitet.

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.

För transport av arbetsfordon, då inga arbeten utförs, ska ansökan om kapacitet göras i form av minimipaket (tågläge). Särskilda bestämmelser för arbetsfordon tillämpas för järnvägsfordon för vilka Banverket – utifrån sin infrastruktur – har beslutat ska användas för banarbeten.

5.1.1 Information om andra som tillhandahåller tjänster

Banverket erbjuder andra svenska infrastrukturförvaltare att publicera sin järnvägsnätsbeskrivning på Banverkets webbplats Banportalen.

(<http://banportalen.banverket.se/Banportalen/templates/bvJNBPage.aspx?id=829&epslanguage=SV&subject=351>).

På Banportalen finns också möjlighet för aktörer som tillhandahåller järnvägsnära tjänster till järnvägsföretag och trafikorganisatörer att publicera kontaktuppgifter med länkar till den egna webbplatsen.

(<http://banportalen.banverket.se/Banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=1593&epslanguage=SV&subject=351>)

Banverket ansvarar inte för informationen i andra infrastrukturförvaltares järnvägsnätsbeskrivningar eller för innehållet i tjänster som erbjuds av andra aktörer.

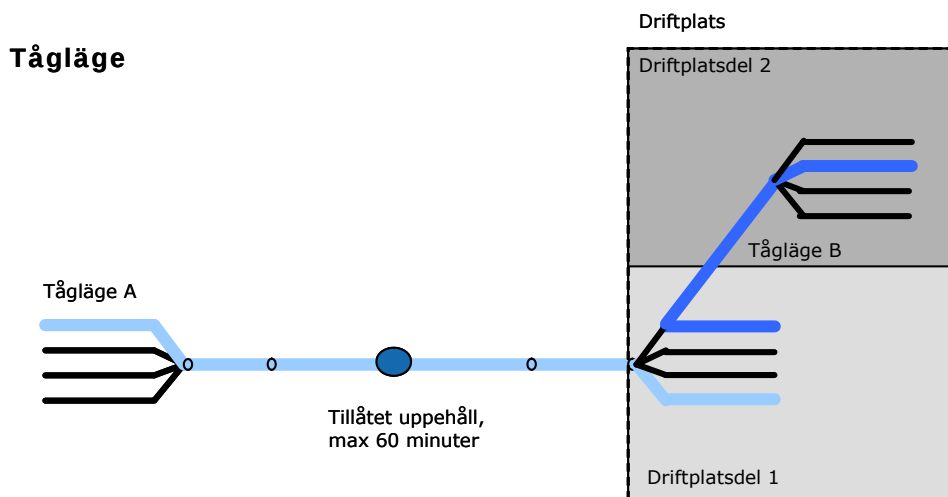
5.2 Minimipaket av tillträdestjänster

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

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

Tjänsten tågläge omfattar hela förflyttningen från en plats till en annan, från det att fordonsrörelsen inleds på utgångsstationen till det att fordonet stannat på slutstationen. I tågläget ingår uppehåll på maximalt en timme (60 minuter) per plats. Se figur 5.1, tågläge alternativ A. Om längre uppehåll än en timme per plats önskas krävs ansökan om tjänsten uppställning, se avsnitt 5.3.7.

För förflyttningar över driftplatsgräns, eller mellan driftplatsdelar inom en driftplats, krävs ansökan om tågläge. Se figur 5.1.



Figur 5.1 Tågläge alternativ A; mellan driftplatser. Tågläge alternativ B; mellan driftplatsdelar.

5.2.1 Tågläge för persontrafik

Om trafikuppgiften omfattar transport av resande ska ansökan avse tågläge för persontrafik. 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 Banverkets trafikledningsbeslut 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. Trafikledningen inkluderar trafikövervakning och tågklarering, inklusive information om tågrörelser. Se även avsnitt 3.3.1.4 och 3.3.3.

Banverkets trafikledning på sidospår består i att upplysa om vilka växlingsrörelser och A-skydd som pågår. De aktörer som verkar på platsen svarar för samordningen av dessa rörelser.

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 förhållande till fastlagd tidtabell)
- f) aktuellt ankomst- eller avgångsspår
- g) prognoser på ankomst- eller avgångstider vid eventuella trafikstörningar som medför en försening på 5 minuter eller mer

- h) bedömd förseningsorsak vid försening på 3 minuter eller mer
- i) trafikhändelser, information om eventuella åtgärder för återställande av bana och trafik samt prognoser för detta
- j) mätvärden i realtid från Banverkets detektorer (se avsnitt 5.5.3).

Då trafikverksamheten sker i form av spärrfärd (JvSFS 2008:7) ingår endast tjänsterna i punkterna a–c, f och i. Spärrfärd förekommer endast i de fall de tekniska förutsättningarna för tågfärd inte kan uppfyllas.

Banverket levererar trafikinformation GRUND till järnvägsföretaget eller trafikorganisationen genom olika kanaler såsom e-post, telefon och Internet eller via direkt åtkomst till Banverkets IT-system. Banverket svarar inte för den utrustning som är nödvändig för att ta del av trafikinformation GRUND.

För upplysningar om tillgång till Banverkets IT-system, se Banverkets webbplats Banportalen.

<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=1273&epslanguage=SV&subject=355>).

För information om operativa regler, se avsnitt 2.4. För uppgifter som ska lämnas före tågs avgång, se bilaga 2.1.

5. Trafikinformation till resenärer (BAS)

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

Den webbaserade trafikinformationen kan även fås på järnvägsföretagets eller trafikorganisationens egen webbplats.

Underlag för Banverkets trafikinformationsuppdrag hanteras enligt avsnitt 4.3.1. Mer information om Trafikinformation BAS finns i bilaga 4.1 och bilaga 5.1.

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 resande 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.

5.3 Bantillträdestjänster och tillgång 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, se även avsnitt 5.1.1.

5.3.3 Stationer för resenärer, inklusive byggnader och övriga faciliteter (plattformar)

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

5.3.3.1 Spårkapacitet vid plattform

Banverket tillhandahåller spårkapacitet vid plattform som en del av tjänsten tillträde, eller i form av tjänsten uppställning. Se avsnitt 5.3.7.

5.3.3.2 Tillgång till plattform

Tjänsten omfattar såväl plattform för resandeutbyte som särskilda service-plattformar. 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.

5.3.3.3 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 (<http://www.jernhusen.se/>)

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

För information om tillgång till stationsbyggnader hänvisas till Jernhusen AB (<http://www.jernhusen.se/>) eller andra aktörer som äger eller förvaltar stationsbyggnader, se även avsnitt 5.1.1.

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 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 andra trafikslag.

Kombiterminaler

Banverket förvaltar spår på ett antal kombiterminaler där andra aktörer tillhandahåller markytor, faciliteter och tjänster. Ansökan om spårkapacitet för uppställning i samband med lastning och lossning vid dessa terminaler sker enligt avsnitt 5.3.7.

Lastplatser

Banverket tillhandahåller spårkapacitet vid lastplatser i form av tjänsten uppställning, se avsnitt 5.3.7. Vid tilldelning av spårkapacitet kommer ansökningar som kan knytas till lossning och lastning av gods att värderas högre än annat spårutnyttjande (till exempel uppställning) på dessa platser.

5.3.4.2 Tillgång till anläggningar inom godsterminal

Kombiterminaler

På kombiterminalerna tillhandahåller Banverket inga anläggningar.

Lastplatser

På de platser som betecknas som lastplatser tillhandahåller Banverket markytor och i förekommande fall enklare anläggningar, i befintligt skick, för lossning och lastning av gods. Exempel på sådana anläggningar är sidolastkajer och ändkajer. Med tjänsten tillgång till anläggningar inom godsterminal följer rätten att nyttja dessa ytor och anläggningar under den tid som spårkapacitet tilldelats.

Hantering av gods sker med mobil utrustning som den sökande själv svarar för. Hantering av nedskräpande gods, till exempel timmer, är inte tillåten. Om Banverket tvingas sanera anläggningen kommer den som tilldelats kapacitet att få betala saneringen.

Lagring av gods tillåts inte på dessa platser. Ytor lämpliga för lagring av gods i anslutning till lastplatser kan i vissa fall vara tillgängliga för arrende.

För mer information om lastplatser samt villkor för nyttjande av dessa, se avsnitt 3.7, eller kontakta Planering Kundservice på Banverket Leveransdivisionen, se bilaga 1.1.

5.3.5 Rangerbangårdar

Tjänsten rangerbangårdar omfattar tillträde till spår och tillgång till anläggningar inom rangerbangårdar. Rangerbangårdarna och de spår som tillhör respektive anläggning framgår av avsnitt 3.8.

I tjänsten ingår tillgång till

1. **de spår, växlar och rangerspecifika anläggningar som tilldelats på rangerbangården**

Här avses rätten att nyttja tilldelad kapacitet enligt de villkor som fastställts i tågplanen, trafikeringsavtal, tillstånd och licenser samt enligt gällande föreskrifter. På rangerbangårdar där Banverket eller en tjänsteleverantör som Banverket godkänt tillhandahåller tågbildnings-tjänster, kan inskränkningar förekomma.

Rätten att nyttja den tilldelade kapaciteten kan bli föremål för Banverkets trafikledningsbeslut 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) och extern el (uppvärmning) där det finns sådan**

Här avses rätten att använda Banverkets kontaktledning på elektrifierade rangerbangårdar. Dessutom ingår rätten att använda befintliga värmeposter.

3. **trafikledning**

Här avses rätten att, där så är möjligt, via Banverkets trafikstyrnings- och kommunikationssystem ta del av operativ information. Banverkets trafikledning på sidospår består i att upplysa om vilka växlingsrörelser och A-skydd som pågår. De aktörer som verkar på platsen svarar för samordningen av dessa rörelser.

4. **trafikinformation till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer**

Här avses information till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer från och med att kapacitet på rangerbangården tilldelats, under och efter nyttjandet av kapaciteten. Trafikinformationen omfattar

- a. villkor för nyttjandet av rangerbangårdens spår och anläggningar
- b. eventuella avvikelser från fastställd tågplan
- c. planerade ankomst- och avgångstider
- d. trafikhändelser, information om eventuella åtgärder för återställande av anläggningar samt prognoser för detta.

Trafikinformation levereras till järnvägsföretaget eller trafikorganisatören genom olika kanaler, se avsnitt 5.2.

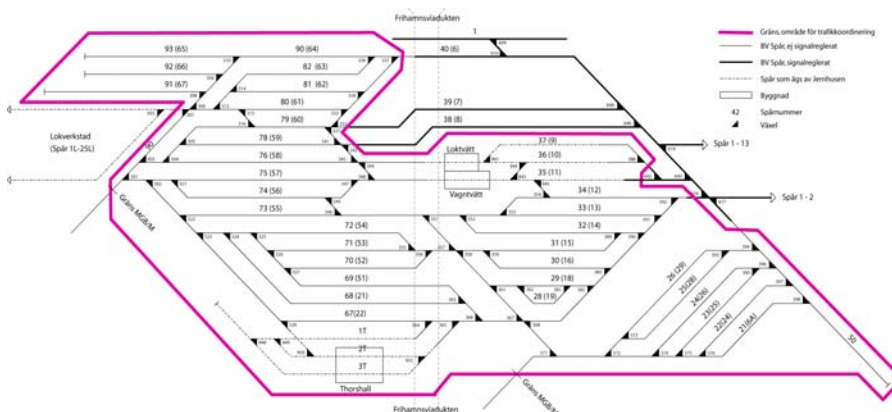
Rangerbangårdarna är anläggningar byggda för ett specifikt syfte: att upplösa, sortera och bilda tåg. Vid tilldelning av kapacitet kommer ansökningar som kan knytas till rangering att värderas högre än andra (exempelvis uppställning).

Ansökan ska ske enligt de rutiner som redovisas i bilaga 4.1. Tilldelning av kapacitet på rangerbangårdar sker efter dialog med kund.

För nyttjande av Banverkets rangeranläggningar kan det finnas krav på genomgången utbildning. För mer information, kontakta Kundenservice på Banverket Leveransdivisionen, se bilaga 1.1.

5.3.6 Spår eller spårområde för tågbildning

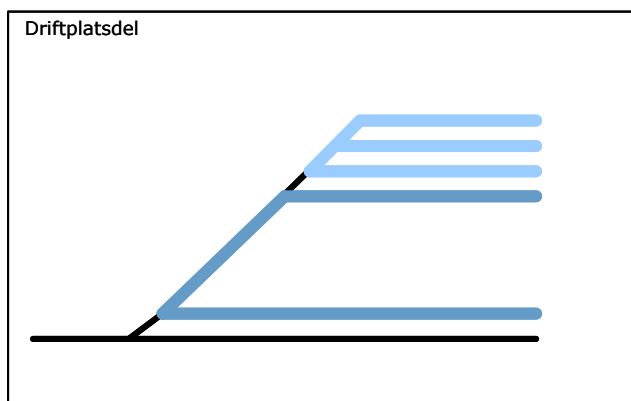
Tjänsten införs på prov för fordonsrörelser inom depåområdet på driftplatsdel Malmö central.



Figur 5.2 Depåområdet på driftplatsdel Malmö central

Tjänsten består av rätten att under en angiven tidsperiod utföra fordonsrörelser inom driftplatsdelen. Tjänsten är tillgänglig bara för den som också har, eller ansöker om, kapacitet för uppställning – och då bara för fordonsrörelser på och mellan dessa spår. Se figur 5.3.

Spår eller spårområde för tågbildning



Figur 5.3 Tågbildning; rörelser på eller mellan spår för uppställning

I tjänsten tågbildning, som är en bantillträdestjänst, ingår tillgång till

1. de spår och växlar som behövs för uppgiften

Här avses rätten att nyttja 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 Banverkets trafikledningsbeslut 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 driftplatser.

3. trafikledning

Här avses rätten att, där så är möjligt, via Banverkets trafikstyrnings- och kommunikationssystem ta del av operativ information. Banverkets trafikledning på sidospår består i att upplysa om vilka växlingsrörelser och A-skydd som pågår. De aktörer som verkar på platsen svarar för samordningen av dessa rörelser.

4. trafikinformation till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer

Tjänsten tågbildning inkluderar del av ”trafikinformation GRUND”. De delar som ingår är punkterna a–c, f och i. Se avsnitt 5.2.1 punkt 4.

Ansökan ska ske enligt de rutiner som redovisas i bilaga 4.1. Tilldelning av kapacitet för tågbildning sker efter dialog med den sökande.

5.3.7 Uppställning

Tjänsten uppställning är indelad i dels en bantillträdestjänst som omfattar två olika typer av uppställningstjänster (avsnitten 5.3.7.1 och 5.3.7.2), dels en tjänst som omfattar tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon (avsnitt 5.3.7.3).

5.3.7.1 Tillträde till spårkapacitet för uppställning

Banverket tillhandahåller spårkapacitet för parkering av fordon, i form av tjänsten uppställning.

Tjänsten uppställning ska ansökas om vid *all* parkering av fordon, utöver det uppehåll på en timme per plats som ingår i tågläget, men inte före och efter tågläget. Ansökan om uppställning ska i första hand utformas utifrån önskad spårlängd och tid för uppställning – inte specifika spår. För mer information, se bilaga 4.1. Förteckning över tillgängliga spår för uppställning redovisas i bilaga 3.1. En uppdatering av bilagan publiceras i januari 2010.

I tjänsten uppställning ingår tillgång till

1. **de spår som tilldelats för uppställningen**

Här avses rätten att nyttja tilldelad kapacitet för uppställning av stillastående fordon 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 Banverkets trafikledningsbeslut 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. **Trafikinformation till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer**

Information till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer från och med att kapacitet för uppställning tilldelats, under och efter nyttjandet av spårkapaciteten. Trafikinformationen omfattar

- a. villkor för uppställningen
- b. eventuella avvikelser från fastställd tågplan
- c. Trafikhändelser, information om eventuella åtgärder för återställande av bana och trafik samt prognoser för detta

Trafikantinformation levereras till järnvägsföretaget eller trafikorganisatören genom olika kanaler, se avsnitt 5.2

Som stöd för ansökan om spårkapacitet för uppställning i Stockholm, Göteborg och Malmö redovisar Banverket riktlinjer för uppställningstid på olika spår. Riktlinjerna är framtagna utifrån erfarenhet av tidigare tågplanarbete. Riktlinjerna utgör inte begränsningar för hur kapacitet kan ansökas, men visar hur infrastrukturen sannolikt bör nyttjas för att uppnå största samhällsekonomiska nytta. Riktlinjerna publiceras i januari 2010.

Vid tilldelning av spårkapacitet för uppställning har fordon som kan knytas till tågproduktion (tåglägen) företräde gentemot andra fordon. Spårkapacitet för uppställning av fordon vid plattform medges normalt endast för resenärernas på- och avstigning, furnering och lättare driftsunderhåll. Spårkapacitet för uppställning av godstågsfordon i anslutning till angränsande faciliteter, till exempel tillgång till anläggningar inom godsterminal, medges normalt endast i direkt anslutning till nyttjandet av anläggningen i fråga.

Den som under en månad uppenbart inte nyttjar tilldelad kapacitet för uppställning ska på Banverkets begäran avstå från kapaciteten.

Uppställning av fordon regleras ur elsäkerhetssynpunkt i BVF 922, se avsnitt 2.4.1.3.

5.3.7.2 Tillträde till spårkapacitet för långtidsuppställning

Tjänsten långtidsuppställning innebär att spårkapacitet upplåts för uppställning av fordon, som endast kan tas i bruk efter en i förhand överenskommen tidsfrist. Tidsfristen ska medge att Banverket ges möjlighet till eventuell inspektion av spår eller spårområde, snöröjning med mera.

Långtidsuppställning ingår inte i Banverkets infrastrukturåtagande, men kan tilldelas om kapacitet finns. Syftet med tjänsten är att tillhandahålla

långtidsuppställning på spår med lägre underhållsnivå än genomsnittet, till ett reducerat pris. Banverket föreslår, efter ansökan, lämpliga platser och spår.

För information om vad som ingår i tjänsten, se avsnitt 5.3.7.1.

För ansökan om tjänsten, kontakta Planering Kundservice på Banverket Leveransdivisionen, se bilaga 1.1.

Långtidsuppställning tilldelas för högst en tågplan. Om behovet av uppställning sträcker sig över längre tid än en tågplan ska en ny ansökan lämnas till Banverket.

5.3.7.3 Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon

Det är möjligt att ansluta extern el till järnvägsfordon via

- tågvärmeposter (1000 V)
- lokvärmeposter (230 V)
- diesellokvärmeposter (400 V)
- uppfälld strömavtagare.

Tjänsten är ett komplement till tjänsten uppställning. Tjänsten erbjuds dem som samtidigt ansöker om plats för uppställning av fordon på det angränsande spåret.

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

Banverket tillhandahåller spårkapacitet vid tekniska anläggningar i form av tjänsten spår för uppställning. Se avsnitt 5.3.7.

5.3.8.2 Tillgång till underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar

Banverket varken äger eller förvaltar verkstäder. Anläggningar för tvätt av tåg finns i anslutning till vissa större stationer i landet, men Banverket driver inte dessa. Banverket äger inte heller fekalietömningsanläggningar, men de finns tillgängliga på vissa stationer.

Andra verksamhetsutövare kan erbjuda tjänsten. För mer information, se avsnitt 5.1.1.

I Göteborg Skandiahallen (Gsh), vid spår 31–35, tillhandahåller Banverket en bromsprovsanläggning för laddning av luft i tågens bromssystem, täthetskontroll och bromsprov. För nyttjande av anläggningen finns krav på genomgången utbildning.

För mer information om utbildning, kontakta Planering Kundservice på Banverket Leveransdivisionen, se bilaga 1.1.

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. Sedan 2006 har Banverket köpt elström som till 100 procent varit producerad via vattenkraft som är certifierbar för Bra Miljöval. Den som har önskemål om elström producerad på annat sätt, till exempel Bra Miljöval EL, kan beställa detta från Banverket och får då betala den merkostnad som denna beställning innebär. En förutsättning är att produkten går att köpa på elmarknaden. 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 2011 meddelas senast den 31 oktober 2010.

Förutom det prognostiserade priset för drivmotorström tillkommer en kostnad för elcertifikat. Alla konsumenter av drivmotorström måste enligt lag under 2011 köpa elcertifikat motsvarande 17,9 procent av sin förbrukning.

Det prognostiserade priset beräknas med rimlig marginal så att det normalt inte ska överstigas. Priset ska endast ses som en information om prisnivån. Det pris som används för debitering under året är utfallet av den aktuella månadens elhandel. Priset varierar således från månad till månad. En slutlig korrigering görs efter årets slut så att den debiterade kostnaden och volymen överensstämmer med den inköpta. Banverket får varken göra vinst eller förlust på elhandel, varför Banverket måste ha möjlighet att justera priset efter årets slut.

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.

För fordon med återmatning ger Banverket full kompensation för den återmatade energin.

Ansökan om drivmotorström ingår i ansökan om tågläge.

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. Även ett flertal oljebolag kan tillhandahålla tjänsten. Se avsnitt 5.1.1.

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 reparations-tjänster, genom avtal med järnvägsföretag som erbjuder tjänsten mot avgift, eller andra företag som är inriktade på sådana tjänster. Se avsnitt 5.1.1.

5.4.4 Tågbildningstjänster

Med tågbildningstjänster avses rangering, växling och andra tillhörande tjänster för att upplösa och bilda tåg på tågbildningsplatser (se avsnitt 3.8.1).

På tågbildningsplatser är Banverkets roll att vid tilldelning av kapacitet se till att infrastrukturen kan nyttjas säkert, effektivt och konkurrensneutralt.

På tågbildningsplatser med fler intressenter kommer Banverket att föra en löpande dialog med parterna, såväl under tågplaneprocessen som under tågplaneperioden, för att säkerställa att målsättningarna ovan uppfylls och att verksamheten på tågbildningsplatsen kan bedrivas enligt de intentioner som låg till grund för tilldelningen. Banverket kan engagera externa leverantörer för att tillhandahålla de tjänster som behövs. De tjänster som erbjuds kommer som princip att bli själv-kostnadsbaserade.

5.4.4.1 Tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård

På rangerbangården i Hallsberg, se avsnitt 3.8.1.1, erbjuder Banverket tjänster kopplade till rangeringen av vagnar.

Ansökan om tågbildningstjänster i Hallsberg ska vara skriftlig och göras på Banverkets blankett för ansökan om kapacitet och tågbildningstjänster i Hallsberg, som finns på Banverkets webbplats Banportalen.

(<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=592&eplanguage=SV&subject=351>).

I bilaga 4.1 framgår vad ansökan om kapacitet samt tågbildningstjänster i Hallsberg ska innehålla.

Tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård:

Tjänst		Beskrivning av tjänsten
Hrbg IN	Mottagning ankommande tåg/växling	Mottagning av ankommande tåg, ankomstsyntax, uppkoppling, lokskifte, avhängning.
Hrbg UT	lordningsställande av avgående tåg/växling	lordningsställande av avgående tåg samt vid behov neddragning från riktningsslag till utfartsslag för avgång. Syntax och bromsprov ingår i tjänsten.
Hrbg R Hrbg G	Rangering av vagn Tilläggstjänst till Hrbg R	Vagnar grupperas för olika destinationer.

Ovanstående tjänster på Hallsbergs rangerbangård är inte tillgängliga under följande tider:

- 2010: 24 december kl. 14.00 – 26 december kl. 8.00.
- 2011: 24 juni kl. 14.00 – 26 juni kl. 8.00.

Öppettider för övriga storhelger bestäms efter det att tågplanen fastställts.

Med gruppväxling (Hrbg G) menas att ett tåg sätts samman av vagnar som grupperas för olika destinationer. Detta för att järnvägsföretaget enkelt ska kunna koppla loss en vagngrupp vid en specifik destination och sedan fortsätta med tåget. Tjänsten Hrbg G erbjuds, när så är möjligt, efter förfrågan från järnvägsföretag eller trafikorganisatörer. Innehållet i tjänsten tas fram och formas i dialog mellan Banverket och avtalsparten.

Nyttjandet av tågbildningstjänster på rangerbangården i Hallsberg är förenat med krav på utökad rapportering när det gäller fordonssättens planerade sammansättning. Kravet på utökad rapportering gäller alla fordonssätt, även de som anländer eller avgår i form av växling från eller till exempelvis kombiterminal eller verkstad. Motivet för den utökade rapporteringen är att Banverket måste känna till identiteten på alla ankommande och avgående vagnar på Hallsbergs rangerbangård, för att kunna planera och leverera sökta tågbildningstjänster.

Banverket kommer vid ett senare tillfälle att tillkännage vilka uppgifter som ingår i den utökade rapporteringen samt när dessa ska rapporteras.

För att optimera tillhandahållandet av tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård kan Banverket fatta beslut om att transportera uppställda vagnar till lediga uppställningsspår. Det gäller vagnar som kl. 6.00 saknar rapporterad trafikuppgift för det närmaste dygnet.

5.4.4.2 Funktion för samordning av operativ produktionsplanering (koordinator) på Malmö central

Tjänsten innebär att Banverket tar ett utökat ansvar för samordning av fordonsrörelser på sidospår, genom en funktion (koordinator) som under rådande omständigheter verkställer bantillträdestjänsten tågbildning, se avsnitt 5.3.6, utifrån fastställd tågplan.

På Malmö central tillhandahåller och bekostar Banverket tjänsten till och med februari 2011, det vill säga den tid ombyggnationen av bangården pågår.

Om Banverket vid utvärdering av ansökningarna av bantillträdestjänsten tågbildning på Malmö central bedömer det svårt för järnvägsföretagen att samordna fordonsrörelser, kan Banverket besluta att behålla koordinatorsfunktionen under hela eller delar av tågplan 2011. I så fall kommer tjänsten att tillhandahållas enligt självkostnadsprincipen och aviseras med minst 3 månaders framförhållning.

Ansökan om tjänsten ingår i ansökan om bantillträdestjänsten tågbildning.

5.4.5 Tjänster gällande specialtransporter och farligt gods

5.4.5.1 Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport

Transportvillkor

Om en planerad transport överskrider de tekniska normerna för Banverkets järnvägsnät (se avsnitt 2.5) tillhandahåller Banverket tjänsten transportvillkor för specialtransport. 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. Om förutsättningarna för ett meddelat beslut om transportvillkor ändras, kan beslutet återkallas.

Ansökan om transportvillkor för specialtransport ska göras skriftligt hos Banverket enligt blankett, *Ansökan om transportvillkor för specialtransport*.

Adressuppgift för ansökan om transportvillkor för specialtransport, se bilaga 1.1.

Tjänsten för transportvillkor är tillgänglig helgfria vardagar kl. 8.00–16.00.

Transporttillstånd

För att få framföra en specialtransport måste även ett giltigt beslut om transporttillstånd finnas. I ansökan om transporttillstånd ska ingå uppgift om giltigt beslut om transportvillkor och uppgift om den tilldelade kapaciteten som specialtransporten avses att nyttja. Transporttillståndet är ett kvitto på att den sökande får utföra sin specialtransport.

Ansökan om transporttillstånd ska göras skriftligt till Banverket enligt blankett, *Ansökan om transporttillstånd*. Adressuppgift, se bilaga 1.1.

Tjänsten för transporttillstånd är tillgänglig helgfria vardagar kl. 8.00–16.00.

Leveranstider för transporttillstånd

Transportvillkorens omfattning	Framförande på sträcka med trafikeringsystem E2, E3, F, H, R,	Framförande på sträcka med trafikeringsystem M,S ¹
Enstaka spårval/hastighetsnedsättningar. Breda transporter > 1750 mm från spårmitt	5–12 timmar	24 timmar
Omfattande spårval/hastighetsnedsättningar.	24 timmar (en arbetsdag)	48 timmar
Extra ordinära åtgärder ²	10 arbetsdagar	10 arbetsdagar

¹ Leveranstiden varierar beroende på hur driftsplatsen bevakas.

² Skydd, efterbesiktning, åtgärder i anläggningen etc.

5.4.5.2 Farligt gods

Ansökan om kapacitet görs i form av minimipaket (tågläge) och övriga bantillträdestjänster. Dessutom ska transport av farligt gods anmälas enligt avsnitt 2.6.

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. För mer information, se Banverkets webbplats Banportalen.

(<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=586&epslanguage=SV&subject=355>).

Nät- och telekommunikationstjänster erbjuds även av andra aktörer.

GSM-R

Tillgång till Banverkets mobilnät, GSM-R (se avsnitt 3.3.3.3 och 2.7.1) 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 Banportalen

(<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=588&epslanguage=SV&subject=355>).

5.5.2 Tillhandahållande av extra information

Utöver informationspaketen GRUND och BAS, se avsnitt 5.2.1, erbjuder Banverket tjänster med extra information till järnvägsföretag och trafikorganisatörer.

5.5.2.1 Utökad trafikinformation via utrop och skyltning

Innehållet i tjänsten baseras på vad som efterfrågas och på Banverkets möjligheter att tillmötesgå dessa önskemål. Tjänsten tas fram och formas i dialog mellan Banverket och avtalsparten och erbjuds sedan på ett icke-diskriminerande sätt till alla sökande. För information om kontaktvägar, se bilaga 1.1.

5.5.2.2 Utbyte av trafikinformation

Tjänsten tillåter Banverkets kunder att via ett standardiserat gränssnitt ta emot och lämna järnvägsrelaterad information i form av rådata. Den mottagna informationen kan användas i egna affärstillämpningar.

Informationsutbytet hanteras via ett standardiserat gränssnitt som bygger på TAF-TSI (europeisk järnvägsstandard för informationsutbyte). Överföringen av data bygger på att XML-filer överförs till och från Banverket via Webservices. Det är möjligt att få information antingen via prenumeration eller genom att ställa frågor.

Den information som finns tillgänglig är:

- **tidtabeller** (Dygnsbaserade tidtabeller för tåg, inklusive uppdateringar kan levereras för ett antal dagar i förväg.)
- **trafikhändelser** (sådana händelser som bedöms kunna påverka tågföringen).
- **prognoser** (manuellt inrapporterade beräkningar av tågs ankomst- och avgångstider i händelse av trafikstörning).
- **tidrapporter** (tid då tåg ankommit, avgått eller passerat en trafikplats).
- **aktuella tågsammansättningar**.

När det gäller möjligheten att lämna information, kan tjänsten användas för rapportering av uppgifter inför tågs avgång, se avsnitt 2.4.2.4. För att ta emot data krävs en Webservice enligt specifikation från Banverket. För att ställa frågor krävs också ett användarkonto med tillhörande lösenord. För mer information, se Banverkets webbplats Banportalen.

(<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=1273&epslanguage=SV&subject=355>)

5.5.3 Teknisk kontroll av fordon

I tågläget ingår information i form av rådata från detektoranläggningar längs banan (se avsnitt 3.3.1.4). När fordon passerar en detektoranläggning levereras mätvärden i realtid. Vid ett larm meddelas föraren av det aktuella fordonet. Larmrapporter skickas även via e-post till järnvägsföretaget eller trafikorganisationen.

Informationen som beskrivs i detta stycke ingår i Trafikinformation GRUND, se avsnitt 5.2.

Tjänsten ”Teknisk kontroll av fordon” erbjuder utökad funktionalitet och verktyg för hantering av detektorinformation. Tjänsten ger möjlighet att ta del av, söka i och sortera de mätvärden som registrerats i samband med de egna fordonens detektorpassager. Banverket lagrar informationen i 2 år, men den kan även hämtas för lagring i egna system.

Tjänsten beställs via Banverkets webbplats Banportalen.

(<https://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=1273&epslanguage=SV&subject=355>).

5.5.4 Andra extratjänster

5.5.4.1 Provkörning av fordon på Banverkets järnvägsnät

Tjänsten provkörning av fordon på Banverkets järnvägsnät erbjuds under de förutsättningar som anges i avsnitt 2.7.4. Ansökan om villkor för provkörning ska göras skriftligt till Banverket på *Blankett - Ansökan om villkor för provkörning*. I ansökan ska tekniska data för fordonet eller fordonskombinationen beskrivas, liksom själva framförandet. Banverket måste bedöma konsekvenserna av provkörningen för att kunna besluta om villkoren för den. All dokumentation ska vara Banverket till handa en månad före provkörningen.

Ansökan om kapacitet för provkörning sker enligt samma rutiner som för tågläge med specialtransport. Se avsnitt 4.7.1. De utfärdade villkoren för provkörningen jämföras då med beslut om transportvillkor.

Adressuppgift för ansökan om provkörning, se bilaga 1.1.

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 järnvägsföretag och trafikorganisatörer. Hit 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 samhällsekonomiskt 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. Infrastrukturförvaltaren behöver inte heller ta ut avgift för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen av den som på ideell grund bedriver museitrafik på järnväg.

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 och 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 olika tåglägesalternativ samt de marginalkostnadsbaserade avgifter som används.

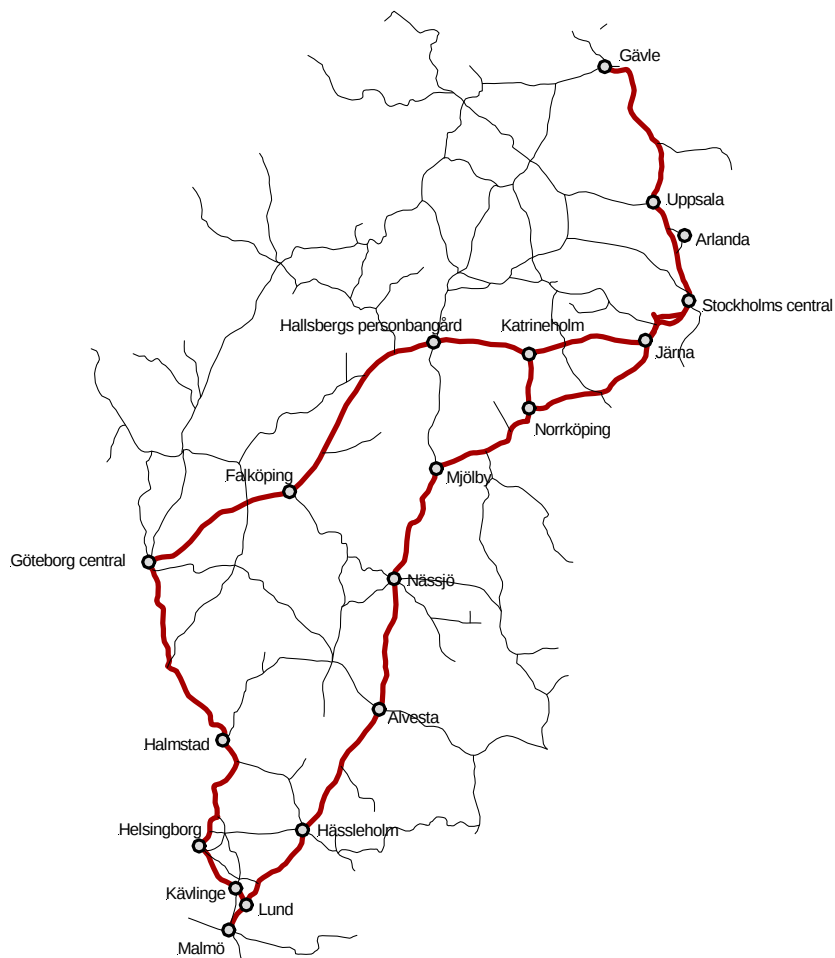
Extra avgifter för nyttjande av överbelastad infrastruktur (bland annat budgivning under tvistlösning) och förhandling om särskilda avgifter utöver det som anges i kapitel 6 kan komma att användas under Tågplan 2011.

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. För övriga transporter tas dock avgift ut enligt avsnitt 6.3.1.1, 6.3.1.4 och 6.3.1.5.

6.1.1.1 Tåglägesavgift

En särskild avgift – tåglägesavgift – debiteras enligt avsnitt 6.1, alternativ a, för tågläge för persontrafik, godstrafik och tjänstetåg. Avgiften baseras på tilldelad kapacitet och den har två nivåer:

- Högnivå gäller för sträckor i triangeln Stockholm–Göteborg–Malmö samt sträckan Stockholm–Gävle.
- Basnivå gäller för järnvägsnätet i övrigt.



Figur 6.1 Tåglägesavgift högnivå

Sträckor där högnivå tillämpas

Stockholms central–Göteborgs central:

- Stockholms central–Älvsjö
- Västra stambanan, Älvsjö–Partille
- Partille–Göteborgs central.

Göteborgs central–Malmö central:

- Göteborgs central–Almedal
- Väst kustbanan, Almedal–Helsingborg–Landskrona östra–Kävlinge–Lund
- Lund–Malmö central.

Malmö central–Stockholms central:

- Malmö central–Arlöv
- Södra stambanan, Arlöv–Järna (inklusive Åby–Katrineholm)
- Västra stambanan, Katrineholm–Järna
- Västra stambanan, Järna–Älvsjö
- Älvsjö–Stockholms central.

Stockholms central–Gävle:

- Stockholms central–Ulriksdal
- Ost kustbanan, Ulriksdal–Gävle.

För mer information om tåglägesavgiften hänvisas till Banverkets webbplats Banportalen, *Underlagsrapport avgifter i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning 2011*.

(<http://banportalen/Banportalen/pages/5970/Underlagsrapport%20for%20avgifterna%20i%20JNB%202011.pdf>)

6.1.1.2 Övrig särskild avgift för persontrafik

En övrig särskild avgift enligt avsnitt 6.1, alternativ a, debiteras all persontrafik. Avgiften baseras på utförd trafik.

För mer information om övrig särskild avgift för persontrafik hänvisas till Banverkets webbplats Banportalen, *Underlagsrapport avgifter i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning 2011*.

(<http://banportalen/Banportalen/pages/5970/Underlagsrapport%20for%20avgifterna%20i%20JNB%202011.pdf>)

Passageavgift för godstrafik som passerar Öresunds-förbindelsen

En särskild avgift enligt avsnitt 6.1, alternativ b, debiteras i form av en passageavgift för godstrafik som passerar över Öresunds-förbindelsen. Avgiften ersätter marginalkostnadsbaserade avgifter och tåglägesavgift, och den baseras på tilldelad kapacitet.

För mer information om passageavgiften hänvisas till Banverkets webbplats Banportalen, *Underlagsrapport avgifter i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning 2011*.

(<http://banportalen/Banportalen/pages/5970/Underlagsrapport%20for%20avgifterna%20i%20JNB%202011.pdf>)

Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö

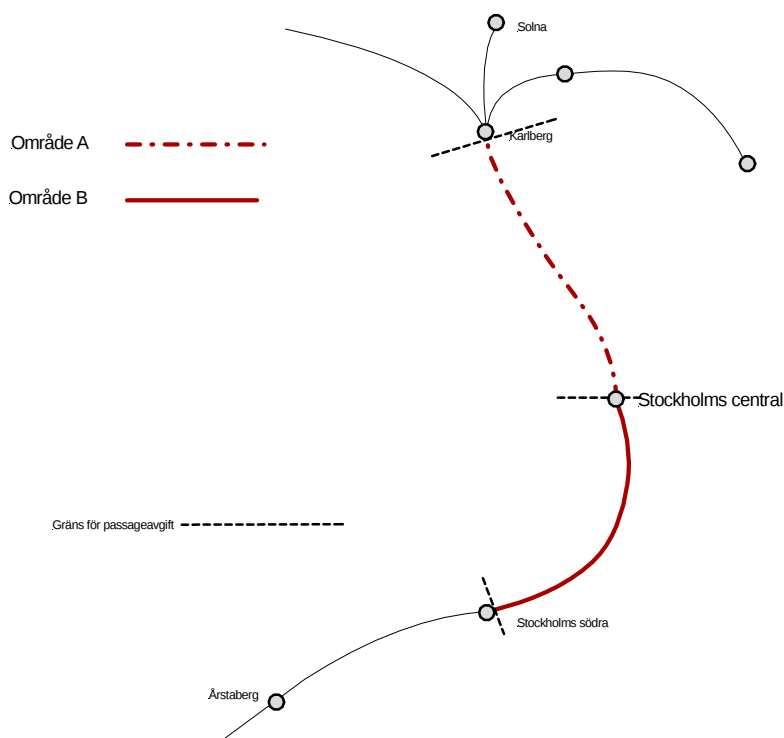
En särskild avgift enligt avsnitt 6.1, alternativ a, debiteras i form av en passageavgift för tilldelade tåglägen på delar av järnvägsnätet i Stockholm, Göteborg och Malmö (område A–E), helgfria vardagar klockan 7.00–9.00 och 16.00–18.00.

Passageavgiften tas ut även om det tilldelade tågläget bara delvis ligger inom de angivna tiderna. Om flera av områdena passeras, tas avgiften ut för respektive sträcka.

Stockholm

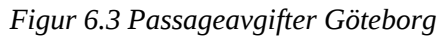
I Stockholm tas avgiften ut för

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



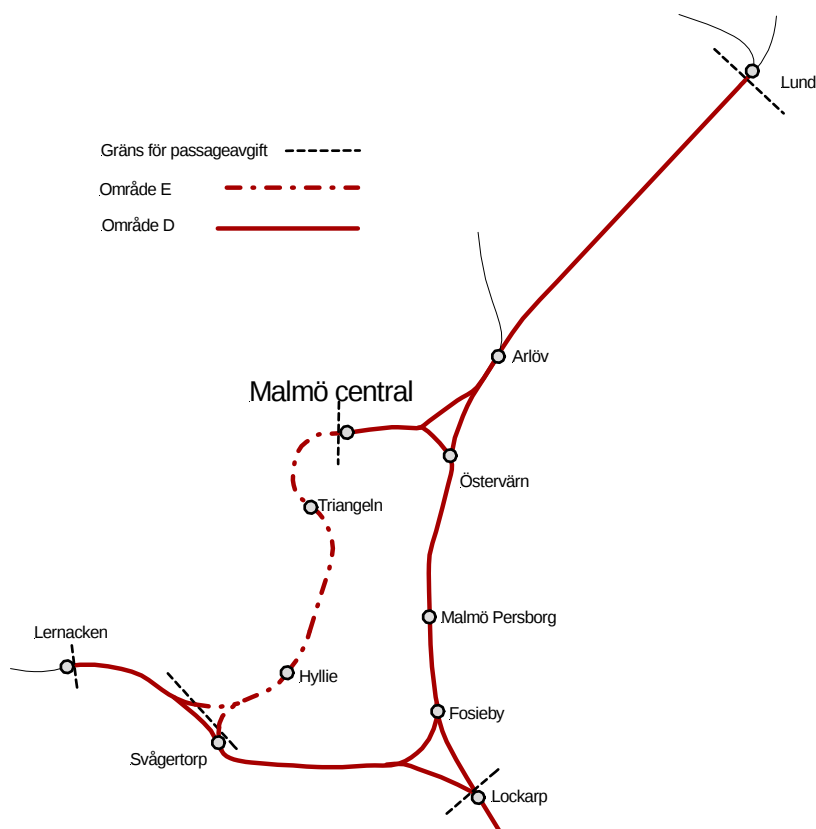
Figur 6.2 Passageavgifter Stockholm

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



I Malmö tas avgiften ut för

- Om både område D och E trafikeras tas maximalt två passageavgifter ut per tilldelat tågläge.



Figur 6.4 Passageavgifter Malmö

Exempel på avgiftskomponenten passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö

(Exemplen behandlar inte övriga avgifter, vilka debiteras på sedvanligt sätt.)

Stockholmsområdet:

1. Ett tåg från Uppsala kör mot Norrköping via Stockholms central. Tåget kör in via Karlberg 7.15 en helgfri vardag och debiteras en passageavgift (Karlberg–Stockholms central). Tåget kommer till Stockholms central och kör vidare 7.30 mot Norrköping via Stockholms södra och debiteras då ytterligare en passageavgift (Stockholms central–Stockholm södra). *Totalt 2 passageavgifter för tågläget.*
2. Ett tåg från Falun kör mot Stockholms central. Tåget passerar Karlberg 16.40 en helgfri vardag och debiteras en passageavgift (Karlberg–Stockholms central). *1 passageavgift för tågläget.*
3. Samma tågsätt som i exemplet ovan har vänt vid Stockholms central och ska köra ett nytt tågläge till Falun 17.05 samma dag. Vid avgång 17.05 debiteras en passageavgift (Stockholms central–Karlberg). *1 passageavgift för tågläget.*

Fler exempel på passageavgifter finns på Banverkets webbplats Banportalen, *Underlagsrapport avgifter i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning 2011*.

(<http://banportalen/Banportalen/pages/5970/Underlagsrapport%20for%20avgifterna%20i%20JNB%202011.pdf>)

6.1.1.3 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande

De marginalkostnadsbaserade avgifterna utgörs av spåravgift, olycksavgift och emissionsavgift. Avgifterna baseras på utförd trafik eller förbrukad mängd diesel.

För mer information om det underlag som de marginalkostnadsbaserade avgifterna baseras på, hänvisas till Banverkets webbplats Banportalen, *Underlagsrapport avgifter i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning 2011*.

(<http://banportalen/Banportalen/pages/5970/Underlagsrapport%20for%20avgifterna%20i%20JNB%202011.pdf>)

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. Självskador 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 kväveoxider (NO_x). Avgiften varierar med antalet liter diesel.

6.1.2 Bantillträdestjänster enligt 5.3

För tjänsterna *rangerbangårdar*, *spår* eller *spårrområde för tågbildning* samt *uppställning* (se avsnitt 5.3.5–5.3.7), tillämpas en särskild avgift enligt avsnitt 6.1, alternativ a. Avgiften baseras på tilldelad, ej avbokad kapacitet.

6.1.3 Tillgång till angränsande faciliteter (5.3)

För tjänster som omfattar *tillgång till angränsande faciliteter* (anläggningar vid sidan om spåret, ej bantillträde) används principen om självkostnad eller, beroende på marknadssituationen, ett marknadspris. Avgiften baseras på tilldelad, ej avbokad kapacitet.

6.1.4 Tilläggstjänster (5.4)

För de tjänster som erbjuds i form av tilläggstjänster, se avsnitt 5.4, används principen om självkostnad eller, beroende på marknadssituationen, ett marknadspris. Avgiften baseras på tilldelad eller nyttjad tjänst.

6.1.5 Extra tjänster (5.5)

För de tjänster som erbjuds i form av extra tjänster, se avsnitt 5.5, används principen om självkostnad eller, beroende på marknadssituationen, ett marknadspris.

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 Tågläges- och passageavgifter

När tågläge tilldelats, debiteras tåglägesavgift (persontrafik, godstrafik och tjänstetåg), passageavgift för godstrafik vid Öresundsbron samt passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö utifrån tilldelad, ej avbokad kapacitet.

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

6.2.2 Bantillträdestjänster och övriga tjänster

Avgiften för kapacitet på rangerbangårdar, se avsnitt 5.3.5, debiteras den som tilldelats kapacitet på en rangerbangård. Avgiften är utformad som ett belopp per ankommande fordonssätt.

Avgiften för tjänsten uppställning, se avsnitt 5.3.7, grundas på dels tilldelad spårlängd (mätt i påbörjat hundratal meter), dels tilldelad tid (mätt i påbörjad timme).

Avgiften för uppvärmning av fordon (el), se avsnitt 5.3.7.3, består av två delar: tillgången till anläggningen samt elförbrukningen. Underlaget för fakturering av elförbrukning baseras på faktisk förbrukning (gäller fordon med elmätare) eller på schabloner. För att beräkna förbrukningen med hjälp av schabloner måste Banverket känna till antal och typ av fordon. Informationen ska vara Banverket tillhanda innan tjänsten levereras. Förändringar av uppställda fordon som leder till att förbrukningen påverkas med mer än 10 procent ska meddelas Banverket.

Avgiften för tjänsten tillgång till underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar (endast bromsprovsanläggningen i Göteborg Skandiahallen), se avsnitt 5.3.8.2, debiteras per tåg.

För tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård, se avsnitt 5.4.4.1, samt på Malmö central, se avsnitt 5.4.4.2, tas avgift ut enligt Banverkets självkostnad.

Avgiften för tjänster där Banverket tillhandahåller handläggare (uppställning enligt 5.3.7.2, handläggning av specialtransporter enligt 5.4.5 samt provkörning av fordon enligt 5.5.4.1) debiteras per timme. Banverkets självkostnad tillkommer för eventuella åtgärder som uppstår i samband med handläggningen och transporten.

För information om debitering av övriga tjänster, se 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 det tilldelade tågläget, tas marginalkostnadsbaserade avgifter ut enligt avsnitt 6.3.1.5. Avgifterna debiteras efter användning per tåg-kilometer, bruttotonkilometer och det redovisade antalet liter diesel. Förbrukat antal liter diesel ska redovisas för den trafik som sker på Banverkets järnvägsnät, det vill säga inte bara förbrukningen vid nyttjande av tågläge.

Övrig särskild avgift debiteras efter utförd trafik och per bruttotonkilometer.

Marginalkostnadsbaserade avgifter tas inte ut för den trafik som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen.

6.2.4 Självkostnadsbaserade avgifter

Självkostnaden är summan av samtliga kostnader, såväl direkta som indirekta, för tillhandahållande av en tjänst. För de aktuella tjänsterna gäller kravet på full kostnadstäckning. Detta innebär att avgifterna sätts så att alla kostnader förenade med verksamheten på några års sikt täcks av avgiftsintäkter.

Självkostnadsbaserade avgifter publiceras senast tre månader före tågplanens första giltighetsdag. Dessförinnan anger Banverket uppskattade avgifter, grundat på prognoser och tidigare utfall. Dessa avgifter ska betraktas som preliminära (prisindikation) fram till dess att den faktiska avgiften publiceras.

För mer information om beräkning av självkostnaden för tjänster, hänvisas till Banverkets webbplats Banportalen, *Underlagsrapport avgifter i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning 2011*.

<http://banportalen/Banportalen/pages/5970/Underlagsrapport%20for%20avgifterna%20i%20JNB%202011.pdf>

6.2.5 Underlag för avgiftsberäkning

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska senast i samband med varje tågs avgång lämna uppgifter till Banverket enligt bilaga 2.1 "Uppgifter som ska lämnas

före tågs avgång”. Dessa uppgifter kommer att ligga till grund för debitering av övrig särskild avgift för persontrafik, spåravgift och olycksavgift.

Om järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna inte lämnar uppgifterna, tar Banverket ut dels ovannämnda avgifter baserat på summan av den vagnvikt och dragfordonsvikt som uppges i ansökan om kapacitet, dels en särskild avgift på 1 000 kronor för det berörda tågläget.

Banverket tillämpar ett deklarationsförfarande för vissa uppgifter knutna till nyttjande av tjänst. Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska lämna nödvändiga underlag för avgiftsberäkning.

Nödvändiga uppgifter om tjänster, till exempel förbrukning av diesel (emissionsavgift) och drivmotorström, 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.

Deklarationsblanketten finns på Banverkets webbplats Banportalen.

(<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=592&pslanguage=SV&subject=351>)

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)

I de fall järnvägsföretaget eller trafikorganisatören inte lämnat uppgifter före tågs avgång, se bilaga 2.1 och avsnitt 6.2.5, tar Banverket ut avgifter baserade på summan av den vagnvikt och dragfordonsuppgift som uppges i ansökan om kapacitet samt en särskild avgift på 1 000 kronor per tågläge.

6.3.1.1 Tåglägesavgifter

För tågläge tas avgifter ut enligt följande:

	Högnivå	Basnivå
Tågläge för persontrafik	1,67 kr/tågkilometer	0,27 kr/tågkilometer
Tågläge för godstrafik	1,67 kr/tågkilometer	0,27 kr/tågkilometer
Tågläge för tjänstetåg	1,67 kr/tågkilometer	0,27 kr/tågkilometer

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

6.3.1.2 Övrig särskild avgift för persontrafik

För all persontrafik tas en övrig särskild avgift på 0,0084 kr ut per bruttotonkilometer. Avgiften debiteras månadsvis för den trafik som utförts.

6.3.1.3 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresunds-förbindelsen

För godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen tas en avgift på 2 800 kr per passage ut. Avgiften debiteras månadsvis baserat på tilldelad kapacitet.

6.3.1.4 Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö

Passageavgiften i Stockholm, Göteborg och Malmö är 150 kr per passage. Avgiften debiteras månadsvis baserat på tilldelad kapacitet.

Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande

För nyttjande av tågläge tas avgift ut för följande komponenter:

	Avgift
Spåravgift	0,0036 kr/bruttotonkilometer
Olycksavgift	0,81 kr/tågkilometer
Emissionsavgift dieseldrivna loktåg	0,87 kr/liter diesel
Emissionsavgift dieseldrivna motorvagnar	0,50 kr/liter diesel

Förbrukat antal liter diesel ska redovisas för all trafik på Banverkets järnvägsnät, det vill säga inte bara förbrukningen vid nyttjande av tågläge.

Marginalkostnader tas inte ut för den sträcka som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen. Avgiften debiteras månadsvis för den trafik som utförts.

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 Spårkapacitet vid plattform

Banverket tillhandahåller spårkapacitet vid plattform som en del av tjänsten tågläge respektive uppställning. Avgifterna framgår av avsnitt 6.3.1.1 respektive 6.3.2.6.

6.3.2.3 Tillträde till spårkapacitet inom godsterminal

Banverket tillhandahåller spårkapacitet inom godsterminaler i form av tjänsten uppställning. Avgifterna framgår av avsnitt 6.3.2.6.

6.3.2.4 Rangerbangård

Tjänst	Avgift
Kapacitet på rangerbangård	50 kr per ankommande fordonssätt

Avgiften debiteras månadsvis utifrån tilldelad kapacitet.

6.3.2.5 Spår eller spårområde för tågbildning

Tjänst	Avgift
Spår eller spårområde för tågbildning	0 kr per påbörjad timme

6.3.2.6 Uppställning

Tjänsten uppställning, se avsnitt 5.3.7, är indelad i två kategorier: uppställning och långtidsuppställning.

Tjänst	Avgift
Uppställning	0,50 kr per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår.
Långtidsuppställning	Avgiften för tjänsten består av nedanstående komponenter: a) Handläggning av ansökan: 650 kr/timme. ¹⁾ b) Eventuella åtgärder i anläggningen: Banverkets självkostnad. ²⁾ c) 3 kr per påbörjat dygn och påbörjat 100-tal meter spår

¹⁾ Timpriset utgör en prisindikation (baserat på priset år 2010), se avsnitt 6.2.4.

²⁾ Självkostnaden debiteras i efterskott då kostnader som kan härledas till leverans av tjänsten uppstått.

6.3.3 Tillträde till angränsande faciliteter enligt 5.3

~~6.3.3.1~~ Tillgång till plattform

Tjänst	Avgift
Tillgång till plattform	0 kr per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter.

Avgiften debiteras månadsvis utifrån tilldelad kapacitet.

6.3.3.2 Tillgång till anläggningar inom godsterminal

Tjänst	Avgift
Tillgång till lastplats i befintligt skick	Avgiften för tjänsten består av nedanstående komponenter a) 0 kr per påbörjad timme b) Eventuella åtgärder i anläggningen: Banverkets självkostnad ¹⁾

¹⁾ Avgift debiteras i efterskott då kostnader som kan härledas till leverans av tjänsten uppstått

6.3.3.3 Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon

Tjänst	Avgift
Tillgång till tågvarmepost, lokvarmepost eller diesellokvarmepost	30 kr/påbörjat dygn ¹ + elförbrukning enligt schablon.
Uppvärmning via uppfälld strömavtagare för fordon med elmätare	30 kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn ¹ + självkostnad för förbrukad el ²
Uppvärmning via uppfälld strömavtagare för fordon utan elmätare	30 kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn ¹ + elförbrukning enligt schablon.

¹. Prisindikation.

². Omfattas av debitering för drivmotorström

Schabloner för debitering av energiförbrukning per fordonstyp

Fordonstyp	Medeleffekt i kW	Medeleffekt i kW
	April–oktober	November–mars
Sittvagn	2,9	9,2
Restaurangvagn	3,2	11,6
Liggvagn	2,5	7,2
Sovvagn	2,5	7,2
Specialvagnar	1,3	7,6
X1–X14	11,2	22
X2 lok	3	3
X2 vagn	5	12
X31	5	18
X50–53	5	15
Rc lokvärme	2,5	2,5

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 = 1 302
- Totalt antal timmar i perioden november–mars= 42 timmar/vecka x 21veckor = 882
- Energiuttag kWh under period april–oktober= 1 302 timmar x 5 kW= 6 510
- Energiuttag kWh under period november–mars= 882 timmar x 15 kWh= 13 230

- Summa energiuttag för hela året: 13 230 kWh + 6 510 kWh = 19 740 kWh
- Prognostiserat pris inklusive elcertifikat (för 2009) = 69,3 öre/kWh
- Summa kostnad för energiförbrukning: 19 740 kWh x 69,3 öre/kWh = 13 680 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.

6.3.3.4 Bromsprovingsanläggning

Tjänst	Avgift
Tillgång till bromsprovingsanläggning i Göteborg Skandiahallen, spår 31–35	60 kr per bromsprov. ¹⁾

¹⁾ Debiteras månadsvis för tilldelad tjänst. Prisindikation.

6.3.4 Tilläggstjänster enligt 5.4

6.3.4.1 Tillhandahållande av drivmotorström

De järnvägsföretag som inte har elmätare installerad ska månadsvis rapportera utfört transportarbete per fordonstyp. Denna energimängd används som underlag för debitering. Järnvägsföretag som har elmätare installerade i sina fordon sänder månadsvis in uppgifter om förbrukad energi per fordon. För järnvägsföretag som har Banverkets mätare med tidsupplösning, 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	31,4
Loktåg > 130 km/tim	33,9
X2 < 160 km/tim	30,8
X2 > 160 km/tim	34,5
X1/X10 SL-trafik (tåg med resenärer)	85,5
X10 Göteborgs lokaltrafik och Skånetrafikens tåg	72,7
Övriga motorvagnar (medelvärde)	53,9
Godstrafik	Wh/bruttotonkilometer
Vagnslasttåg Rc-lok/Ma-lok	19,5
Malmtåg (Malmbanan)	11,6
Kombitåg	21,2
Godståg > 130 km/tim	33,9

Exempel på beräkning av energiförbrukning och kostnad

Förutsättningar

- Vagnslasttåg: 19,5 Wh/bruttotonkilometer
- Tågvikt (tågvikt för godståg inklusive last och för persontåg exklusive resenärer): 1 000 ton
- Sträcka: 500 km
- Prognostiserat pris inklusive elcertifikat för 2009: 69,3 öre/kWh

Beräkning

- Förbrukning: $1\,000\text{ ton} \times 500\text{ km} \times 19,5\text{ Wh/bruttotonkilometer} / 1\,000 = 9\,750\text{ kWh}$
- Kostnad: $9\,750\text{ kWh} \times 69,3\text{ öre/kWh} = 6\,757\text{ kr}$

Bedömning av framtida pris för tillhandahållande av drivmotorström

Prognostiserat pris (budgetpris) för leverans av drivmotorström under 2009 är 64,0 öre/kWh för elström och 5,3 öre/kWh för elcertifikat, totalt 69,3 öre/kWh.

I det prognostiserade priset 64,0 öre/kWh ingår följande komponenter: elpris 47,8 öre/kWh (i detta pris ingår Banverkets självkostnad för att tillhandahålla tjänsten), nätavgifter 7,4 öre/kWh samt påslag för genomsnittliga förluster 8,8 öre/kWh ($E=1,16$). Äldre fordon som belastar Banverkets elnät hårdare kommer att få ett förlustpåslag enligt tabellen nedan:

Ma-lok samt HR142	13,31 öre/kWh
Dm-lok	17,16 öre/kWh
HR 161	15,24 öre/kWh
X1 samt X10–14	10,75 öre/kWh
Rc-lok	13,95 öre/kWh

För fordon som inte finns med i denna tabell används det ordinarie förlustpåslaget 8,8 öre/kWh om fordonen är av en modern typ med effektfaktor 1. Äldre fordon som inte finns i denna tabell kommer att få ett förlustpåslag som är högre, i likhet med de fordon som finns i ovanstående tabell.

Det prognostiserade elpriset ska endast ses som en information om prisnivån. Det faktiska elpriset som järnvägsföretagen debiteras med varierar beroende på hur många fordon med tidsupplöst mätare vi har i systemet och när på dygnet dessa fordon kör.

Från och med 2009 debiterar Banverket 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 det att den tidsupplösta volymen och kostnaden räknats av. Förlustpåslaget (omformnings- och överföringsförluster) varierar beroende på fordonstyp och beräknas enligt nedanstående tabell.

Fordonstyp	Förlustpåslag *
Rc-Lok	E x 1,08
Ma-lok	E x 1,07
IORE	E
Dm-lok	E x 1,13
HR 241	E
HR 441	E
HR 142	E x 1,07
HR 161	E x 1,10
X2	E
X3	E
X31–32	E
X40	E
X50–53	E
X60	E
X1	E x 1,03
X10–14	E x 1,03

* E = normalt förlustpåslag (För 2010 är E lika med 1,16)

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 öka med 1 eller 2 öre per år 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 2011 meddelas den 31 oktober 2010. Priset publiceras på Banverkets webbplats Banportalen.

(<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=1535&epslanguage=SV&subject=351>)

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

6.3.4.2 Tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård

För tågbildningstjänster tas avgift ut enligt Banverkets självkostnad. Avgifterna nedan ska betraktas som preliminära (prisindikation) fram till dess att den faktiska avgiften publiceras, se avsnitt 6.2.4. Priserna är uträknade utifrån en total volym av 250 000 vagnar och 10 000 ankommande respektive avgående tåg. Avgiften kommer att baseras på såväl tilldelad (Hrbg IN och Hrbg UT) som nyttjad tjänst (Hrbg R och Hrbg G).

Tjänster som ska beställas

Tjänst		Prisindikation
Hrbg IN	Mottagning ankommande tåg/växling	1 000 kr per tåg
Hrbg UT	Iordningsställande av avgående tåg/växling	1 000 kr per tåg
Hrbg R	Rangering av vagn	100 kr per vagn
Hrbg G	Tilläggstjänst till Hrbg R	+50 kr per vagn

För varje vagn debiteras dessutom tiden på rangerbangården med 0,50 kr per vagn och timme.

Utöver de beställda tjänsterna kommer avgifter att tas ut enligt följande:

Aktivitet		Prisindikation
Hrbg Rep	Rangering och bortforsling av skadad vagn samt hämtning åter.	+50 kr per vagn
Hrbg Plan	Vagn kan inte växlas över vall	+50 kr per vagn
Hrbg U	Uppställning av vagn	+50 kr per vagn

Avgiften debiteras det järnvägsföretag som ankommer med vagnen.

6.3.4.3 Funktion för samordning av operativ produktionsplanering (koordinator) på Malmö central

På Malmö central kan Banverket komma att tillhandahålla en funktion för samordning av operativ produktionsplanering (koordinator), se avsnitt 5.4.4.2. En prisindikation per fordonsrörelse som hanteras av koordinatören, är drygt 200 kr. Prisindikationen grundar sig på tilldelningen och entreprenadkostnaden för koordinatören under tågplaneperiod 2009. Avgiften ska betraktas som preliminär (prisindikation) fram till dess att den faktiska avgiften publiceras, se 6.2.4. Avgiften debiteras månadsvis utifrån tilldelad kapacitet.

6.3.4.4 Tjänster gällande specialtransporter

Banverket debiterar en handläggningsavgift 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.

Tjänst	Avgift
Handläggning vid ansökan om transportvillkor för specialtransport	750 kr/timme ¹⁾
Handläggning vid ansökan om transporttillstånd för specialtransport	0 kr/timme
Eventuella åtgärder i samband med handläggningen och transporten	Banverkets självkostnad

¹⁾ Timpriset utgör en prisindikation (baserat på priset år 2010), se avsnitt 6.2.4.

Avgiften för handläggning och åtgärder i samband med specialtransporten, debiteras månadsvis.

Avgiften för tågläge med mera tas ut enligt avsnitt 6.3.1.

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 Banportalen.

(<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=588&eplanguage=SV&subject=355>)

GSM-R

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

6.3.5.2 Utökad trafikinformation via utrop och skyltning

Tjänst	Avgift
Utökad trafikinformation via utrop och skyltning	Avgift debiteras enligt särskilt avtal

6.3.5.3 Utbyte av trafikinformation

Tjänst	Avgift
Utbyte av trafikinformation	0 kr/månad

6.3.5.4 Teknisk kontroll av fordon

Tjänst	Avgift
Tillgång till detektorinformation	0 kr/månad

6.3.5.5 Provkörning av fordon på Banverkets järnvägsnät

Tjänst	Avgift
Handläggning av ansökan om provkörning av fordon	750 kr/timme ¹⁾
Eventuella åtgärder i samband med handläggning och provkörning	Banverkets självkostnad

¹⁾Timpriset utgör en prisindikation (baserat på priset år 2010), se avsnitt 6.2.4.

Avgiften för handläggning och åtgärder i samband med provkörningen, debiteras månadsvis.

Avgiften för tågläge med mera tas ut enligt avsnitt 6.3.1.

6.4 Incitament för högre kvalitet

Det finns enligt EU-direktiv 2001/14 art.11 möjlighet att träffa incitamentsavtal eller andra överkommelser med infrastrukturförvaltaren (Banverket), i syfte att förbättra kvaliteten, bland annat när det gäller punktlighet.

Banverket erbjuder alla järnvägsföretag och trafikorganisatörer möjlighet att träffa en överenskommelse (incitamentsavtal) för förbättrad punktlighet, enligt en gemensam modell. Modellen publiceras vid ett senare tillfälle under 2010, dock i god tid före trafikstarten för tågplan 2011.

6.5 Reklamation

6.5.1 Förseningar/inställda tåg på grund av banarbeten

Se Järnvägsnätsbeskrivning 2011, del 2, kapitel 5, punkt 19 och 20.

6.5.2 Förseningar/inställda tåg till slutstation

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer har rätt att reklamera tåglägen som försenats till slutstation på grund av fel som Banverket orsakat.

Rutiner för rapportering samt förteckning över de förseningsorsaker (orsakskoder) som Banverket svarar för publiceras vid ett senare tillfälle under 2010, dock i god tid före trafikstarten för tågplan 2011.

Där det finns fler förseningsorsaker kommer ersättning att betalas ut om Banverket sammantaget har orsakat fler förseningsminuter än järnvägsföretagen eller trafikorganisatörerna.

Vid reklamation av tågläge på sträckor med tåglägesavgift basnivå betalas ersättning ut om tågläget sammantaget försenats med minst 30 minuter till slutstationen. För tågläge på sträckor med tåglägesavgift högnivå gäller motsvarande vid förseningar på minst 15 minuter.

Ersättningen motsvarar tåglägesavgiften för den aktuella sträckan, multiplicerad med den ersättningsfaktor (högnivå och/eller basnivå) som speglar tåglägets försening till slutstationen, se tabell nedan.

Ersättningsfaktorer

Försening	Högnivå	Basnivå
0–14 min	0	0
15–29 min	2	0
30–59 min	6	6
60 min och mer	10	10
Inställt tåg	10	10

Den ersättning som Banverket erbjuder vid reklamation av tågläge beräknas enligt följande: tåglägesavgift basnivå x ersättningsfaktor basnivå + tåglägesavgift högnivå x ersättningsfaktor högnivå.

Exempel ersättningsfaktorer

Tågläge (från–till), försening till slutstation	Tåglägesavgift	Ersättnings- faktor	Ersättning
Falun–Gävle, 35 minuters försening (då Banverket har orsakat hela eller majoriteten av den totala förseningen)	91 km x 0,27 kr =24, 57 kr	6 (basnivå)	Tåglägesavgift (24,27 kr) x Ersättningsfaktor(6) = 147,42 kronor
Falun–Göteborg via Hallsberg 55 minuters försening (då Banverket har orsakat hela eller majoriteten av den totala förseningen)	Basnivåsträckan Falun- Hallsberg: 219 km x 0,27 kr =59,13 kr	6 (basnivå)	Tåglägesavgift basnivå (59,13 kr) x Ersättningsfaktor basnivå (6) +
	Högnivåsträcka Hallsberg- Göteborg: 258 km x 1,67 kr =430,86 kr	6 (basnivå)	Tåglägesavgift högnivå (430,86 kr) x Ersättningsfaktor högnivå (6) = 2 939,94 kronor

6.6 Reduktion av avgifter för viss trafik

6.6.1 Museitrafik

Ideella museiföreningar som utför museitrafik behöver inte betala

- tåglägesavgifter (6.3.1.1)
- övrig särskild avgift för persontrafik (6.3.1.2)
- passageavgifter vid Stockholm, Göteborg och Malmö (6.3.1.4)
- marginalkostnadsbaserade avgifter (6.3.1.5).

En förutsättning för detta är att tåglägena ansöks i ad hoc-processen, se avsnitt 4.2.3.

Den museitrafik som får reduktion omfattas inte av Banverkets erbjudande enligt avsnitt 6.4 och 6.5.

6.7 Bokningsavgift

Banverkets ambition är att införa incitament som stödjer ett effektivt nyttjande av järnvägsnätet. Incitamenten ska också stödja den marknadsöppning inom järnvägs-
trafiken som riksdagen beslutat.

Banverket kommer på sikt att införa bokningsavgifter. Av detta följer att Banverket har rätt att ta ut hela eller delar av avgiften även om tågläget avbokas.

6.8 Förändringar av avgifter

Banverket bedriver ett utvecklingsarbete kring avgiftssättningen, för att på ett bättre sätt möta marknaden och de olika marknadssegmentens behov. Banverket räknar med att inom de närmaste åren kunna presentera ny kunskap om järnvägs- trafikens marginalkostnader samt ett vidareutvecklat synsätt för differentiering av tjänster och priser. Banverket kommer att införa prisförändringarna successivt. Förslag till förändringar kommer att behandlas i det samrådsförfarande som ingår i framtagandet av framtida järnvägsnätsbeskrivningar eller i avvikelsemeddelanden.

Banverket bedömer att utvecklingen av avgifterna kommer att innebära en avgiftsnivå motsvarande cirka 1 miljard kr år 2013, exklusive införandet av brukaravgifter. Nivån kommer att förändras stegvis fram till 2013.

6.9 Debitering

Samtliga avgifter betalas mot faktura från Banverket. Fakturaunderlaget grundas på

- lämnade uppgifter och underlag
- tilldelad kapacitet
- nyttjade tjänster
- Banverkets självkostnader/marknadspris.

Om uppgifter eller underlag inte inkommer till Banverket inom den period som anges i avsnitt 6.2.5, 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. Järnvägsföretagen eller trafikorganisatörerna svarar själva för utskrift av elektroniskt underlag på papper, eller konvertering av underlag till den form som de själva önskar.

Den som ifrågasätter någon del av en faktura ska ändå betala resten av fakturan, 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.

Bilaga 1.1 – Kontakter

Information om Järnvägsnätsbeskrivning 2011

För mer detaljerad information om innehållet i Järnvägsnätsbeskrivning 2011 hänvisas till nedanstående adress, om inget annat anges. Hit sänds även uppgifter om felaktigheter i texten.

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

Information om övriga frågor som rör Banverket

Banverket
781 85 Borlänge
Telefon: 0774-44 50 50
Telefax: 0243-44 50 09
E-post: banverket@banverket.se
Webbplats: <http://www.banverket.se/banportalen>

Övriga kontakter

Transportstyrelsen, järnvägsavdelningen
Webbplats: <http://www.transportstyrelsen.se>
Telefon: 0771-503 503

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>

Planering kundservice

Planering Kundservice vid Leveransdivisionen på Banverket är den centrala ingången för Banverkets ärendehantering inom trafikplanering. Hit vänder du dig med generella frågor och ärenden.

Banverket Leveransdivisionen
Planering
781 85 Borlänge
Telefon: 0243-44 66 22
Telefax: 0243-44 54 90
E-post: planering.kundservice@banverket.se

För information om kontaktvägar för ansökan om tjänster i kapitel 5, se kontaktuppgifter nedan eller Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se>).

Järnvägsnätsbeskrivning i tryckt form enligt avsnitt 1.7

Banverket
Digitaltryck
781 85 Borlänge
E-post: digitaltryck@banverket.se

Tilldelningsprocess enligt avsnitt 4.3

Ansökan om kapacitet som någon annan infrastrukturförvaltare ska vidarebefordra till Banverket:

Banverket Leveransdivisionen
Planering
781 85 Borlänge
Telefax: 0243-44 54 90
E-post: trafikplanering@banverket.se

Ansökan avser

- 1.9.1, One Stop Shop, ansökan om kapacitet inom RNE
- 4.3.1, tillgång till Pathfinder

E-post: oss@banverket.se

Ansökan om kapacitet enligt avsnitt 4.3, 5.2 och 5.3

Ansökan avser

- 5.2, minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)
- 5.2, minimipaket av tillträdestjänster (tågläge) för internationell trafik
- 5.2, minimipaket av tillträdestjänster (tågläge) för specialtransport
- 5.2*, annonsering för persontåg
- 5.3.3.1, spårkapacitet vid plattform
- 5.3.4, godsterminaler
- 5.3.5, rangerbangårdar
- 5.3.6, spår eller spårområde för tågbildning
- 5.3.7, uppställning
- 5.4.4, tågbildningstjänster
- 5.5.2*, tillhandahållande av extra information.

Ansökan senast 2010-04-12

Banverket Leveransdivisionen
Planering
781 85 Borlänge
Telefax: 0243-44 54 90
E-post: trafikplanering@banverket.se
*E-post: trafikinformation@banverket.se

Ansökan *mer än* sju dagar före nyttjandetillfället

Banverket Leveransdivisionen
Planering
781 85 Borlänge
Telefon: 0774-44 50 50
Telefax: 0243-44 54 90
E-post: trafikplanering.ktp@banverket.se

Ansökan *inom* sju dagar före nyttjandetillfället

Ansökan avser tjänst inom driftledningsområde Malmö

Banverket Leveransdivisionen
Driftledningscentralen - Malmö
Box 51
201 20 Malmö
Telefax: 040-680 35 49
E-post: tagledaren.malmo@banverket.se

Ansökan avser tjänst inom driftledningsområde Göteborg

Banverket Leveransdivisionen
Driftledningscentralen - Göteborg
Kruthusgatan 9
411 04 Göteborg
Telefax: 031-10 43 59
E-post: tagledaren.goteborg@banverket.se

Ansökan avser tjänst inom driftledningsområde Norrköping

Banverket Leveransdivisionen,
Driftledningscentral - Norrköping
Norra Promenaden 88
602 22 Norrköping
Telefax: 011-25 23 19
E-post: tagledaren.norrkoping@banverket.se

Ansökan avser tjänst inom driftledningsområde Hallsberg

Banverket Leveransdivisionen,
Driftledningscentral - Hallsberg
Torner
694 91 Hallsberg
Telefax: 0582-822 93
E-post: tagledaren.hallsberg@banverket.se

Ansökan avser tjänst inom driftledningsområde Stockholm

Banverket Leveransdivisionen
Driftledningscentralen - Stockholm
Box 70 302
107 23 Stockholm
Telefax: 08-762 23 55
E-post: tagledaren.stockholm@banverket.se

Om anpassningen/tågläget ska nyttjas under innevarande dygn är telefaxnumret i stället 08-762 27 68.

Ansökan avser tjänst inom driftledningsområde Gävle

Banverket Leveransdivisionen
Driftledningscentralen - Gävle
Box 854
801 31 Gävle
Telefax: 026-64 43 49
E-post: tagledaren.gavle@banverket.se

Ansökan avser tjänst inom driftledningsområde Ånge

Banverket Leveransdivisionen
Driftledningscentralen - Ånge
Box 102
841 22 Ånge
Telefax: 0690-523 34
E-post: tagledaren.ange@banverket.se

Ansökan avser tjänst inom driftledningsområde Boden

Banverket Leveransdivisionen
Driftledningscentralen - Boden
Bangränd 2
961 68 Boden
Telefax: 0921-34 23 16
E-post: tagledaren.boden@banverket.se

Tilläggstjänster enligt avsnitt 5.4.5.1

Ansökan avser transportvillkor för specialtransport:

Banverket Leveransdivisionen
Planering
781 85 Borlänge
Telefax: 0243-44 56 16
E-post: specialtransporter@banverket.se

Ansökan avser transporttillstånd för specialtransport:

Banverket Leveransdivisionen
Central funktion för specialtransporttillstånd
801 31 Gävle
Telefon: 026-64 43 34
E-post: cftt@banverket.se

Extra tjänster enligt avsnitt 5.5

Ansökan avser

- 5.5.3, teknisk kontroll av fordon

Ansöks via Banverkets webbplats Banportalen
(<https://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=425&epslanguage=SV&subject=355>).

5.5.2.1 Utökad trafikinformation via utrop och skyltning:

Banverket Leveransdivisionen
Marknad
781 85 Borlänge
Telefon: 0774-44 50 50
E-post: marknad@banverket.se

- 5.5.4.1, provkörning av fordon:

Banverket Leveransdivisionen
Planering
781 85 Borlänge
Telefax: 0243-44 56 16
E-post: provkorning@banverket.se

Redovisning av avgiftsunderlag enligt avsnitt 6.2.4

Banverket Leveransdivisionen
Planering
781 85 Borlänge
E-post: fakturering@banverket.se

Reklamation av tjänster

Banverket Leveransdivisionen
Planering
781 85 Borlänge
E-post: fakturering@banverket.se

Uppgifter om fordonstyp och strömavtagarmodell enligt bilaga 2.1

Banverket Leveransdivisionen
Planering
781 85 Borlänge
E-post: fordon@banverket.se

Bilaga 2.1 –Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång

1. Anmälan om uppgifter

Järnvägsföretagen svarar för att senast i samband med tågets avgång lämna uppgifter till Banverket i enlighet med vad som anges nedan. Rapportering sker via ett gränssnitt till Banverkets datasystem. Vad som här anges för tågfärd ska i tillämplig omfattning även gälla för spärrfärd och växling.

2. Uppgifter

För varje tåg ska uppgifter lämnas om

- järnvägsföretag, enligt järnvägslagen (2004: 519)
- auktoriserad sökande
- betalningsansvarig
- betalningsansvarig för drivmotorström
- tågnummer, som tilldelats av Banverket
- tåget är ett resandetåg
- tågets tilldelade startdatum
- transportvillkorsidentitet (vid framförande av specialtransport).

För varje drivfordon och manöverbagn som ingår i tåget ska uppgifter lämnas om

- typbeteckning enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:1) om godkännande av delsystem inom järnväg m.m.
- identitet
- tjänstevikt: vikten av det olastade fordonet tillsammans med den personal och det förråd (fyllt till 2/3) som är nödvändigt för driften (ton)
- längd över buffertar/centralkoppel (m)
- eldrivning (Ja/Nej)
- elmätare (Ja/Nej) Rapportering enligt typ:
 - o elmätare med tidsupplöst mätning
 - o elmätare utan tidsupplöst mätning
 - o schablondebitering
- uppgift (dragande/hjälpdragande/kopplat/påskjutande)
- position i tåget
- största tillåtna hastighet (km/tim)
- antal axlar
- trafikplats för avgång
- trafikplats för ankomst.

För varje godsvagn som ingår i tåget ska uppgifter lämnas om

- typbeteckning enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:1) om godkännande av delsystem inom järnväg m.m.
- identitet
- egenvikt: vikten av det olastade fordonet (ton)
- längd över buffertar (m)
- position i tåget
- största tillåtna hastighet (km/tim)
- antal axlar
- lastprofil (anges som lastprofil SE-A, SE-B eller SE-C). Se även kapitel 3.3.2.1 Lastprofil.)
- trafikplats för avgång (anges endast om vagnen ska rangeras)
- trafikplats för ankomst (anges endast om vagnen ska rangeras)
- lastad (Ja/Nej).
- godstyp, i enlighet med NST/R
- UN-nummer (i förekommande fall)
- lastvikt (ton)
- ärendebeteckning för beslut om transportvillkor.

För varje personvagn som ingår i tåget ska uppgifter lämnas om

- typbeteckning enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:1) om godkännande av delsystem inom järnväg m.m.
- identifikationskod enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:7) om registrering och märkning av järnvägsfordon (Om fordonet inte fått identifikationskod från Järnvägsstyrelsen, anges typbeteckning och individnummer.)
- tjänstevikt: vikten av det olastade fordonet tillsammans med den personal och det förråd (fyllt till 2/3) som är nödvändigt för driften (ton)
- längd över buffertar (m)
- position i tåget
- största tillåtna hastighet (km/tim)
- antal axlar
- trafikplats för avgång (anges endast om vagnen ska rangeras)
- trafikplats för ankomst (anges endast om vagnen ska rangeras)
- ärendebeteckning för beslut om transportvillkor.

3. Förändrade uppgifter

Förändringar i uppgifter som lämnats enligt avsnitt 2 ska anmälas till Banverket. I anmälan ska anges vid vilken plats förändringen sker. Informationen ska lämnas innan tåget avgår efter förändring.

Uppgifter om fordonstyp och strömavtagarmodell

Uppgift om använd fordonstyp och strömavtagarmodell ska lämnas till Banverket om uppgifterna **inte** återfinns i tabell 1 nedan. Adressuppgift dit uppgifterna lämnas, se bilaga 1.1.

Strömavtagarmodell	DSA 200	LLXJ 235	LLXJA 135	LSFC 201/202	LSFC 204	SB 10A	SB 10 BL	SIEMENS typ 6	WBL 85/88	8WLO 120
Fordonstyp										
X31K/X32K	•									
X20			•							
X11-X14				•	•					
X10				•			•			
X3									•	
X2/X2K/X2NK	•								•	
X1				•			•			
Type 73/73B									•	
Rm		•		•						
Rc		•		•	•			•	•	
Ra			•						•	
Ma			•							
IORE									•	
EL16							•		•	
EL15	•		•							
EL14						•				
EL13						•				
EG										•
Dm3			•							
Da			•							
Bm 68 B						•				
X420								•		
X60									•	
X50-X54									•	
X40									•	

Bilaga 3.1 – Tillgänglig kapacitet på sidospår och värmeposter

Dokumentet lämpar sig ej för publicering i tryckt form.
Dokumentet finns tillgängligt på Banverkets webbplats
Banportalen,

<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=1535&epslanguage=SV>

Bilaga 3.2 JNB 2011, Planerade större banarbeten (PSB) utgåva 2009-12-13

PSB nr	Stråk nr	Objekt nr	Plats		Enkel- spårs- drift	Beskrivning	Spår	ÅrVecka		Vecko- dagar	Klockan		H/D	Begränsningspunkt / Hastighetsnedsättning	Anmärkningar
			från	till				från	till		från	till			
1	5	56786	(Hamrångefjärden)	(Axmarby)		För och efterarben för stationen	E	1135	1136	M-F	09:50	14:05	D	Hfj Infsi 2/1 - Ax Infsi 3/2	<u>Trafikavbrott helgen v1136</u> F 20.00 - S 12.00 (40 timmar) Avser 1 växel i Kringlan (Axmartavlan) Objektet utförs utan spänning på kontaktledningen <u>Trafikavbrott helgen v1139</u> Nm S 20.00 - 20.00 (24 timmar) Avser ibruktagning av Kringlans driftplats. Under veckorna 1122-1123 sänks hastigheten till sth 40/70 i 1600 meter. Under veckorna 1123-1136 sänks hastigheten till sth 70 i 250 meter. Under veckorna 1136-1139 sänks hastigheten periodvis till sth 40 och 70 i 1600 meter. Minimitiden i Hamrångefjärden blir ca 4 tim 20 min. Tågfria tider kommer att nyttjas natt mot S och M under Tågplan 2011. Observera! I detta PSB ingår även objektnumren, 56748, 56702, 56697 samt 56776. Objektens totala behov är 570 skift å 6 timmar Byggnation av stationerna Tjärnvik och Jättendal. Minimitiden i Gnarp blir ca 5 timmar. Tågfria tider kommer att nyttjas natt mot S och M under Tågplan 2011. <u>Trafikavbrott helgen v1136</u> F 20.00 - L 16.00 (20 timmar) Avser ibruktagning av stationerna Jättendal och Tjärnvik Objektet utförs utan spänning på kontaktledningen Under veckorna 1122-1123 sänks hastigheten till sth 40/70 i 1300 meter.
							E	1136	1136	F-S	20:00	12:00	H	Hfj Infsi 2/1 - Ax Infsi 3/2	
							E	1137	1139	M-F	09:50	14:05	D	Hfj Infsi 2/1 - Ax Infsi 3/2	
							E	1139	1139	Nm S	20:00	20:00	H	Hfj Infsi 2/1 - Ax Infsi 3/2	
		56748	(Hudiksvall)	(Årskogen)	Nya mötesstationer	E	1123	1123	Ti-F	09:35	14:20	D	Hkl infsi 4/1 -Åkg infsi 3/2		
						E	1124	1124	M-F	09:35	14:20	D	Hkl infsi 4/1 -Åkg infsi 3/2		
						E	1125	1125	M-To	09:35	14:20	D	Hkl infsi 4/1 -Åkg infsi 3/2		
						E	1126	1126	M-F	09:35	14:20	D	Hkl infsi 4/1 -Åkg infsi 3/2		
						E	1134	1136	M-F	09:35	14:20	D	Hkl infsi 4/1 -Åkg infsi 3/2		
						E	1136	1136	nmL	20:00	16:00	D	Hkl infsi 4/1 -Åkg infsi 3/2		
		56702	(Söderhamn)	(Årskogen)	Signalställverksbyten och växelinnläggning förarbeten	E	1121	1121	M-F	09:35	14:20	D	Shv Infsi 21 - Åkg Infsi 3/2		
		56697	(Söderhamn)	(Årskogen)	Signalställverksbyten - förarbeten	E	1118	1120	M-F	09:35	14:20	D	Shv Infsi 21 - Åkg Infsi 3/2		
		56776	(Hamrångefjärden)	(Årskogen)	Axmartavlan - växelinnläggning - ställverksbyten	E	1121	1121	F-S	20:00	24:00	H	Hfj Infsi 2/1 - Åkg Infsi 3/2		
E	1122					1122	M-Ti	00:00	04:00	H	Hfj Infsi 2/1 - Åkg Infsi 3/2				
3	9	54993	Krampen	(Frövi)		Spårbyte	E	1132	1142	M	08:00	16:00	D	Skb Infsi 2/1 - Fv Msi 32, 62, 36	
							E	1132	1142	Ti-F	10:00	18:00	D		
							E	1132	1142	L, S	06:00	14:00	D		
							E	1143	1143	M-Ti	08:00	16:00	D	Skb Infsi 2/1 - Fv Msi 32, 62, 36	
							E	1133	1133	L, S	08:00	08:00	H		
							E	1136	1136	L, S	08:00	20:00	H		
							E	1139	1139	L, S	08:00	20:00	H		
4	7	57039	(Långsele)	Aspeå		Spårbyte	E	1124	1131	M-S	05:00	13:00	D	Lsl ublsi 42 - Ap msi 2/5, 3/5	
8	13	54704	(Helsingborgs Godsbangård)	(Åstorp)		Kontaktledningsupprustning Helsingborg Gbg-Åstorp	E	1116	1125	M-S	09:00	18:00	D		

PSB nr	Stråk nr	Objekt nr	Plats		Enkel-spårs-drift	Beskrivning	Spår	ÅrVecka		Vecko-dagar	Klockan		H/D	Begränsningspunkt / Hastighetsnedsättning	Anmärkningar
från	till							från	till		från	till			
9	13	54264	(Åstorp)	(Hässleholm)		Kontaktledningsupprustning Hässleholm-Åstorp	E	1126	1135	M-S	00:00	24:00	H		Samordnas med spårbytet Klippan - Hässleholm.
10	13	47591	(Klippan)	(Hässleholm)		Spårbyte Klippan-Hässleholm	E	1126	1135	M-S	00:00	24:00	H		Eventuell uppdelning av delsträckor. Spårbytet bedrivs i riktning mot Hässleholm.Totalavstängt.
13	3	45337	Furet	Halmstad		Vibrationsåtgärder	51 (Ned) 51 + 52 51 + 52 51 (Ned)	1135 1135 1135 1135 1136 1136 1136 1136	F LS M-L S		00:00 00:00 00:00 00:00	24:00 24:00 24:00 24:00	H H H H	si 170 - 127 si 170 - 127, 140 - 157 si 170 - 127, 140 - 157 si 170 - 127	Totalavbrott Hd - Fur i 8 dagar. Hastighetsnedsättning v 1135-1136 sth 70 km/h Samordnas med PSB nr 9 och 10
14	11	43494	Trollhättan	Göteborg, Marieholm		Dubbelspårsutbyggnad	Alla	1124	1133	M-S	00:00	24:00	H		
15	11	47091	Agnesberg	Göteborg, Marieholm		Linjeomläggning, etapp Agb - Or	E	1107	1107	M-S	00:00	24:00	H	Or 439 - Agb 21	
16	23	52847	Göteborg	Gubbero	X	Persontågsviadukten brobyte	85 71-76	1126 1132 1126 1132	M-S LS		00:00 15:00	24:00 15:00	H H	Hfr vxl 150 - si 909	Espdr Göteborg - Gubbero. Två spår under bron, spår 71 - 74, och växlingsspåren 75-76, åt gången avstängda nattetid. (3 tillfällen helg: alla spår)
17	23	55277	Göteborg Kville	Göteborg, Skandiahamnen		Inkoppling nytt ställverk	Alla Alla	1116 1116 1117 1117	F-S M		00:00 00:00	24:00 24:00	D D	Gsh - si G 632	Grön etapp, hela Hamnbanan, samt Kville. (Påsk)
18	1	56505	Södertälje hamn	Södertälje hamn		Södertälje dubbelspår (Södertälje Hamn)	1,2	1050	1133	M-S	00:00	24:00	H	Söd 62(119v),92(120v), hfp vxl 12a,10a,13a-Söd 31(132h),83(131/132), hfp vxl 34b,38b,40b	Spår 1 och 2 avstängt. Startar v1039.
19	1	56518	Södertälje hamn	Södertälje hamn		Södertälje dubbelspår (Södertälje Hamn)	3,4,5	1134	1149	M-S	00:00	24:00	H	Söd hfp 12b,23(118h)-Söd 61(131h),63(130/131/133h),65(130/133h), hfp vxl 33b,39b	Pågår till v1226. Genomgående spår på spår 6-8 via diagonalen.
20	1	56519	Södertälje hamn	Södertälje hamn		Södertälje dubbelspår (Södertälje Hamn)	1	1134	1149	M-S	00:00	24:00	H	Söd 31(132h)-Söd hfp vxl 32b	Pågår till v1234. Vändande tåg på spår 1 och 2. Genomgående på spår 6-8.
21	1	56520	Södertälje hamn	Södertälje hamn		Södertälje dubbelspår (Södertälje Hamn)	2	1134	1149	M-S	00:00	24:00	H	Söd 81(127v)-Söd hfp vxl 10	Pågår till v1234 Vändande tåg på spår 1 och 2. Genomgående på spår 6-8.
22	1	56516	Södertälje hamn	Södertälje centrum		Södertälje dubbelspår (Södertälje Hamn)	Alla	1126	1149	M-S	00:00	24:00	H	Söc26(106v)-Söd23(118h)	Totalavstängt. Pågår till v1234.
23	1	56517	Södertälje centrum	Södertälje centrum		Södertälje dubbelspår (Södertälje Hamn)	Alla	1126	1149	M-S	00:00	24:00	H	Söc26(106v)-Söc64,66,68,86	Totalavstängt. Pågår till v1234.
24	2	56221	(Åby)	Simonstorp		Tunnelupprustning Graversfors	Upp alt Ned Upp alt Ned Alla Alla Upp alt Ned Upp alt Ned	1105 1108 1105 1107 1108 1122 1123 1123 1124 1135 1124 1134	nmTi-nmF nmM nmS M-S M-L nmTi-nmF nmM nmS		23:55 21:30 00:00 00:00 23:55 21:30	05:30 08:30 24:00 24:00 05:30 08:30	D D H H D D	Åby 42 - Smt 61 alt Åby 72 - Smt 31 Åby 42 - Smt 61 alt Åby 72 - Smt 31 Åby 42, 72 - Smt 61, 31 Åby 42, 72 - Smt 61, 31 Åby 42 - Smt 61 alt Åby 72 - Smt 31 Åby 42 - Smt 61 alt Åby 72 - Smt 31	
26	9	56374	Önaskogen	(Skänninge)		Inläsning nytt ställverk	Alla Alla	1142 1142 1143 1143	F-S M		04:00 00:00	24:00 04:00	H H	Öna 21,51 - Skn 21 Öna 21, 51 - Skn 21	Ingen trafik in till Motala tillåts.
27	9	56350	Motala			Ombyggnad Motala bg, spår 2-9	2,3,4 5-9 2,3,4 5-9 2,3,4 5-10	1050 1126 1127 1127 1127 1127	M-S M-F L		00:00 00:00 00:00	24:00 24:00 06:00	H H H	Mot 232, 262, 264 - Mot 231, 233, 235 Mot 232, 262, 264 - Mot 231, 233, 235 Mot 232, 262, 264 - Mot 231, 233, 235	
		56355	Motala			Ombyggnad Motala bg, spår 1	1	1132	1151	M-S	00:00	24:00	H	Mot 234 - Mot 261	Hastighetsnedsättning v1132-1151 M-S, sth 40 km/h, 1000 m.
28	9	56326	Motala	Skänninge		Lansering av vägport	E	1101	1101	Ti-S	07:00	24:00	H	Mot 261 - Skn 21	Tåg kan tas in till Motala mot stopp till spår med plattform, växling till Motala verkstad möjlig. Hastighetsnedsättning v1102 M-S, sth 70 km/h, 2000 m.
30	9	56364	Motala	(Mjölby)		Motala-Mjölby, sommaravstängning	E E E	1127 1127 1127 1127 1128 1132	L S M-S		06:00 00:00 00:00	24:00 24:00 24:00	D D H	Mot 221, 251 - My 221 Mot 221, 251 - My 221 Mot 221, 251 - My 221	Ingen trafik in till Motala tillåts under avstängningen. Hastighetsnedsättning v1133-1135 M-S, sth 40/70 km/h, 16800 m.
32	16	56582	Spånga	Kallhäll		Mälarbanan Barkarby-Kallhäll	NED,UPP NED,UPP	1142 1142 1143 1143	To-S M-Ti		20:00 00:00	24:00 04:30	H H	Spå 53,23-Khä 24,54 Spå 53,23-Khä 24,54	Flytt av ställverk Barkarby. Rivning av GC-bro. Ny vägbro. Kurvrätning Kallhäll bl a.
34	18	47010	Kvicksund			Kvicksundsbron	Alla	1133	1133	M-S	00:00	24:00	H	Ksu 139 - Ksu 141	Slipers- och växelbyten efter urspårning.
35	58	56754	Västerhanninge	Nynäshamn		Nynäsbanan dubbelspårsutbyggnad	E	1117	1133	M-S	00:00	24:00	H	Vhe 24,35-Nyh 41,43,45	Totalavstängning.

PSB nr	Stråk nr	Objekt nr	Plats		Enkel- spårs- drift	Beskrivning	Spår	ÅrVecka		Vecko- dagar	Klockan		H/D	Begränsningspunkt / Hastighetsnedsättning	Anmärkningar
från	till							från	till		från	till			
36	22	56737	Karlberg	Solna		Solna Tunnelar inkl nedsättning.	U2	1121	1121	S	22:00	24:00	D	Ke 233-So 1264	Hastighetsnedsättning v1122-1125 till sth 40 km/h. Sträcka 600m.
							U2	1122	1122	M	00:00	04:30	D	Ke 233-So 1264	
							U2	1122	1122	nmTi-nmS	22:00	04:30	D	Ke 233-So 1264	
							U1	1122	1122	M-S	00:00	04:30	D	Ke 263-So 1272	
							U2	1122	1122	S	22:00	24:00	D	Ke 233-So 1264	
							U2	1123	1123	M	00:00	04:30	D	Ke 233-So 1264	
							U2	1123	1123	nmTi-nmS	22:00	04:30	D	Ke 233-So 1264	
							U1	1123	1123	M-S	00:00	04:30	D	Ke 263-So 1272	
							U2	1123	1123	S	22:00	24:00	D	Ke 233-So 1264	
							U2	1124	1124	M	00:00	04:30	D	So 233-So 1264	
							U2	1124	1124	nmTi-nmS	22:00	04:30	D	Ke 233-So 1264	
							U1	1124	1124	M-S	00:00	04:30	D	Ke 263-So 1272	
							U2	1124	1124	S	22:00	24:00	D	Ke 233-So 1264	
							U1	1125	1125	M	00:00	04:30	D	Ke 263-So 1272	
							U2	1125	1125	M	00:00	04:30	D	Ke 233-So 1264	
37	22	56741	Karlberg	Solna		Solna Tunnelar	U1,U2	1126	1126	M-S	05:30	24:00	H	Ke 263,233-So 1272,1264	Totalavstängning uppspårstunneln i tre veckor.
							U1,U2	1127	1127	M-S	00:00	24:00	H	Ke 263,233-So 1272,1264	
							U1,U2	1128	1128	M-S	00:00	24:00	H	Ke 263,233-So 1272,1264	
							U1,U2	1129	1129	M	00:00	04:30	D	Ke 263,233-So 1272,1264	
38	22	56638	Solna	Solna		Solna plattformsombyggnad	U2	1126	1126	M-S	05:30	24:00	H	So 1139-So 1163	Samordnas med Solna tunnelrenovering.
							N2	1126	1126	Ti-S	00:00	04:30	D	So 1141-So 1165	
							N2	1127	1127	M-S	00:00	04:30	D	So 1141-So 1165	
							U2	1127	1127	M-S	00:00	24:00	H	So 1139-So 1163	
							N2	1128	1128	M-S	00:00	04:30	D	So 1141-So 1165	
							U2	1128	1128	M-S	00:00	24:00	H	So 1139-So 1163	
							N2	1129	1129	M	00:00	04:30	D	So 1141-So 1165	
							U2	1129	1129	M	00:00	04:30	D	So 1139-So 1163	
39	22	56655	Solna	Solna		Solna plattformsombyggnad	N2,U2	1110	1110	F-S	19:00	24:00	H	So 1139,1141-So 1263,1265	Avstängda spår. Samordnas med Nationalarenan.
							N2,U2	1111	1111	M	00:00	04:30	D	So 1139,1141-So 1263,1265	
40	22	56661	Solna	Solna		Solna plattformsombyggnad	N2,U2	1108	1108	nmS	21:00	04:30	D	So 1139,1141-So 1163,1185	Avstängda spår. Samordnas med Nationalarenan.
							N2,U2	1109	1109	nmS	21:00	04:30	D	So 1139,1141-So 1163,1185	
41	22	56699	Solna	Solna		National Arena	U1,U2	1126	1126	M-S	05:30	24:00	H	So 1101,1139-So 1271,1328	Avstängda spår. Samordnas med Solna tunnelrenovering.
							U1,U2	1127	1127	M-S	00:00	24:00	H	So 1101,1139-So 1271,1328	
							U1,U2	1128	1128	M-S	00:00	24:00	H	So 1101,1139-So 1271,1328	
							U1,U2	1129	1129	M	00:00	04:30	D	So 1101,1139-So 1271,1328	
42	22	56747	Solna	Solna		Solna Tunnelar	D1,D2,45,44	1129	1129	nmTi-nmS	23:00	04:30	D	So 1072,1073,1062,1164-So 1133,1146	Avstängning driftspårstunneln på nätterna.
							D1,D2,45,44	1129	1129	S	23:00	24:00	D	So 1072,1073,1062,1164-So 1133,1146	
							D1,D2,45,44	1130	1130	M	00:00	04:30	D	So 1072,1073,1062,1164-So 1133,1146	
							D1,D2,45,44	1130	1130	nmTi-nmS	23:00	04:30	D	So 1072,1073,1062,1164-So 1133,1146	
							D1,D2,45,44	1130	1130	S	23:00	24:00	D	So 1072,1073,1062,1164-So 1133,1146	
							D1,D2,45,44	1131	1131	M	00:00	04:30	D	So 1072,1073,1062,1164-So 1133,1146	
							D1,D2,45,44	1131	1131	nmTi-nmS	23:00	04:30	D	So 1072,1073,1062,1164-So 1133,1146	
43	22	56788	Karlberg	Sundbyberg		Citybanan - SWB viadukten	N1	1129	1129	F-S	22:00	00:00	H	Ke 185-Ke 299	se även objekt Ö56792
							N1	1130	1130	M	00:00	04:30	D	Ke 185-Ke 299	
							N1	1130	1130	F-S	22:00	00:00	H	Ke 185-Ke 299	
							N1	1131	1131	M	00:00	04:30	D	Ke 185-Ke 299	
							N1	1131	1131	F-S	22:00	00:00	H	Ke 185-Ke 299	
							N1	1132	1132	M	00:00	04:30	D	Ke 185-Ke 299	
							N1	1132	1132	F-S	22:00	00:00	H	Ke 185-Ke 299	
							N1	1133	1133	M	00:00	04:30	D	Ke 185-Ke 299	
							N1	1133	1133	F-S	22:00	00:00	H	Ke 185-Ke 299	
							N1	1134	1134	M	00:00	04:30	D	Ke 185-Ke 299	
							N1	1134	1134	F-S	22:00	00:00	H	Ke 185-Ke 299	
							N1	1135	1135	M	00:00	04:30	D	Ke 185-Ke 299	
							N1	1135	1135	F-S	22:00	00:00	H	Ke 185-Ke 299	
							N1	1136	1136	M	00:00	04:30	D	Ke 185-Ke 299	
							N1	1136	1136	F-S	22:00	00:00	H	Ke 185-Ke 299	
							N1	1137	1137	M	00:00	04:30	D	Ke 185-Ke 299	
							N1	1137	1137	F-S	22:00	00:00	H	Ke 185-Ke 299	
							N1	1138	1138	M	00:00	04:30	D	Ke 185-Ke 299	
							N1	1138	1138	F-S	22:00	00:00	H	Ke 185-Ke 299	
							N1	1139	1139	M	00:00	04:30	D	Ke 185-Ke 299	
							N1	1139	1139	F-S	22:00	00:00	H	Ke 185-Ke 299	
							N1	1140	1140	M	00:00	04:30	D	Ke 185-Ke 299	
							N1	1140	1140	F-S	22:00	00:00	H	Ke 185-Ke 299	
							N1	1141	1141	M	00:00	04:30	D	Ke 185-Ke 299	
		56792	Karlberg	Sundbyberg	X	Citybanan - SWB viadukten	N3	1129	1129	M-S	07:00	24:00	H	Ke 236-Sub 877	
							N3	1130	1130	M-S	00:00	24:00	H	Ke 236-Sub 877	
							N3	1131	1131	M-S	00:00	24:00	H	Ke 236-Sub 877	
							N3	1132	1132	M-S	00:00	24:00	H	Ke 236-Sub 877	
							N3	1133	1133	M-S	00:00	24:00	H	Ke 236-Sub 877	
							N3	1134	1134	M-S	00:00	24:00	H	Ke 236-Sub 877	
							N3	1135	1135	M-S	00:00	24:00	H	Ke 236-Sub 877	
							N3	1136	1136	M-S	00:00	24:00	H	Ke 236-Sub 877	
							N3	1137	1137	M-S	00:00	24:00	H	Ke 236-Sub 877	
							N3	1138	1138	M-S	00:00	24:00	H	Ke 236-Sub 877	
							N3	1139	1139	M-S	00:00	24:00	H	Ke 236-Sub 877	
							N3	1140	1140	M-S	00:00	24:00	H	Ke 236-Sub 877	
							N3	1141	1141	M	00:00	04:30	D	Ke 236-Sub 877	

PSB nr	Stråk nr	Objekt nr	Plats		Enkel- spårs- drift	Beskrivning	Spår	ÅrVecka		Vecko- dagar	Klockan		H/D	Begränsningspunkt / Hastighetsnedsättning	Anmärkningar
			från	till				från	till		från	till			
44	22	45411	Sundbyberg	Sundbyberg		SL-tvårbana bro över Sundbyberg	Alla	1142	1142	To-S	18:00	24:00	H	Sub 894,896,900,898-Sub 958,941,943,945,906	Lansering av bro. Behov av uppställning torsdag vecka 1142 - måndag vecka 1143 spår 1+4
								1143	1143		00:00	18:00			

Förkortningar

nsp alternativt NED	nedspårs
usp alternativt UPP	uppspårs
U/N	upp- och nedspår
E	enkelspår
kti	kontaktdedning
Kti arb	kontaktdednings arbeten
Bg alternativt bg	bangård
nm	natt mot ...
sth	största tillåtna hastighet
()	plats mellan stationer dvs linjen
PSM	Planeringssammanträde
H	Klockslagen anger start respektive slut för hela perioden
D	Klockslagen anger start respektive slut varje dag under perioden
BEST	Ban-, El-, Signal-, Telearbeten

Stråk nr

1	Västra Stambanan
2	Södra Stambanan
3	Väst kustbanan
4	Kust till kustbanan
5	Ostkustbanan
7	Stambanan genom Övre Norrland
8	Norra Stambanan
9	Godsstråket genom Bergslagen
10	Bergslagsbanan
11	Norge/Vänerbanan med Nordlänken
13	Skånebanan
15	Älvsborgsbanan
16	Mälarbanan
18	Sala - Oxelösund
22	Stockholm Älvsjö - Ulriksdal/Sundbyberg
23	Göteborg närstälverksområde
58	Nynäshamn-(Västerhaninge)
73	Bohusbanan
84	Finspång-(Kimstad)
88	Blekingekustbanan

Bilaga 3.3 – Bevakning av driftplatser

Banverket planerar bevakning av driftplatser enligt denna bilaga.

Kategori A

Driftplatser som fjärrstyrs från driftledningscentral och driftplatser som ständigt är lokalbevakade tillhör kategori A. Inga särskilda villkor anges för kapacitets-tilldelning på dessa platser på grund av bevakning.

Driftplatser som ständigt är lokalbevakade

- | | |
|---------------|-------------------|
| - Alvesta | - Luleå |
| - Avafors | - Nässjö |
| - Borlänge | - Sundsvall |
| - Helsingborg | - Södertälje hamn |
| - Kil | - Vännäs |

Kategori B

Driftplatser som planenligt är lokalbevakade under viss tid tillhör kategori B. Banverket planerar bevakning på dessa platser utifrån

- de behov som följer av ansökningar om tåglägen inför kommande tågplan samt de resurser som Banverket förfogar över
- de tillkommande behov av bevakning som följer av ansökningar om tåglägen inom gällande tågplan (så kallad ad hoc-ansökan) samt de resurser som Banverket förfogar över.

Banverket kan avslå en ad hoc-ansökan om tågläge som medför tillkommande bevakning om den inkommer senare än åtta veckor i förväg.

Till denna kategori hör även driftplatser som tidvis fjärrstyrs från driftledningscentral och som under övrig tid är lokalbevakade. Under den tid som driftplatsen är fjärrstyrd kan förutsättningarna för kapacitetstilldelning vara begränsade.

Driftplatser som planenligt är lokalbevakade tidvis och fjärrstyrda tidvis

- | | |
|--------------------|--------------------------|
| - Fagersta central | - Herrljunga |
| - Karlstad | - Jönköpings godsbangård |
| - Ystad | - Uddevalla |

Driftplatser som planenligt är lokalbevakade tidvis

- | | |
|------------------------------------|---------------------------------------|
| - Bengtsfors | - Nykroppa (fjärrstyrs från Daglösen) |
| - Berga | - Nyland |
| - Björbo | - Olofström |
| - Blomstermåla | - Oskarshamn |
| - Bofors | - Rottneros |
| - Borås | - Skelleftehamns övre |
| - Bäckebron | - Skee |
| - Daglösen | - Skene |
| - Dingle | - Skillingaryd |
| - Dynäs | - Smedjebacken |
| - Eksjö | - Smålandstenar |
| - Filipstad | - Storfors |
| - Forshem | - Strömstad |
| - Fristad | - Sunne |
| - Haparanda | - Tanum |
| - Hältevad | - Tomelilla |
| - Hultsfred | - Torsby |
| - Håkantorp (fjärrstyrs från Vara) | - Torup |
| - Hällefors | - Trelleborg |
| - Härnösand | - Tågsjöberg |
| - Kalmar | - Vaggeryd |
| - Kisa | - Vansbro |
| - Klevshult | - Vara |
| - Landeryd | - Veddige |
| - Lidköping | - Vedum |
| - Ljung | - Vetlanda |
| - Lycksele | - Vimmerby |
| - Malung | - Viskafors |
| - Mariestad | - Värnamo |
| - Mockfjärd | |
| - Mora | |
| - Morjärv | |
| - Munkedal | |
| - Månsarp | |
| - Mönsterås | |

Kategori C

Driftplatser som planerligt inte är lokalbevakade tillhör kategori C. Banverket planerar bevakning på dessa platser utifrån de tillkommande behov av bevakning som följer av ansökningar om tåglägen inom gällande tågplan (ad hoc-ansökan) samt de resurser som Banverket förfogar över.

Banverket kan avslå en ad hoc-ansökan om tågläge som medför tillkommande bevakning om den inkommer senare än tolv veckor i förväg.

Driftplatser som kan lokalbevakas tidvis

- | | |
|---------------|--------------|
| - Forsheda | - Holmsjö |
| - Malmbäck | - Lyrestad* |
| - Niemisel* | |
| - Oskarström | - Reftele |
| - Skellefteå* | - Simrishamn |

* Driftplatsen är inte fullständigt utrustad. Banverket kan avslå ad hoc-ansökan om tågläge som medför tillkommande bevakning även om denna inkommer tidigare än tolv veckor i förväg.

Kategori D

Driftplatser som planenligt inte är lokalbevakade tillhör kategori D. Banverket planerar inte bevakning på dessa platser.

Driftplatser som inte lokalbevakas

- | | |
|------------------|----------------|
| - Billesholm | - Lysvik |
| - Billingsfors | - Lönsboda |
| - Bredsjö | - Marmaverken |
| - Dala-Järna | - Mariannelund |
| - Dals Långed | - Molkom |
| - Finnforsfallet | - Mörlunda |
| - Gunnarn | - Rossön |
| - Gärsnäs | - Sollefteå |
| - Horred | - Spjutsbygd |
| - Hova | - Söderbärke |
| - Järpås | - Vissefjärda |
| - Karungi | - Vitvattnet |
| - Kattisavan | - Ådalsliden |
| - Kramfors | - Åseda |
| - Köpingsbro | - Åsensbruk |
| | - Österalnö |

Bilaga 3.4 – Banstandarddata

Dokumentet lämpar sig ej för publicering i tryckt form.
Dokumentet finns tillgängligt på Banverkets webbplats
Banportalen,

<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=1535&epslanguage=SV>

Bilaga 3.5 – Största tillåtna hastighet per stråk

Stråknr	Stråknamn	Största tillåtna hastighet (km/tim)
1	Västra stambanan	200
2	Södra stambanan	200
3	Väst kustbanan	200
4	Kust till kust-banan	200
5	Ostkustbanan	200
6	Dalabanan	180
7	Stambanan genom Övre Norrland	160
8	Norra stambanan	200
9	Godsstråket genom Bergslagen	200
10	Bergslagsbanan	140
11	Norge/Vänerbanan med Nordlänken	200
12	Värmlandsbanan	200
13	Skånebanan	160
14	Jönköpingsbanan	160
15	Älvsborgsbanan	160
16	Mälarbanan	200
17	Svealandsbanan	200
18	Sala–Oxelösund	140
19	Nynäsbanan	140
20	Mittbanan	150
21	Malmbanan	135
22	Stockholm, Älvsjö–Ulriksdal, Sundbyberg	200
23	Göteborg	170
24	Malmö	200
26	Godsstråket genom Skåne	140
27	Stockholm	70
28	Botniabanan	250
29	Haparandabanan	90
31	Ådalsbanan	130
32	Rååbanan	140
33	Markarydsbanan	130
34	Grycksbo–Falun	40
41	Morjärv–Karlsborgsbruk	40
42	Nyfors–Piteå	90

Järnvägsnätbeskrivning 2011 del 1, bilaga 3.5 – Största tillåtna hastighet
per stråk, utgåva 2009-12-13

Stråknr	Stråknamn	Största tillåtna hastighet (km/tim)
43	Umeå–Holmsund	70
44	Hällnäs–Storuman	70
45	Skelleftebanan	100
46	Forsmo–Hoting	70
47	Mellansel–Örnsköldsvik	80
48	Hamrångefjärden–Norrsundet	40
49	Kilafors–Söderhamn	40
51	Gävle–Karskär	40
53	Västerdalsbanan	100
54	Mora–Vika; Märbäck	40
55	Örbyhus–Hallstavik	70
56	Folkesta–Nybybruk	30
57	Åkers styckebruk–Grundbro	40
58	Nynäshamn–Västerhaninge	140
59	Södertälje hamn–Södertälje centrum	80
61	Ängelsberg–Snyten–Kärrgruvan	40
62	Kumla–Närkes Kvarntorp	40
63	Bergslagspendeln	140
64	Finspång–Kimstad	40
65	Stångådalsbanan	120
66	Tjustbanan	110
68	Bofors–Strömtorp	40
69	Kristinehamn–Nykroppa, Daglösen–Persberg	90
70	Fryksdalsbanan	90
71	Dal Västra Värmlands Järnväg	80
72	Smedberg–Lysekil	40
73	Bohusbanan	140
74	Alvhem–Lilla Edet	40
75	Kinneklebanan	100
77	Viskadalsbanan	110
78	Tibro–Skövde	40
79	Landskrona–Landskrona östra	140
80	Nässjö–Hultsfred	100
81	Nässjö–Åseda	100
82	Vetlanda–Järnforsen, Kvillsfors–Pauliström	40
83	Jönköpings godsbangård–Vaggeryd	100
84	Nässjö–Halmstad, Torup–Hyltebruk	125
85	Värnamo–Helmershus	40
86	Smålands Burseryd–Landeryd	40

Järnvägsnätbeskrivning 2011 del 1, bilaga 3.5 – Största tillåtna hastighet
per stråk, utgåva 2009-12-13

Stråknr	Stråknamn	Största tillåtna hastighet (km/tim)
87	Traryd–Markaryd	40
88	Blekingekustbanan	160
89	Älmhult–Olofström	70
90	Ystadbanan	160
92	Kristianstad–Åhus/Långebro	40
93	Hanaskog–Karpalund	40
94	Östervärn–Brågarp	10
96	Karlstad–Skoghall	30

Bilaga 3.6 – Lutningar per stråk

Bilagan utelämnad. Dokumentet finns tillgängligt på Banverkets webbplats Banportalen,

<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=1535&epslanguage=SV>

Bilaga 4.1 – Innehåll i ansökan om kapacitet och tjänster

Innehållsförteckning

1	Inledning	2
1.1	Blankett för ansökan	2
1.2	Informationstyper i uppgiftsspecifikationer	3
1.3	Uppgiftstyper i uppgiftsspecifikationer	3
1.4	Referenser i uppgiftsspecifikationer	3
1.5	Listor	4
2	Uppgifter om den sökande	4
2.1	Generella uppgifter	4
2.2	Faktureringsinformation	4
2.3	Kontaktpersoner	5
3	Ansökan om tågläge	5
3.1	Tåg-ID och gånguppgifter	5
3.2	Tidsuppgifter och trafikaktiviteter	8
3.3	Fordonsteknisk specifikation	10
3.4	Övriga uppgifter	11
4	Uppgifter om associationer mellan tåglägen	12
5	Uppgifter om vissa tågssystem	13
5.1	Tågssystem med regelbundna intervall (styv tidtabell)	13
5.2	Trafik i kontinuerliga flöden	13
6	Bantillträdestjänster och tillgång till angränsande faciliteter	14
6.1	Gemensam information för alla tjänster	14
6.2	Spårkapacitet vid plattform	15
6.3	Tillgång till plattform	15
6.4	Tillträde till spårkapacitet inom godsterminal	15
6.5	Rangerbangård	15
6.6	Spår eller spårrområde för tågbildning	16
6.7	Tillträde till spårkapacitet för uppställning	17
6.8	Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon	18
6.9	Tillträde till spårkapacitet vid underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar	18
6.10	Tillgång till underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar (bromsprovsanläggning)	18
7	Tågbildningstjänster	19
7.1	Tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård	19
7.2	Funktion för samordning av operativ produktionsplanering (koordinator) på Malmö central	19
8	Innehåll i beställning om annonsering gällande skyltning och utrop för persontåg	19
9	Giltiga värden i flervalslistor	20
9.1	Trafikaktiviteter - koder	20
9.2	Prioriteringskategorier – koder för tåglägen	22
9.3	Prioriteringskategorier - koder för associationer	23

1 Inledning

I järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) kapitel 4 beskrivs Banverkets process för tilldelning av kapacitet. Med kapacitet avses tjänster enligt avsnitt 5.2 och 5.3 samt tillträde till järnvägsnätet för banarbeten.

I denna bilaga redovisas vilken information som ska lämnas för att ansöka om kapacitet i form av tjänsterna

- *minimipaket av tillträdestjänster (JNB avsnitt 5.2)*
 - tågläge för persontrafik (JNB 5.2.1)
 - tågläge för godstrafik (JNB 5.2.2)
 - tågläge för tjänstetåg (JNB 5.2.3)
- *bantillträdestjänster och tillgång till angränsande faciliteter (JNB avsnitt 5.3)*
 - spårkapacitet vid plattform (JNB 5.3.3.1)
 - tillgång till plattform (JNB 5.3.3.2)
 - tillträde till spårkapacitet inom godsterminal (JNB 5.3.4.1)
 - rangerbangårdar (JNB 5.3.5)
 - spår eller spårområde för tågbildning (JNB 5.3.6)
 - tillträde till spårkapacitet för uppställning (JNB 5.3.7.1)
 - tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon (JNB 5.3.7.3)
 - tillträde till spårkapacitet vid underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar (JNB 5.3.8.1)
 - tillgång till underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar - bromsprovsanläggning (JNB 5.3.8.2).

Dessutom redovisas i denna bilaga vilken information som ska lämnas för att ansöka om tilläggstjänsterna

- *tågbildningstjänster (JNB avsnitt 5.4.4)*
 - tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård (JNB 5.4.4.1)
 - funktion för samordning av operativ produktionsplanering (koordinator) på Malmö central (JNB 5.4.4.2).

1.1 Blankett för ansökan

På Banportalen finns en blankett för ansökan om kapacitet och tjänster enligt ovanstående. Det här dokumentet innehåller referat till flikar och kolumner i den blanketten.

För ansökan om kapacitet gäller att den blankett som Banverket tillhandahåller på Banportalen måste användas för att ansökan ska behandlas. Den blankett som Banverket tillhandahåller är i filformatet Excel och är avsett att databehandlas för import i Banverkets system. För den del av ansökan som avser tåglägen och associationer får även filformatet T-DEF användas för direktimport av data i Banverkets system. I detta fall måste innehållet i dessa delar även inlämnas i textform som ska omfatta information specificerat enligt kapitel 3 och 4 nedan. Specifikation av filformatet T-DEF lämnas av Banverket på begäran.

1.2 Informationstyper i uppgiftsspecifikationer

Specifikation

Innehåller grundläggande information som i princip inte ska kunna ändras av Banverket under processen.

Villkor

Innehåller den sökandes gränsvärden för acceptans av Banverkets förslag

Önskemål

Information om önskemål som Banverket bör tillgodose, som normalt inte kan garanteras.

Deklaration

Innehåller grundläggande information som ska avspegla uppgifter som lämnas enligt ett regelverk. Uppgifterna kan komma att granskas och överprövas av Banverket vid felaktig uppgiftslämning.

Information

Övrig information som normalt inte är föremål för dialog/förhandling mellan parterna.

1.3 Uppgiftstyper i uppgiftsspecifikationer

Obligatorisk uppgift

Uppgiften måste lämnas för att ansökan ska kunna behandlas.

Frivillig uppgift

Uppgiften kan lämnas där så är lämpligt, men är inget krav. Om en frivillig uppgift används vid prioritering rekommenderar Banverket att den lämnas för att tillförsäkra en korrekt prioritering.

Uppgiften används i prioriteringens beräkningsmodell

Uppgiften används direkt i prioriteringskriteriernas beräkningsmodell. Om uppgiften är frivillig och ingen uppgift lämnas, kommer beräkningsmodellen att bortse från eventuella samhällsekonomiska merkostnader vid förändringar som hänför sig till den aktuella uppgiften.

Uppgiften används vid prioritering

Uppgiften kan komma att användas vid överväganden som påverkar prioriteringen och vid konfliktlösningshantering.

1.4 Referenser i uppgiftsspecifikationer

För att förenkla sambandet med ansökningsblanketten har blankettens kolumner bokstäver och siffror som referens. Dessa återfinns i kolumnen längst till vänster i tabellerna i detta dokument.

1.5 Listor

I beskrivningen av ansökningsblanketten anges i många fall att information ska väljas från "listor". Med det avses att det i celler i ansökan går att välja information från fördefinierade listor där endast valbara alternativ visas i en rullgardinsmeny. Om den information den sökande önskar fylla i saknas i listan, kontakta kundservice på Banverket Leveransdivisionen, se JNB bilaga 1.1.

2 Uppgifter om den sökande

För att en ansökan ska behandlas krävs generella uppgifter om den sökande och information för att möjliggöra fakturering samt information om kontaktpersoner.

2.1 Generella uppgifter

I ansökningsblanketten återfinns denna information på flik "Generellt"

	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit	Info typ	Kommentarer
A	Firma	Obl		Information	Företagets fullständiga namn
B	Den sökandes signatur	Obl		Information	Företagets förkortning
C	Organisationsnummer	Obl		Information	
D	Trafikeringsrätt	Obl		Information	
E	TRAV-tecknare	Obl		Information	Vem som ska teckna trafikeringsavtal ska anges. (Företagets förkortning)

*) Obl = Obligatorisk uppgift. Friv = Frivillig uppgift.

2.2 Faktureringsinformation

I ansökningsblanketten återfinns denna information på flik "Generellt"

	Uppgift	Obl/ Friv.	Prio krit	Info typ	Kommentarer
	Kontaktperson	Obl		Information	
	Kontaktuppgifter för kontaktpersonen	Obl		Information	Telefonnr och mailadress
F	Adress	Obl		Information	
G	Postnr	Obl		Information	5 siffror utan mellanrum
H	Postadress	Obl		Information	
J	Övriga önskemål	Friv		Önskemål	

*) Obl = Obligatorisk uppgift. Friv = Frivillig uppgift.

2.3 Kontaktpersoner

Uppgifter lämnas för varje kontaktperson. Kontaktperson ska anges för övergripande frågor och för faktureringsfrågor. Kontaktpersonerna kan kopplas till enskilda tåglägen och associationer i ansökan med hjälp av "Kontaktperson Kod".

I ansökningsblanketten återfinns denna information på fliken "Generellt".

	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit	Info typ	Kommentarer
Q	Kontaktperson Kod	Obl		Information	För alla kontaktpersoner anges en förkortning för personen eller affärsenheten. Det ska alltid gå att koppla en kontaktperson hos den sökandes organisation till varje kod.
R	Kontaktperson Namn	Obl		Information	Minst en kontaktperson måste anges. Alla kontaktpersoner som ska kopplas till enskilda tåglägen måste anges
S	Adress	Obl		Information	
T U	Postnummer + postadress	Obl		Information	
V	Telefonnummer	Obl		Information	
W	Mobilnummer	Friv		Information	
X	E-postadress	Friv		Information	

*) Obl = Obligatorisk uppgift. Friv = Frivillig uppgift.

3 Ansökan om tågläge

3.1 Tåg-ID och gånguppgifter

Tåguppdrag

Tåglägesansökan ska formuleras utifrån begreppet tåguppdrag. Detta innebär att tågläget ska avse hela den sträcka som en viss transportuppgift utförs, från ursprungsplatsen till slutplatsen. Ett tåguppdrag kan bestå av flera tåg som är länkade till varandra och som genom denna länk utför en transportuppgift. Ett tåguppdrag kan inte grena sig i olika delar, såvida inte förgreningen representerar olika startpunkter, slutpunkter eller körvägar på vissa av tåguppdragets gångdagar. Om ett tåguppdrag till exempel delar sig för att låta en del av tågsättet gå till en destination och den andra till en annan, då måste den ena grenen definieras som ett eget tåguppdrag. Grenarna länkas i detta fall ihop med hjälp av en association. Tåg som är länkade till varandra enbart av omloppstekniska skäl (till exempel ett pendeltåg som vänder i Bålsta) ska inte länkas till ett gemensamt tåguppdrag. Tåguppdragets identitetsnummer ska följa nedanstående nomenklatur.

Generellt

Om tåguppdraget bara består av ett operativt tågnummer, så ska detta användas.

Resandetåg

Oftast finns ett annonserat tågnummer. Använd detta nummer. Om numret saknas, gör på samma sätt som för godståg.

Godståg

Använd det första tågnumret i tåguppdraget.

Exempel på tåg som ska ingå i samma tåguppdrag:

- M-F: Göteborg–Stockholm–Uppsala och
L,S: Göteborgs–Stockholm
- Dagl: Göteborg–Örebro–Jädersbruk–Västerås–Stockholm
- M-F: Göteborg–Alvesta–Emmaboda–Kalmar och
L,S: Göteborg–Alvesta–Emmaboda–Karlskrona

Exempel på tåg som inte ska ingå i samma tåguppdrag:

- Tåguppdrag 1 Dagl: Göteborg–Alvesta–Emmaboda–Kalmar och
Tåguppdrag 2 Dagl: Göteborg–Alvesta–Emmaboda–Karlskrona
- Tåguppdrag 1 Dagl: Göteborg–Alingsås och
Tåguppdrag 2 Dagl: Alingsås–Göteborg

Vid tveksamheter om tåguppdrag, kontakta Banverket Leveransdivisionen, Planering, processansvariga. (trafikplanering@banverket.se).

För att beskriva de tidsmässiga behov ett tågläge ska tillgodose behövs ett tidtabellsunderlag. Banverket lägger mindre vikt vid förslag till exakta tidtabeller, utan betonar i stället olika typer av villkor (tidsvillkor och associationer) som grund för tidtabellen. Dessa villkor ger Banverket en viss flexibilitet i möjligheten att hitta lösningar där alla sökandes behov av tåglegen kan tillgodoses.

Gångdagar

När gångdagar anges ska följande förkortningar användas:

M= måndag
Ti= tisdag
O= onsdag
To= torsdag
F= fredag
L= lördag
S= söndag
D= dagligen

Uppgiftsspecifikation

	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
1	Tåguppdrag ID	Obl		Specifikation	Tåguppdrag ID är ett ID-nummer för ett sammanhängande tåguppdrag (tågkedja). ID bör väljas lika med något av de inblandade tågens operativa nummer. För resandetåg med sammanhängande annonserat tågnummer används detta.
44	Kontaktperson eller affärsenhet för tåget	Friv		Information	Aktuell kontaktperson. Anges med kod som specificeras under generella uppgifter

	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
42	Järnvägsföretag operatör	Obl		Specifikation	Uppgift på det järnvägsföretag som ska utföra tåguppdraget. Järnvägsföretagets signatur anges (utom när den sökande själv är järnvägsföretag)
43	Trafikorganisatör	Obl		Information	Uppgift om vem som organiserar och är huvudman för trafiken, t.ex. upphandlad trafik. Signatur anges (utom i det fall den sökande själv är trafikorganisatör)
2	Gånguppgifter	Obl	B	Specifikation	Tåguppdragets gånguppgifter anges i form av gångdagar, perioder och eventuella undantag från dessa genom uppgift om "går ej" respektive "går även". Som alternativ får gångdatum anges i form av en datumsträng. En datumsträng består av en sekvens ettor och nollor, där varje position motsvarar ett datum och 1 betyder att tåguppdraget går, noll att det ej går. Antal tecken ska alltid vara lika med antal dagar i tågplanen. Delperiod anges i formatet ÅÅMMDD-ÅÅMMDD. Om delperiod utlämnas avses hela tågplaneperioden. Datum anges ÅÅMMDD. Dagkombination anges enligt särskild lista.
3	Reservkapacitet	Obl		Specifikation	E anger att tågläget utgör reservkapacitet. Gångdagar och perioder ska alltid anges även för reservkapacitet.
4	Startplats	Obl	B	Specifikation	Platssignatur (enligt lista)
5	Slutplats	Obl	B	Specifikation	Platssignatur (enligt lista)
6	Avgångstid startplats	Obl	X	Önskemål	Avgångstid från startplatsen enligt tidtabellsförslag. Uppgiften är frivillig om ankomsttid slutplats anges.
7	Ankomsttid slutplats	Friv	X	Önskemål	Ankomsttid till slutplatsen enligt tidtabellsförslag
11	Prioriteringskategori	Obl	B	Deklaration	Prioriteringskategori för tåg enligt identifieringsvillkor i bilaga 4.2 och den sökandes bedömning. Använd kod enligt lista längre fram i denna bilaga. Ifall sökanden anser att ett tågläge bör ges olika prioriteringskategori på olika delsträckor så ska det framgå av ansökan.
14	Tågslag	Obl	X	Specifikation	Resandetåg, godståg eller tjänstetåg,

*) Obl = Obligatorisk uppgift. Friv = Frivillig uppgift.

B = Uppgiften används i prioriteringens beräkningsmodell. X = Uppgiften används vid prioritering.

3.2 Tidsuppgifter och trafikaktiviteter

Trafikaktivitet och trafikaktivitetsplats

Med trafikaktiviteter avses trafikutbyte, förarbyte eller någon annan aktivitet som är nödvändig för tåguppdragets genomförande (se avsnitt 9.1 i denna bilaga). Den tid som förbrukas i ett tågläge för att reglera tidsläget mot annan trafik eller mot banarbeten (exempelvis tidtabellstekniskt uppehåll) är inte en trafikaktivitet.

Med trafikaktivitetsplats avses en plats i tågläget där trafikaktiviteten förekommer.

Tidtabellsunderlag och tidsvillkor

För att beskriva de tidsmässiga behov ett tågläge ska tillgodose behövs ett tidtabellsunderlag. Banverket lägger mindre vikt vid förslag till exakta tidtabeller, utan betonar i stället olika typer av villkor (tidsvillkor och associationer) som grund för tidtabellen. Dessa villkor ger Banverket en viss flexibilitet i möjligheten att hitta lösningar där alla sökandes behov av tåglägen kan tillgodoses.

Genom uppgifter som tidigaste avgångstid, senaste ankomsttid och längsta totaltid kan Banverket få veta vilken flexibilitet (hur stor förskjutning och fördröjning) den sökande är beredd att acceptera. För detta ändamål förväntas följande uppgifter i en tåglägesansökan:

Preferenstid

Preferenstiden är den avgångstid eller ankomsttid som är viktigast att uppnå vid någon plats där trafikutbyte ska ske. Endast en (1) preferenstid får anges. Preferenstiden används vid beräkning av den samhällsekonomiska kostnaden på grund av förskjutning av ett tågläge. Om ingen preferenstid anges bestäms förskjutningen till den i tågläget kortaste förekommande differensen mellan ansökta tider och erhållna tider. Om mer än en preferenstid anges, vilket är otillåtet, kommer det att hanteras som om ingen preferenstid angetts.

Tidigaste acceptabla avgångstid

Den tidigaste avgångstid som den sökande anser sig kunna acceptera. Sådana tider får anges för alla platser, men behövs främst för utgångsplatsen.

Senaste acceptabla ankomsttid

Det senaste ankomsttid som den sökande anser sig kunna acceptera. Sådana tider får anges för alla platser, men behövs främst för slutplatsen.

Längsta totaltid

Den längsta totaltid från utgångsplats till slutplats som den sökande anser sig kunna acceptera. Om ingen längsta totaltid anges, kommer ansökan att behandlas som om tidsskillnaden mellan tidigaste avgångstid från utgångsplats och senaste ankomsttid till slutplats utgör längsta acceptabla totaltid.

Tidsgräns för godstågs avgång

Den absolut tidigaste avgångstid som ett godståg kan ha från utgångsplatsen eller en plats på vägen, där ett överskridande medför att tåget transportuppgift går helt förlorad. Syftet är bättre kostnadsstyrning av samhällsekonomiska kostnader för godstrafik.

Tidsgräns för godstågs ankomst

Den absolut senaste ankomsttid som ett godståg kan ha till slutplatsen eller en plats på vägen, där ett överskridande medför att tåget transportuppgift går helt förlorad. Syftet är bättre kostnadsstyrning av samhällsekonomiska kostnader för godstrafik.

Uppgiftsspecifikation

	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
23	Trafikaktivitetsplatser (TAP)	Obl	X	Specifikation	Platser där trafikaktiviteter ska ske. Notera att platser där endast tidtabellstekniskt uppehåll kan bli aktuellt inte ska specificeras i ansökan.
23	Trafikaktiviteter på trafikaktivitetsplatser	Obl	X	Specifikation	Trafikaktiviteter (trafikutbyten och/eller förartjänsteaktiviteter) ska specificeras med typ av aktivitet enligt lista längre fram i denna bilaga. Tidtabellstekniska uppehåll är inte trafikaktiviteter.
23	Upphållstider på trafikaktivitetsplatser	Obl	X	Specifikation	Uppskattad tidsåtgång (min, sek) för samtliga trafikaktiviteter på trafikaktivitetsplatser . Tiden ska endast inrymma trafikaktiviteter men inte annan tidsåtgång såsom tidtabellsteknisk tid, tid för att synka avgång mot anslutning m.m.
24	Avgångstider för trafikaktivitetsplatser	Friv		Önskemål	Om så önskas anges önskade avgångstider på trafikaktivitetsplatser . Tider på andra platser påverkar normalt inte tilldelningsprocessen.
24	Ankomsttider för trafikaktivitetsplatser	Friv		Önskemål	Om så önskas anges önskade ankomsttider på trafikaktivitetsplatser . Tider på andra platser påverkar normalt inte tilldelningsprocessen
24	Tidigaste acceptabla avgångstid	Friv	X	Villkor	Den tidigaste avgångstiden som den sökande önskar att tågläget ska ha. Uppgiften kan (om så önskas) anges för valfria platser där trafikaktiviteter sker. Uppgiften är frivillig, men Banverkets tilldelningsprocess underlättas om uppgiften anges.
24	Senaste acceptabla ankomsttid	Friv	X	Villkor	Den senaste ankomsttiden som den sökande önskar att tågläget ska ha. Uppgiften kan (om så önskas) anges för valfria platser där trafikaktiviteter sker. Uppgiften är frivillig men Banverkets tilldelningsprocess underlättas om uppgiften anges.
24	Tidsgräns för godstågs avgång	Friv	B	Deklaration	För angivande av affärskritiskt tidsfönster för godstrafik vid avgång från en eller flera platser (trafikaktivitetsplatser). Om tågläget inte kan rymmas inom fönstret, värderas detta likvärdigt med att tågets hela uppgift går förlorad och ingen tilldelning av tågläget sker.

	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
24	Tidsgräns för godstågs ankomst	Friv	B	Deklaration	För angivande av affärskritiskt tidsfönster för godstrafik vid ankomst till en eller flera platser (trafikaktivitetsplatser). Om tågläget inte kan rymmas inom fönstret, värderas detta likvärdigt med att tågets hela uppgift går förlorad och ingen tilldelning av tågläget sker.
24	Preferenstid	Friv	B	Specifikation	Den sökande anger den tid i föreslagen tidtabell som anses mest affärskritisk. Uppgiften anges genom att specificera en (och endast en) plats (TUP) plus antingen ankomst eller avgång (utan klockslag) vilket ska referera till en (enligt ovan) önskad ankomst- eller avgångstid på angiven plats. Om fler platser anges eller om plats utan föreslaget klockslag anges bortses från lämnade uppgifter.
24	Avgångstider annonserade	Friv		Önskemål	Är obligatorisk om den tid som annonseras ska avvika mot den tekniska.
24	Ankomsttider annonserade	Friv		Önskemål	Är obligatorisk om den tid som annonseras ska avvika mot den tekniska.
25	Maximal totaltid	Friv	X	Villkor	Den största acceptabla totaltiden (mellan start- och slutplats) i formatet TT:MM (TT kan vara mer än 24 tim). Uppgiften är frivillig men Banverkets tilldelningsprocess underlättas om uppgiften anges.
21	Ingår i tågsystem (ID)	Friv	X	Villkor	Ingår i tågsystem med regelbundna intervall (styv tidtabell)

*) Obl = Obligatorisk uppgift. Friv = Frivillig uppgift.

B = Uppgiften används i prioriteringens beräkningsmodell. X = Uppgiften används vid prioritering.

3.3 Fordonsteknisk specifikation

Ref	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
30 31	Dragfordon (littera)	Obl		Specifikation	Dragfordon (antal, littera) (t.ex. 2, Rc6). Littera ska anges enligt särskild lista. För motorvagnar behöver antal normalt ej anges.
32	Vagnvikt (ton)	Obl		Specifikation	Vagnvikt avser vikt av vagnar som dras av dragfordon. Ensamma lok eller motorvagnar har således vagnvikt = 0.
33	Tåglängd (m)	Obl		Specifikation	
34	Hastighetskategori	Obl		Specifikation	Anges endast för persontransporter. A, B eller S, Behöver anges endast om det avviker från kategori B
35	STH (km/tim)	Obl		Specifikation	

Ref	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
36	STAX	Obl		Specifikation	Anges endast för godstransporter. Kod enligt lista. Behöver anges bara om det avviker från STAX D.
37	Lastprofil	Obl		Specifikation	Behöver anges bara om det avviker från lastprofil A.
38	Längd-vikt (metervikt)	Friv		Specifikation	Anges endast för godstransporter. Kod enligt lista. Anges endast om det avviker från D2.
39	Farligt gods	Obl		Specifikation	Anges med ja om farligt gods förekommer.
41	Transportvillkor specialtransporter	Obl		Specifikation	Ärendebeteckning för beslut om transportvillkor.

*) Obl = Obligatorisk uppgift. Friv = Frivillig uppgift.

B = Uppgiften används i prioriteringens beräkningsmodell. X = Uppgiften används vid prioritering.

3.4 Övriga uppgifter

	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
13	Annonserat tågnummer	Obl		Specifikation	Annonserat tågnummer. Anges endast om det avviker från operativt tågnummer. För oannonserat resandetåg anges Ej Ann.
12	Operativa tågnummer	Friv		Önskemål	Operativt tågnummer (tågkedja). Främst i de fall där fler operativa tågnummer förekommer. Det ska framgå på vilka platser skiften sker.
91	Önskad körväg	Friv	X	Önskemål	Om det finns önskemål om att tåget framförs viss väg som inte kan specificeras som trafikutbyte, kan detta anges.
91	Spårbehov	Friv		Önskemål	Önskemål om tillgång till särskilt spår på en trafikaktivitetsplats.
91	Anmärkningar	Friv		Önskemål	Övriga uppgifter och önskemål.

*) Obl = Obligatorisk uppgift. Friv = Frivillig uppgift.

B = Uppgiften används i prioriteringens beräkningsmodell. X = Uppgiften används vid prioritering.

4 Uppgifter om associationer mellan tåglägen

För att den sökande ska kunna tydliggöra behovet av anslutningar för resande och vagnar (vagnskurser alternativt vagnar i vagnslastsystem) eller kopplingar för fordonsomlopp respektive personalturer med mera finns möjlighet att komplettera tåglägesansökan med ansökan om associationer. För att klargöra vilka behov av sådana samband som finns, måste associationer anges. En association avser den logiska tidsmässiga kopplingen mellan ett tågs ankomst och ett annat tågs avgång på en viss plats. Det finns olika typer av associationer, vilket framgår nedan. En association ska anges med en minimal och en maximal associationstid. Associationstiden är tiden mellan ankommande tågs ankomsttid och avgående tågs avgångstid.

Nedanstående uppgifter anges bara om den sökande anser att de behövs. De är i grunden frivilliga. Om uppgifter lämnas gäller att de är obligatoriska eller frivilliga enligt specifikationen.

Ref	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
51	Från tåguppdrag ID	Obl		Specifikation	
52	Till tåguppdrag ID	Obl		Specifikation	
53	Plats (trafikaktivitetsplats)	Obl		Specifikation	Plats där trafikaktivitet förekommer
54	Giltiga dagar & perioder	Obl	B	Specifikation	Kalenderinformation som beskriver associationens omfattning i form av datum den gäller för. Uppgiften specificeras på exakt samma sätt som gånguppgifter för tåglägen.
56	Prioriteringskategori	Obl	B	Deklaration	Prioriteringskategori för association enligt identifieringsvillkor i bilaga 4.2 och den sökandes bedömning. Använd kod enligt ansökningsblankett
57	Minsta acceptabla associationstid	Obl	B	Villkor	Den kortaste acceptabla associationstiden (tiden mellan ankomst från-tåget och avgång till-tåget). Om den tiden underskrids bryts associationen vilket medför att en samhällsekonomisk kostnad inkluderas i beräkningsmodellen.
58	Största acceptabla associationstid	Friv	X	Villkor	Den längsta acceptabla associationstiden (tiden mellan ankomst från-tåget och avgång till-tåget). Uppgiften är frivillig men Banverkets tilldelningsprocess underlättas om uppgiften anges.
59	Kontaktperson för associationen	Friv		Information	Aktuell kontaktperson. Anges med kod som specificeras under generella uppgifter

*) Obl = Obligatorisk uppgift. Friv = Frivillig uppgift.

B = Uppgiften används i prioriteringens beräkningsmodell. X = Uppgiften används vid prioritering.

5 Uppgifter om vissa tågssystem

För tåglägen som ingår i ett större system där samma sträcka trafikeras av ett flertal tåg kan den sökande ange att dessa ska forma regelbundna intervall.

Specifikationen ska innehålla uppgifter om

- antal tåg per tidsenhet (till exempel 12 tåg/dygn)
- tid mellan tågen (till exempel 30 min)
- regelbundenhet (acceptabel avvikelse i antal minuter mellan tåg).

5.1 Tågssystem med regelbundna intervall (styv tidtabell)

Begäran om regelbundna intervall behandlas som ett önskemål, vilket Banverket försöker att tillgodose, men detta prövas med hänsyn till annan ansökt kapacitet och prioriteringskriterier.

Nedanstående uppgifter anges bara om den sökande anser att de behövs. De är i grunden frivilliga. Om uppgifter lämnas gäller att de är obligatoriska eller frivilliga enligt specifikationen.

	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
	System ID	Obl		Specifikation	Ett för sökanden unikt ID per regelbundet system eller kontinuerligt flöde.
	Ingående tåguppdrag ID	Obl		Specifikation	Lista på ingående tåguppdrag angivet i önskad sekvens
	Frekvens	Obl		Specifikation	Antal tåg per tidsenhet
	Intervall	Obl		Specifikation	Start- och sluttidpunkt för systemet
	Tidsavstånd	Friv		Önskemål	Minuter mellan tåg för regelbundna intervall
	Regelbundenhet	Friv		Önskemål	Acceptabel avvikelse i antal minuter mellan tåg

*) Obl = Obligatorisk uppgift. Friv = Frivillig uppgift.

B = Uppgiften används i prioriteringens beräkningsmodell. X = Uppgiften används vid prioritering.

5.2 Trafik i kontinuerliga flöden

För viss typ av trafik där flöden är viktigare än exakta tåglägen kan en annan hantering än den ovanstående med tidsvillkor användas. I detta fall anges tidigaste avgångstid och senaste ankomsttid med symbolen ∞ (oändligheten). I stället anges flödet i form av antal tåglägen per tidsenhet för olika tidsintervall. Till exempel 12 tåg/dygn eller kl 6.00–9.00, 15.00–18.00 3 tåg/tim, kl 9.00–15.00 2 tåg/tim. Till detta kan kopplas generell information om antal fordonssätt, lastnings-, lossnings-, vändtider eller andra produktionskopplade tider. Flödet i form av antal tåglägen per tidsenhet kan även vara styrt till mer eller mindre regelbundna intervall.

Nedanstående uppgifter anges bara om den sökande anser att de behövs. De är i grunden frivilliga. Om uppgifter lämnas gäller att de är obligatoriska eller frivilliga enligt specifikationen.

	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
	System ID	Obl		Specifikation	Ett för sökanden unikt ID per regelbundet system eller kontinuerligt flöde.
	Ingående tåguppdrag ID	Obl		Specifikation	Lista på ingående tåguppdrag angivet i önskad sekvens
	Frekvens	Obl		Specifikation	Antal tåg per tidsenhet
	Intervall	Obl		Specifikation	Start- och sluttidpunkt för systemet
	Regelbundenhet	Friv		Önskemål	Acceptabel avvikelse i antal minuter mellan tåg

*) Obl = Obligatorisk uppgift. Friv = Frivillig uppgift.

B = Uppgiften används i prioriteringens beräkningsmodell. X = Uppgiften används vid prioritering.

6 Bantillträdestjänster och tillgång till angränsande faciliteter

6.1 Gemensam information för alla tjänster

Oavsett vilken tjänst ansökan gäller ska plats, gånguppgifter och tid anges. Om det fordon som är aktuellt för tjänsten kan knytas till ett ursprung i form av ett tågnummer ska tågnumret anges. På samma sätt ska tågnummer som följer på den aktuella tjänsten anges.

Ref	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
101	Plats	Obl		Specifikation	Platssignatur (enligt lista)
102	Gånguppgifter, perioder och dagar	Obl		Specifikation	Gånguppgifter i form av datum och gångdagsalternativ ska anges enligt samma princip som anges i cell 2 (tågläget).
103	Från tid	Obl		Specifikation	Den tid som aktiviteten (t.ex. uppställningen) ska starta. Anges i format tt:mm
104	Till tid	Obl		Specifikation	Den tid som aktiviteten (t.ex. uppställningen) ska sluta. Anges i format tt:mm
105	Från tågnummer	Friv		Information	Det tågnummer som knyts till tjänstens start. Exempel; ett fordonssätt som ska ställas upp ankommer med tågnummer 1234. "Från tågnummer" blir då 1234.
106	Till tågnummer	Friv		Information	Det tågnummer som knyts till tjänstens slut. Om ett fordonssätt som stått uppställt ska avgå med tågnummer 5678 blir "Till tågnummer" då 5678.

6.2 Spårkapacitet vid plattform

Banverket tillhandahåller spårkapacitet vid plattform i form av tjänsten spår för uppställning. Se avsnitt 6.7.

6.3 Tillgång till plattform

Ansökan om tillgång till plattform kan göras för resandeutbyte eller enklare service utöver det som ingår i tågläget. Generell information i ansökan om tjänsten anges enligt avsnitt 6.1 ovan. Utöver det ska information lämnas enligt nedanstående. Om ansökan gäller tillgång till plattform inom ramen för ett tågläge för godståg eller tjänstetåg anges aktuellt tågnummer i kolumn 105 och 106 ("Från tågnummer" och "Till tågnummer"). Önskad plattformslängd motsvaras då av den ansökta tåglängden. Gäller plattformsbehovet ett uppställt fordon anges önskad längd enligt tjänsten uppställning.

	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
134	Plattform	Obl		Specifikation	Ansökan anges med "Ja".

6.4 Tillträde till spårkapacitet inom godsterminal

Banverket tillhandahåller spårkapacitet vid godsterminal i form av tjänsten spår för uppställning. Se avsnitt 6.7.

6.5 Rangerbangård

Ansökan om kapacitet på rangerbangård, sker genom att på flik "Rangerbangård" ange att en fordonsrörelse kommer att ankomma till eller avgå från en rangerbangård.

Om information om aktuellt Tåg-ID finns i form av en ansökan om ett tågläge (på flik "Tåglägen") knyts ansökan om kapacitet på rangerbangården till tåglägesansökan. Detta sker genom att ange Tåg-ID för ankomsten eller avgången.

Om rörelsen som ska ankomma till/avgå från rangerbangården inte sker i form av ett tågläge ska information om gånguppgifter samt ankomsttid anges i någon av kolumnerna 1–7. Tåg-ID kan då utelämnas.

Vilken rangerbangård ansökan avser anges genom att ange platssignatur. Om ett tågläge (Tåg-ID) passerar flera rangerbangårdar och ska koppla från vagnsätt på flera av dem (behov av kapacitet finns på flera rangerbangårdar) sker ansökan genom att skriva på flera rader.

Ref	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
1	Tåg-ID	Obl ¹		Specifikation	Här sker knytning av ansökan till ett angivet Tåg-ID.
2-7	Uppgifter för växling	Obl ¹		Specifikation	Om ankomst/avgång inte kan knytas till ett tågläge (dvs. utgörs av en växlingsrörelse) anges gånguppgifter och dagar. Tåg-Id behöver då inte anges.

Ref	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
132	Ankomst till rangerbangård	Obl		Specifikation	På vilken rangerbangård som kapacitet beställs på anges genom att välja plats från lista.
133	Avgång från rangerbangård	Obl		Specifikation	Avgång från rangerbangård beställs genom att ange plats från lista.

¹ En av uppgifterna ska anges.

6.6 Spår eller spårområde för tågbildning

Generell information i ansökan om tjänsten anges enligt avsnitt 6.1 ovan. Utöver det ska information lämnas enligt nedanstående.

Ref	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
108	Framkörning av fordon	Obl		Specifikation	Om en uppställning börjar med tjänsten tågbildning (fordon "växlas fram") anges i fritext när rörelsen påbörjas och varifrån rörelsen skall ske. Rörelsens destination (slutpunkt) anges genom att göra ansökan om uppställning på samma rad som ansökan om tågbildning. De tider som då anges i kolumn 103 & 104 avser uppställningen. Om fordonet måste gå en specifik väg som inte är uppenbar ska den vägen också specificeras.
109	Bortkörning av fordon	Obl		Specifikation	Om en uppställning slutar med tjänsten tågbildning (fordon "växlas bort") anges i fritext när rörelsen påbörjas och var rörelsen skall sluta. Rörelsens ursprung anges genom att göra ansökan om den tidsmässigt föregående uppställningen på samma rad som ansökan om tågbildning. De tider som då anges i kolumn 103 & 104 avser uppställningen. Om det inte är uppenbart vilken väg som ska köras ska körväg anges.

6.7 Tillträde till spårkapacitet för uppställning

Generell information i ansökan om tjänsten anges enligt avsnitt 6.1 ovan. Utöver det ska information lämnas enligt nedan.

Ansökan kan utformas på följande sätt:

Alternativ A. Den sökande anger behov i form av önskad spårlängd (spårmeter). Uppställningen knyts till ankommande och avgående tågläge. Banverket tilldelar ett lämpligt spår.

Alternativ B. Den sökande önskar specifika spår och ansöker därför om det/de specifika spår/-en. Motivering ska då lämnas. Uppställningen knyts till ankommande och avgående tågläge.

Alternativ C. Den sökande har på grund av verksamhetens art eller omfattning svårt att knyta uppställningen till ankommande/avgående tåglägen, och anger därför i stället verksamhetsomfattning/volym (i form av ankommande/avgående tåglägen per dygn) och ett skattat behov av antal spårmeter och/eller antal spår (eventuellt specifika spår).

Ref	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
110	Syfte med uppställningen	Obl		Specifikation	Här anges i fritext vad som är syfte med uppställningen, t. ex. tågbildning, tågvändning, uppsamlig av trasiga vagnar, depå för vagnar utan uppdrag etc.
111	Alternativ A,, längd	Obl ¹		Specifikation	Ansökan enligt punkt A ovan
112	Alternativ B, önskat spår	Obl ¹		Specifikation	Ansökan enligt punkt B ovan. Om detta alternativ nyttjas ska även motiv anges.
113	Alternativ C, behov	Obl ¹		Specifikation	Ansökan enligt punkt C ovan.
114	Motiv	Obl ²		Information	Motiv

¹ En av uppgifterna ska anges.

² Gäller om ett specifikt spår önskas.

6.8 Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon

Generell information i ansökan om tjänsten anges enligt avsnitt 6.1 ovan samt kopplas till ett behov av uppställning, vilket beställs enligt avsnitt 6.7. Utöver det ska information lämnas enligt nedan.

Informationen som lämnas om antal och typ av fordon kommer att ligga till grund för fakturering av förbrukad el enligt schabloner. Detta gäller inte om el hämtas via strömvtagare och fordonet är utrustat med elmätare.

Information om vilka fordon (antal och typ) som ska nyttja tjänsten uppvärmning ska anges före nyttjandet.

Ref	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
115	Uppvärmning via strömvtagare med elmätare	Obl		Önskemål	Här anges med "Ja/ Nej" om uppvärmning av uppställt fordon ska ske via strömvtagare om det uppställda fordonet har elmätare.
116	Uppvärmning via strömvtagare utan elmätare	Obl		Önskemål	Här anges med "Ja/ Nej" om uppvärmning av uppställt fordon ska ske via strömvtagare om det uppställda fordonet <u>inte</u> har elmätare. Om svaret är Ja här ska även fordonstyp och antal fordon fyllas i. Informationen kommer att ligga till grund för fakturering av tjänsten.
117	Tågvärmepost 1000 V	Obl		Önskemål	Antal tågvärmeposter.
118	Lokvärmepost 230 V	Obl		Önskemål	Antal lokvärmeposter.
119	Diesellokvärme 400 V	Obl		Önskemål	Antal diesellokvärmeposter.
120 - 131	Fordonstyp	Friv		Specifikation	I dessa celler anges fordonstyp (genom att fylla i "rätt" kolumn) samt antal fordon som ska stå på värme

6.9 Tillträde till spårkapacitet vid underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar

Banverket tillhandahåller spårkapacitet vid underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar i form av tjänsten spår för uppställning. Se avsnitt 6.7.

6.10 Tillgång till underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar (bromsprovсанläggning)

Generell information i ansökan om tjänsten anges enligt avsnitt 6.1 ovan. Utöver det ska information lämnas enligt nedanstående.

Ref	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
131	Tillgång till bromsprovсанl.	Obl		Specifikation	Ansökan om nyttjande av bromsprovсанläggningen på spår 31–35 på Göteborg Skandiahallen (Älvsborgs bangård) görs genom att ange "Ja".

7 Tågbildningstjänster

7.1 Tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård

Ansökan om tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård sker för ankommande eller avgående tåg. Tjänsten kan knytas till ansökta tåglägen via ett Tåg-ID, men kan även knytas till en rörelse som inte är ett tågläge. Gånguppgifter och tider anges då på flik ”Tågbildningstjänster”.

Ref	Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Kommentarer
71	Tjänst avgång bangård	Obl		Specifikation	Den tågbildningstjänst som ansöks för den avgående rörelsen anges i form av kod från lista.
72	Produktions- beskrivning avg bangård	Friv		Information	Möjlighet finns att i fritext ange en produktionsbeskrivning för det avgående tåget
73	Tjänst ankomst bangård	Obl		Specifikation	Den tågbildningstjänst som ansöks för den ankommande rörelsen anges i form av kod från lista.
74	Produktions- beskrivning ank bangård	Friv		Information	Möjlighet finns att i fritext ange en produktionsbeskrivning för det ankommande tåget

7.2 Funktion för samordning av operativ produktionsplanering (koordinator) på Malmö central

Ansökan om tjänsten ingår i ansökan om bantillträdestjänsten tågbildning.

8 Innehåll i beställning om annonsering gällande skyltning och utrop för persontåg

Uppgifter om den sökandes kontaktpersoner

Kontaktperson för övergripande trafikinformationsfrågor ska anges.

Innehåll i annonseringsbeställningen

Den sökande 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. De används också som stöd för högtalarutrop.

Annonseringsbeställningen ska innehålla uppgift per tåg och station om den information som ska presenteras. Med hänsyn till tekniska begränsningar i Banverkets trafikinformationsskyltar kan det bli förändringar i presentationen.

Vid en planerad förändring i trafiken (exempelvis vid banarbete eller ändrad tågsammansättning), ska beställning om förändrad skyltning/utrop lämnas till Banverket i god tid innan förändringen börjar gälla.

De uppgifter som kan presenteras är i förekommande fall:

- operativt tågnummer
- eventuellt annonserat tågnummer
- högst tre till-stationer
- högst tre från-stationer
- högst två produktbestämningar (för plattformsskylt)
- ankomstänmärkning – exempelvis produktinformation (flertågsskyltar)
- avgångsänmärkning – exempelvis produktinformation (flertågsskyltar)
- fritext (gäller 4-radiga plattformsskyltar)
Exempel: "Trevlig resa önskar..." eller tågets vagnordning
- ägare av trafikinformation till resenär samt länkadress till denne (för webb och wap)

Den sista punkten är viktig för resenärerna, för att de ska veta vart eller till vem de ska vända sig för kompletterande information om resan, exempelvis vid en större störning. I TRAV kopplas ett antal tågnummer till det specifika järnvägsföretaget eller trafikorganisationsföretaget. I vissa fall är avtalstecknaren en annan än den som kör trafiken och som ansvarar för trafikinformationen till resenärerna. Ett exempel är när en trafikmyndighet ansvarar för trafiken i ett län, men ett järnvägsföretag äger tågsläget/tågnumret och kör trafiken.

Anmärkningsfälten kan innehålla max nio tecken på monitorer och flertågsdisplayer, och max tretton tecken på stortavlor.

För tåg som har en annonserad avgång skyltas endast avgångsinformation på plattformsskyltar/displayer. Där endast annonserad ankomst finns ska ovanstående uppgifterna avse ankomstinformation.

9 Giltiga värden i flervalslistor

Många av flikarna i ansökningsblanketten använder flervalslistor för att säkerställa att värden är korrekta.

9.1 Trafikaktiviteter - koder

Kod	Beskrivning av aktivitet i samband med uppehåll	Tågslag	Typ
BR	Byte av körriktning (utan rundgång med lok)	Alla	Produktionsteknisk
F	Fast uppehåll, av- och påstigande resande	Resandetåg	Kommersiell
FA	Fast uppehåll, avstigande resande	Resandetåg	Kommersiell
FO	Furnering	Alla	Produktionsteknisk
FP	Fast uppehåll, påstigande resande	Resandetåg	Kommersiell
G	Godsvagns av- och tillkoppling	Godståg	Kommersiell
GA	Godsvagns avkoppling	Godståg	Kommersiell
GP	Godsvagns tillkoppling	Godståg	Kommersiell
GX	Gods av- och pålastning	Godståg	Kommersiell
L	Loks av- och tillkoppling	Alla	Produktionsteknisk
LA	Loks avkoppling	Alla	Produktionsteknisk
LP	Lok tillkoppling	Alla	Produktionsteknisk

Kod	Beskrivning av aktivitet i samband med uppehåll	Tågslag	Typ
MÅ	Måltidsuppehåll, förare	Alla	Produktionsteknisk
PA	Personvagns avkoppling	Resandetåg	Produktionsteknisk
PF	Personalbyte, förare	Alla	Produktionsteknisk
PO	Personalbyte, ombordpersonal	Resandetåg	Produktionsteknisk
PP	Personvagns tillkoppling	Resandetåg	Produktionsteknisk
RL	Rundgång med lok (och byte av körriktning)	Alla	Produktionsteknisk
RU	Rastuppställning, förare	Alla	Produktionsteknisk
TS	Terminalservice	Alla	Produktionsteknisk
UP	Uppställning under pågående tåguppdrag	Alla	Produktionsteknisk
VS	Vagnsyn	Alla	Produktionsteknisk
VX	Växling under pågående tåguppdrag	Alla	Produktionsteknisk
X	Behovsuppehåll, av- och påstigande	Resandetåg	Kommersiell
XA	Behovsuppehåll, avstigande	Resandetåg	Kommersiell
XP	Behovsuppehåll, påstigande	Resandetåg	Kommersiell

9.2 Prioriteringskategorier – koder för tågslagen

Kod	Prioriteringskategori	Tågslag
GA	Gods–snabb	Godståg
GB	Gods–övernatt	Godståg
GC	Gods–regularitet	Godståg
NC	Gods–nätverk	Godståg
GD	Gods–flexibilitet	Godståg
OG	Ospecificerat godståg	Godståg
PA	Storpendel	Resandetåg
RA	Regio–max	Resandetåg
RB	Regio–standard	Resandetåg
RC	Regio–låg	Resandetåg
RD	Regio–mini	Resandetåg
FA	Fjärr–express	Resandetåg
FB	Fjärr–standard	Resandetåg
FC	Fjärr–låg	Resandetåg
FD	Fjärr–mini	Resandetåg
OP	Ospecificerat resandetåg	Resandetåg
TD	Tomvagnar	Tjänstetåg, godståg
LD	Ensam lok	Tjänstetåg

För förklaring, se bilaga 4.2

9.3 Prioriteringskategorier - koder för associationer

Kod	Prioriteringskategori	Trafiktyp i associationen
AGA	Anslutning godstransport – max	Godstrafik
AGB	Anslutning godstransport – hög	Godstrafik
AGC	Anslutning godstransport – standard	Godstrafik
AGD	Anslutning godstransport – låg	Godstrafik
AGE	Anslutning godstransport – mini	Godstrafik
APA	Anslutning persontransport – max	Persontrafik
APB	Anslutning persontransport – hög	Persontrafik
APC	Anslutning persontransport – standard	Persontrafik
APD	Anslutning persontransport – låg	Persontrafik
APE	Anslutning persontransport – mini	Persontrafik
FOA	Fordonsomlopp – hög	Produktionsteknisk
FOC	Fordonsomlopp – standard	Produktionsteknisk
FOE	Fordonsomlopp – låg	Produktionsteknisk
POA	Personaltur – hög	Produktionsteknisk
POC	Personaltur – standard	Produktionsteknisk
POE	Personaltur – låg	Produktionsteknisk

För förklaring, se bilaga 4.2

Bilaga 4.2 - Prioriteringskriterier

Innehållsförteckning

1	Omfattning	2
1.1	Tåglägen	2
1.2	Associationer	2
1.3	Banarbeten	2
2	Principiell uppbyggnad av prioriteringskriterier	2
2.1	Grundläggande princip	2
2.2	Uppgifter i ansökan	2
2.3	Kategorisera objekten	2
2.4	Fördefinierade kostnadsparametrar för kategorierna	3
2.5	Beräkna kostnadsskillnader mellan lösningar (giltiga tåglägen)	3
2.6	Prioritera effektivaste lösningalternativet	3
3	Uppgifter som behövs för prioriteringskriterierna	3
3.1	Uppgifter för tåglägen	3
3.2	Uppgifter för associationer mellan tåglägen	5
3.3	Uppgifter för banarbeten	6
4	Indelning i och identifiering av prioriteringskategorier	7
4.1	Kategorisering av tåglägen och associationer men ej banarbeten	7
4.2	Identifieringsvillkor för prioriteringskategorier	7
4.3	Prioriteringskategorier för tåg - godstransporter	9
4.4	Prioriteringskategorier för tåg - persontransporter	10
4.5	Prioriteringskategorier för tåg - produktionstekniska transporter	11
4.6	Prioriteringskategorier för associationer	11
5	Kostnadsparametrar	13
5.1	Kostnadsparametrar för tåg	13
5.2	Kostnadsparametrar för associationer	14
6	Förutsättningar för beräkning av samhällsekonomiska kostnader	15
6.1	Konfliktlösta alternativ	15
6.2	Giltiga tåglägen	15
6.3	Beräkningsmodell för samhällsekonomiska kostnader	16
6.4	Kostnad för "ej tågläge"	16
6.5	Manuella korrigeringar för begränsningar i modellen	16
7	Kriterier för prioritering baserade på beräkningar	17

1 Omfattning

Prioriteringskriterierna använder beräkning av samhällsekonomiska kostnader för tre typer av objekt som behandlas i kapacitetstilldelningsprocessen: tåglägen, associationer och banarbeten.

1.1 Tåglägen

Tågläget bär merparten av de kostnader som kan förknippas med en tågtransport. Vissa kostnader hanteras i beräkningsmodellen inte som kostnader på tågläget utan på objekttypen associationer.

1.2 Associationer

Associationer mellan tåglägen är ett planeringsobjekt som ska hjälpa till att hålla reda på kommersiella och produktionstekniska ”nätverk”. Associationerna beskriver tidsmässiga samband mellan tåglägen som kan hänföras antingen till kommersiella behov eller till produktionstekniska behov. En association innehåller inte klockslag utan anger tidsskillnader. Associationen bär därmed alla kostnader som påverkas av hur relationer mellan tåg förändras och upprätthålls. Många kostnader som intuitivt skulle kunna ligga på tomvagnstransporter i flöden kommer i beräkningsmodellen i stället att vara kostnader för ej upprätthållna fordonsomlopp.

1.3 Banarbeten

Kostnader för banarbeten beräknas för alternativa produktionskostnader kopplat till olika tider för tillgång till spåret. Den samhällsekonomiska nyttan av ett levererat banarbete ingår inte i dessa beräkningar.

2 Principiell uppbyggnad av prioriteringskriterier

2.1 Grundläggande princip

Den grundläggande principen för Banverkets prioriteringskriterier är att välja den lösning av konflikter mellan sökande som ger den största samhällsekonomiska nyttan. Detta förutsätter att det finns motstridiga intressen som inte låter sig lösas utan användning av prioriteringskriterierna som argument under samordning eller som grund för fastställande av tågplanen.

Prioriteringskriterierna anger ingen specifik prioritering mellan tåg. Inget tåg är prioriterat före ett annat. Prioriteringskriterierna pekar ut den lösning som ska förordas med hjälp av en beräkningsmodell. Modellen bygger på en rad förenklingar och schabloner.

2.2 Uppgifter i ansökan

För att beräkningsmodellen ska fungera måste en rad uppgifter från de sökande databehandlas. Detta kräver i sin tur att alla nödvändiga uppgifter anges i samband med ansökan, och för ändamålet finns ett formulär på Banportalen. Alla sökande måste använda detta formulär för att Banverket ska kunna ta in uppgifterna systemen, så att ansökan blir korrekt behandlad i tilldelningsprocessen.

2.3 Kategorisera objekten

Alla tåglägen ska delas in i prioriteringskategorier. Indelningen sker med hjälp av ett antal identifieringsvillkor, se avsnitten 4.2–4.4 i denna bilaga. Även associationer har prioriteringskategorier där indelningen sker med hjälp av identifieringsvillkor, se avsnitt 4.5.

2.4 Fördefinierade kostnadsparametrar för kategorierna

Varje tågläge eller association som tillhör samma kategori hanteras i prioriteringsberäkningarna på samma sätt och använder samma kostnadsparametrar.

2.5 Beräkna kostnadsskillnader mellan lösningar (giltiga tåglägen)

Banverket måste ofta modifiera ansökta tåglägen i syfte att skapa giltiga tåglägen för alla tåg. Varje modifiering medför på olika sätt planeringseffekter som har betydelse för den samhällsekonomiska nyttan. Dessa planeringseffekter mäts och kostnadsberäknas.

2.6 Prioritera effektivaste lösningsalternativet

Beräkningsmodellen ger svar på vilken lösning som ger den lägsta kostnaden och som därmed ska förordas.

3 Uppgifter som behövs för prioriteringskriterierna

Följande uppgifter påverkar användningen av prioriteringskriterierna. De uppgifter som direkt påverkar beräkningsmodellen har markerats med B. Övriga uppgifter kan komma att påverka prioriteringen indirekt. Ju fler uppgifter som specificeras, desto mer stöd får Banverket när olika intressen ska vägas mot varandra.

3.1 Uppgifter för tåglägen

Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Beskrivning
Gånguppgifter	Obl	B	Specifikation	Tåguppdragets gånguppgifter.
Startplats	Obl	B	Specifikation	
Slutplats	Obl	B	Specifikation	
Avgångstid startplats	Obl	X	Önskemål	Avgångstid från startplatsen enligt tidtabellsförslag. Uppgiften är frivillig om ankomsttid slutplats anges.
Ankomsttid slutplats	Friv	X	Önskemål	Ankomsttid till slutplatsen enligt tidtabellsförslag.
Prioriteringskategori	Obl	B	Deklaration	Prioriteringskategori för tåg enligt identifieringsvillkor och den sökandes bedömning.
Tågslag	Obl	X	Specifikation	
Trafikaktivitetsplatser (TAP)	Obl	X	Specifikation	Platser där trafikaktiviteter ska ske. Notera att platser där endast tidtabellstekniskt uppehåll kan bli aktuellt inte ska specificeras i ansökan. De påverkar inte prioriteringen.
Trafikaktiviteter på trafikaktivitetsplatser	Obl	X	Specifikation	Trafikaktiviteter (trafikutbyten och/eller förartjänsteaktiviteter) ska specificeras med typ enligt lista. Tidtabellstekniska uppehåll är inte trafikaktiviteter.

Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Beskrivning
Uppehållstider på trafikaktivitetsplatser	Obl	X	Specifikation	Uppskattad tidsåtgång (min, sek) för samtliga trafikaktiviteter på trafikaktivitetsplatser . Tiden ska endast inrymma trafikaktiviteter men inte annan tidsåtgång såsom tidtabellsteknisk tid, tid för att synkronisera avgång mot anslutning med mera.
Tidigaste acceptabla avgångstid	Friv	X	Villkor	Den tidigaste avgångstiden som den sökande önskar att tågläget ska ha. Uppgiften kan (om så önskas) anges för valfria platser där trafikaktiviteter sker. Uppgiften är frivillig, men Banverkets tilldelningsprocess underlättas om uppgiften anges.
Senaste acceptabla ankomsttid	Friv	X	Villkor	Den senaste ankomsttiden som den sökande önskar att tågläget ska ha. Uppgiften kan (om så önskas) anges för valfria platser där trafikaktiviteter sker. Uppgiften är frivillig, men Banverkets tilldelningsprocess underlättas om uppgiften anges.
Tidsgräns för godstågs avgång	Friv	B	Deklaration	För angivande av affärskritiskt tidsfönster för godstrafik vid avgång från en eller flera platser (trafikaktivitetsplatser). Om tågläget inte kan rymmas inom fönstret, värderas detta likvärdigt med att tågets hela uppgift går förlorad och ingen tilldelning av tågläget sker.
Tidsgräns för godstågs ankomst	Friv	B	Deklaration	För angivande av affärskritiskt tidsfönster för godstrafik vid ankomst till en eller flera platser (trafikaktivitetsplatser). Om tågläget inte kan rymmas inom fönstret, värderas detta likvärdigt med att tågets hela uppgift går förlorad och ingen tilldelning av tågläget sker.
Preferenstid	Friv	B	Specifikation	Den sökande anger den tid i föreslagen tidtabell som anses mest affärskritisk. Uppgiften anges genom att specificera en (1) plats (TUP) plus antingen ankomst eller avgång (utan klockslag) vilket ska referera till en (enligt ovan) önskad ankomst- eller avgångstid på angiven plats. Om fler än en plats anges eller om plats utan föreslaget klockslag anges bortses från lämnade uppgifter.

Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Beskrivning
Maximal totaltid	Friv	X	Villkor	Den största acceptabla totaltiden (mellan start- och slutplats). Uppgiften är frivillig, men Banverkets tilldelningsprocess underlättas om uppgiften anges.
Ingår i tågsystem	Friv	X	Villkor	Tågläget ingår i tågsystem med regelbundna intervall (styv tidtabell).
Önskad körväg	Friv	X	Önskemål	Om det finns krav på att tåget framförs viss väg som inte kan specificeras som trafikutbyte, kan detta anges.

*) Obl = Obligatorisk uppgift. Friv = Frivillig uppgift.

B = Uppgiften används i prioriteringens beräkningsmodell. X = Uppgiften används vid prioritering.

3.2 Uppgifter för associationer mellan tåglägen

Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Beskrivning
Giltiga dagar & perioder	Obl	B	Specifikation	Kalenderinformation som beskriver associationens omfattning i form av datum den gäller för. Uppgiften specificeras på exakt samma sätt som gånguppgifter för tåglägen.
Prioriteringskategori	Obl	B	Deklaration	Prioriteringskategori för association enligt identifieringsvillkor i bilaga 4.2 och den sökandes bedömning. Använd kod enligt lista längre fram i denna bilaga.
Minsta acceptabla associationstid	Obl	B	Villkor	Den kortaste acceptabla associationstiden (tiden mellan ankomsttid ankommande tåg och avgångstid avgående tåg). Om den tiden underskrids bryts associationen, vilket medför att en samhällsekonomisk kostnad inkluderas i beräkningsmodellen.
Största acceptabla associationstid	Friv	X	Villkor	Den längsta acceptabla associationstiden (tiden mellan ankomst från-tåget och avgång till-tåget). Uppgiften är frivillig, men Banverkets tilldelningsprocess underlättas om uppgiften anges.
Associationstyp	-	X	-	Uppgiften behöver för närvarande inte anges eftersom den kan härledas ur prioriteringskategori för associationer.

*) Obl = Obligatorisk uppgift. Friv = Frivillig uppgift.

B = Uppgiften används i prioriteringens beräkningsmodell. X = Uppgiften används vid prioritering.

3.3 Uppgifter för banarbeten

Typ av data		Prio krit*	Beskrivning
Startdatum	Obligatorisk	B	Ansökt startdatum för tillgång till spår.
Slutdatum	Obligatorisk	B	Ansökt slutdatum för tillgång till spår.
Veckodagar	Obligatorisk	B	Anger vilken kombination av veckodagar som ingår i ansökt tillgång till spår.
Delad	Obligatorisk	B	Anger om veckodagar avser helt eller delat skift.
Starttid	Obligatorisk	B	Ansökt starttid för tillgång till spår.
Sluttid	Obligatorisk	B	Ansökt sluttid för tillgång till spår.
Tidigaste startdatum	Frivillig	X	För tidsfönster. Startdatum för acceptabel tillgång till spår.
Senaste slutdatum	Frivillig	X	För tidsfönster. Slutdatum för acceptabel tillgång till spår.
Acceptabla veckodagar	Frivillig	X	För tidsfönster. Anger vilken kombination av veckodagar som ingår i acceptabel tillgång till spår.
Delad (tidsfönster)	Frivillig	X	För tidsfönster. Anger om acceptabla veckodagar avser helt eller delat skift.
Tidigaste starttid	Frivillig	X	För tidsfönster. Starttid för acceptabel tillgång till spår.
Senaste sluttid	Frivillig	X	För tidsfönster. Sluttid för acceptabel tillgång till spår.
Produktionskostnad	Obligatorisk	B	Produktionskostnad (kr) per delaktivitet.
MM-andel	Obligatorisk	B	Andel man- och maskinkostnad av totala kostnaden. Kod (%)
Total produktionstid	Obligatorisk	B	Total produktionstid.
Ställtid per skift	Obligatorisk	B	Improduktiv ställtid.
Min prod tid per skift	Frivillig	B	Minsta tillåtna produktionstid per skift.
Komprimeringsgräns	Frivillig	B	Gräns för tillåten komprimering av produktionstiden per delaktivitet (%). Komprimering uppstår om ett banarbete ska utföras på totalt sett kortare tid genom ökad produktionstakt.
Arbetschema	Frivillig	B	Kod enligt fördefinierade mallar.
Återställningsmarginal	Frivillig	B	Tidsmarginal för återhämtning av försening.

*) B = Uppgiften används i prioriteringens beräkningsmodell. X = Uppgiften används vid prioritering.

4 Indelning i och identifiering av prioriteringskategorier

4.1 Kategorisering av tåglägen och associationer men ej banarbeten

Tåg och associationer har delats in i förutbestämda kategorier, för att möjliggöra en praktisk hantering av beräkningen av samhällsekonomiska kostnader för alternativa lösningar av konflikter. Var och en av dessa kategorier – prioriteringskategorier – är avsedda att representera alla tågindivider som klassificerats i samma kategori. Till varje kategori kopplas kostnadsparametrar som används vid kostnadsberäkningarna. Prioriteringskategorier finns för tåglägen och associationer men inte för banarbeten.

4.2 Identifieringsvillkor för prioriteringskategorier

För att avgöra vilken prioriteringskategori varje tågläge ska tillhöra ska den sökande själv deklarerar sin bedömning. Bedömningen ska vara objektiv och sanningsenlig och utgå från de identifieringsvillkor som finns i avsnitten 4.3–4.6 i denna bilaga.

Bedömningen innebär att den sökande prövar om tågläget (eller associationen) uppfyller samtliga identifieringsvillkor som anges för den prioriteringskategori som antas vara den korrekta. Om inte alla villkor uppfylls ska en annan prioriteringskategori väljas.

I normalfallet finns mer än en uppsättning villkor som leder till samma prioriteringskategori. Varje sådan rad har en identifieringsnyckel. Denna nyckel anger vilken uppsättning av villkor som kan anses vara uppfylld. Alla villkor på samma rad (identifieringsnyckel) måste vara uppfyllda, men det räcker att en av raderna (en identifieringsnyckel) är uppfylld för att kategorin ska gälla. I ansökan anges inte identifieringsnycklarna, utan endast den prioriteringskategori som den pekar till. För den sökande kan det dock vara lämpligt att spara uppgifter om gjorda bedömningar, eftersom det kan underlätta en eventuell prövning av uppgifterna.

Prioriteringskategori ska väljas individuellt för varje enskilt tågläge. Kollektiv bedömning, där ett helt trafiksystem värderas tillsammans, får inte förekomma. Varje enskilt tågläge ska uppfylla villkoren för att prioriteringskategorin ska gälla. Det kan däremot förekomma variationer över året, på delsträckor med mera. Det kräver en viss hänsyn, se nedan.

Den sökande ska följa de identifieringsvillkor som anges, och får inte efter eget godtycke deklarerar prioriteringskategori för sina tåg. Banverket kommer att granska de inlämnade uppgifterna, och om det finns tveksamheter kan Banverket överpröva uppgifterna. I ett sådant fall kan Banverket komma att begära en verifiering av uppgifterna, för att säkerställa att rätt prioriteringskategori sätts för ett tågläge. Om den sökande inte tillmötesgår en sådan begäran, kommer Banverket att hävda tolkningsrätten av prioriteringskategorin.

Variationer och osäkerheter i identifieringsvillkoren för prioriteringskategorier

För alla tåg kan variationer förekomma i identifieringsvillkoren (antal resande, andel affärsresande etc.). Dessa variationer kan gälla tiden (vissa dagar, perioder) eller rummet (vissa sträckor). Ett tåg kan normalt bara tillhöra en unik prioriteringskategori för att kunna hanteras rationellt i processen för kapacitetstilldelning. Det innebär att någon typ av medelvärde på egenskaperna får representera tåget, även om variationer förekommer över tid och utmed tågets färdväg. Huvudregeln är att om den valda prioriteringskategorins identifieringsvillkor uppfylls (eller överträffas) på minst 40 procent av tågets sträcka och minst 40 procent av tågets antal gångdagar så får den prioriteringskategorin tillämpas på tågets hela sträcka och alla perioder/dagar.

4.3 Prioriteringskategorier för tåg - godstransporter

Prioriteringskategorier ska uppfylla identifieringsvillkoren i någon av raderna som hör till respektive kategori. Varje villkor är kopplat till en specifik identifieringsnyckel.

Prioriteringskategorier		Identifieringsnyckel	Typ av trafik, beskrivning	Exempel på tåg	Identifieringsvillkor						
Namn	Kod				Krav på snabb framfart*	Tidskänslighet i logistikkedja	Transporttid i kundlöfte	Krav på leveransprecision	Krav på flexibilitet	Transportvolym	Förädlingsgrad
Gods–snabb	GS	GS1	Mycket tidskänsliga transporter av industriprodukter med just-in-time-gods där mycket kort transporttid efterfrågas.	Just-in-time-godståg	Höga	Mycket hög	-	Mycket hög	-	-	Mycket hög
		GS2	Mycket tidskänsliga transporter av post, paket och styckegods där mycket kort transporttid efterfrågas.	Posttåg	Höga	-	Mycket kort	Mycket hög	-	-	-
		GS3	Mycket tidskänsliga intermodala transporter där mycket kort transporttid efterfrågas.	Kombitåg högprioriterat	Höga	-	Mycket kort	Hög	-	-	-
Gods–övernatt	GT	GT1	Tidskänsliga transporter av industriprodukter med snäva logistikkedjor där kort transporttid efterfrågas.	Systemtåg högprioriterat	Vissa	Mycket hög	-	Hög	-	-	Hög
		GT2	Tidskänsliga transporter av högvärdigt gods där kort transporttid efterfrågas.	Systemtåg högprioriterat	Vissa	Mycket hög	-	Hög	-	-	Hög
		GT3	Intermodala transporter där kort transporttid efterfrågas.	Kombitåg standard	Vissa	-	Kort	-	-	-	-
		GT4	Vagnslasttåg där snäva förbindelser måste upprätthållas med hänsyn till kundlöften, vilket kräver kort transporttid	Vagnslasttåg högprioriterat	-	-	Kort	-	-	-	-
Gods–regularitet	GR	GR1	Transporter av industriprodukter med logistik-kedjor där transport med hög leveransprecision efterfrågas.	Vissa systemtåg med krav på regularitet	-	Hög	-	Hög	-	-	Hög
		GR2	Transporter av produkter där denna är integrerad med den industriella processen där transport med hög leveransprecision efterfrågas.	Vissa systemtåg med krav på regularitet	-	Hög	-	Hög	-	Hög	-
Gods–nätverk	GN	GN1	Vagnslasttåg där förbindelser måste upprätthållas med hänsyn till kundlöften	Vagnslasttåg standard	-	-	Kort	-	-	-	-
Gods–flexibilitet	GF	GF1	Systemtransporter där flexibilitet är viktigare än kort transporttid	Systemtåg med krav på flexibilitet	-	-	-	-	Hög	-	-
		GF2	Systemtransporter och vagnslast där krav på kort transporttid inte kan motiveras eller verifieras	Godståg, övriga	-	-	-	-	-	-	-
		GF3	Vagnslasttåg där förbindelser måste upprätthållas med hänsyn till kundlöften	Vagnslasttåg lågprioriterat	-	-	-	-	-	-	-
Ospecificerat	GO	GO1	Ospecificerat godståg	Specifikation saknas	-	-	-	-	-	-	-

*) Höga = Fordon och uppehållsbild ska underlätta kort körtid

- = Inga särskilda krav

4.4 Prioriteringskategorier för tåg - persontransporter

Prioriteringskategorier ska uppfylla identifieringsvillkoren i någon av raderna som hör till respektive kategori. Varje villkor är kopplat till en specifik identifieringsnyckel.

Prioriteringskategorier		Identifieringsnyckel	Typ av trafik, beskrivning	Exempel på tåg	Identifieringsvillkor			
Namn	Kod				Antal resande	Andel tidskänsliga resande	Andel regionala resande	Krav på snabb framfart*
Storpendel	SP	SP1	Hög andel tidskänsliga regionala resande, mycket hög beläggning	Stockholms pendeltåg, dock ej lågtrafik	> 300	>75 %	>75%	-
Regio-max	RX	RX1	Hög andel tidskänsliga regionala resande, hög beläggning	Tunga regionala relationer	>200	>75 %	>75 %	-
		RX2	Hög andel tidskänsliga, hög/medelhög beläggning, snabb framfart	Regional expresstrafik, dock ej lågtrafik	>75	>75 %	-	Höga
Regio-standard	RS	RS1	Hög andel tidskänsliga regionala resande, medelhög beläggning	Medelviktiga regionala tåg, högtrafik	>75	>75 %	>75 %	-
		RS2	Frekvent regional trafik, medelhög andel tidskänsliga resande, låg beläggning, snabb framfart	Regional expresstrafik, lågtrafik	>25	>25 %	-	Höga
Regio-låg	RL	RL1	Hög andel tidskänsliga regionala resande, låg beläggning	Lätta regionala tåg, högtrafik	>25	>75 %	>75 %	-
		RL2	Medelhög andel regionala resande, medelhög beläggning	Medeltunga regionala tåg	>75	-	>25 %	-
		RL2	Medelhög andel regionala resande, låg beläggning	Medelviktiga regionala tåg, lågtrafik	>25	-	>25 %	-
Regio-mini	RI	RI1	Medelhög andel regionala resande, mycket låg beläggning	Medelviktiga regionala tåg, lågtrafik	>0	-	>25 %	-
Fjärr-express	FX	FX1	Hög andel tidskänsliga resande, hög beläggning, snabb framfart	Affärståg, högtrafik	>200	>75 %	-	Höga
Fjärr-standard	FS	FS1	Medelhög andel tidskänsliga resande, medelhög beläggning	Trafikstarka interregionala tåg, högtrafik	>75	>25 %	-	-
Fjärr-låg	FL	FL1	Medelhög andel tidskänsliga resande, låg beläggning	Trafiksvaga interregionala tåg, dock ej lågtrafik	>25	>25 %	-	-
		FL2	Låg andel tidskänsliga resande, medelhög beläggning	Nattåg	>75	-	-	-
Fjärr-mini	FI	FI1	Mycket låg beläggning	Trafiksvaga interregionala tåg lågtrafik	>0	-	-	-
		FI2	Utfärd med tåg där resan i sig är målet	Utfärdståg utan transportuppgift	>0	-	-	-
Ospecificerat	PO	PO1	Ospecificerat persontåg (fjärr eller regio)	-	-	-	-	-

*) Höga = = Krav på att fordon och uppehållsbild ska underlätta kort körtid. Upphållsbilden ska innehålla påtagligt färre uppehåll är för annan trafik i samma relation.
- = Inga särskilda krav.

4.5 Prioriteringskategorier för tåg - produktionstekniska transporter

Prioriteringskategorier	Kod prioriteringskategori	Identifieringsnyckel	Typ av trafik, beskrivning	Exempel på tåg	Identifieringsvillkor
Tomtransport	TT	TT1	Förflyttning av vagnar/motorvagnar	Ingen transport av resande/gods	
Ensam lok	EL	EL1	Förflyttning av lok	Ingen transport av resande/gods	

4.6 Prioriteringskategorier för associationer

Prioriteringskategorier ska uppfylla identifieringsvillkoren i någon av raderna som hör till respektive kategori.

Prioriteringskategori	Kod prioriteringskategori	Identifieringsnyckel	Associations typ	Trafiktyp	Identifieringsvillkor		
					Antal resande	Berörda gods- vagnars vagnvikt	Tågsammansättning
Anslutning godstransport – max	AGX	AGX1	Förbindelse	Godstrafik	-	>750 bruttoton	-
Anslutning godstransport – hög	AGH	AGH1			-	>450 bruttoton	-
Anslutning godstransport – standard	AGS	AGS1			-	>300 bruttoton	-
Anslutning godstransport – låg	AGL	AGL1			-	>150 bruttoton	-
Anslutning godstransport – mini	AGI	AGI1			-	>0 bruttoton	-
Anslutning persontransport – max	APX	APX1	Förbindelse	Persontrafik	>125	-	-
Anslutning persontransport – hög	APH	APH1			>75	-	-
Anslutning persontransport – standard	APS	APS1			>50	-	-
Anslutning persontransport – låg	APL	APL1			>20	-	-
Anslutning persontransport – mini	API	API1			>0	-	-
Fordonsomlopp – hög	FOH	FOH1	Omlopps- vändning	Produktions teknisk	-	-	Dimensionerande omlopp med Lok + vagnar eller större motorvagnar*
Fordonsomlopp – standard	FOS	FOS1			-	-	Dimensionerande omlopp med Ensam lok eller mindre motorvagnar*
Fordonsomlopp – låg	FOL	FOL1			-	-	Dimensionerande omlopp med Vagnar utan dragfordon*
Personaltur – hög	PTH	POH1	Personaltur	Produktions teknisk	-	-	-
Personaltur – standard	PTS	POS1			-	-	-
Personaltur – låg	PTL	POL1			-	-	-

*) Den exakta definitionen av dessa fordon (tågsammansättning) kommer att utarbetas genom praxis.

5 Kostnadsparametrar

Nedanstående tabeller visar de kostnadsparametrar som används för kategoriserade objekt (tåg och banarbeten) vid beräkning av samhällsekonomisk kostnad i modellen.

5.1 Kostnadsparametrar för tåg

Prioriteringskategori kod	Transporttidskostnad (kr/min)	Transportavståndskostnad (kr/km)	Förskjutningskostnad (kr/min)	Upphållsförkortnings- kostnad (kr/min)	Före styvtdtkostnad (kr/min)	Efter styvtdtkostnad (kr/min)	Osynkadkostnad (kr/tåg)	Ej tåglägeskostnad (kr/min)	Ej tåglägesgräns (%)
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
GS	125	57	62	-	-	-	-	-	15
GT	117	67	58	-	-	-	-	-	25
GR	98	55	49	-	-	-	-	-	35
GN	75	28	37	-	-	-	-	-	35
GF	58	40	29	-	-	-	-	-	45
GO	29	20	14	-	-	-	-	-	50
SP	378	52	323	-	-	-	-	-	15
RX	265	38	79	-	-	-	-	-	15
FX	165	44	285	-	-	-	-	-	20
RS	95	16	75	-	-	-	-	-	20
FS	114	44	104	-	-	-	-	-	25
RL	53	16	27	-	-	-	-	-	30
FL	112	36	33	-	-	-	-	-	35
RI	40	12	14	-	-	-	-	-	40
FI	45	14	16	-	-	-	-	-	45
PO	43	12	10	-	-	-	-	-	50
TT	40	20	10	-	-	-	-	-	100
EL	29	20	10	-	-	-	-	-	100

5.2 Kostnadsparametrar för associationer

Prioriteringskategori kod	Varaktighetskostnad (kr/min)	Bruten associationskostnad (kr/association)
K	L	M
APX	216	9 705
APH	115	5 181
APS	77	3 478
APL	32	1 434
API	1	45
AGX	9,5	7 695
AGH	5,7	4 959
AGS	3,8	3 420
AGL	1,9	1 368
AGI	0	0
FOH	0	119 000
FOS	0	72 000
FOL	0	47 000
PTH	-	-
PTS	-	-
PTL	-	-

6 Förutsättningar för beräkning av samhällsekonomiska kostnader

6.1 Konfliktlösta alternativ

Grunden för prioriteringskriterierna är att olika lösningar på intressekonflikter jämförs. Lösningarna ska alltid vara möjliga att genomföra i enlighet med reglerna för konfliktlösning av tåglägen och banarbeten. Det innebär att en jämförelselösning inte får innehålla olösta följeffekter av konflikter. För tåglägen kallas sådana utformningar för giltiga tåglägen. Ett lösningsalternativ måste enbart bestå av giltiga tåglägen, för att kunna ingå i ett jämförelsealternativ.

6.2 Giltiga tåglägen

För att ett tågläge ska kunna godkännas som giltigt, och därmed ingå i en samhällsekonomisk analys där planeringseffekter mäts och kostnadsberäknas, måste följande vara korrekt applicerat på tåglägets tidsangivelser:

1. förutsättningar i form av planerade större banarbeten, trångsektorsplaner och andra planeringsförutsättningar som är publicerade i järnvägsnätsbeskrivningen
2. tidsförbrukning under färd (gångtid)
Tidsförbrukningen tas fram med hjälp av de ban- och fordonstekniska förhållanden som påverkar tågrörelsers gångtider. Fordon är definierade som så kallade gångtidsmallar. Gångtidsmallarnas antal och definition kan variera mellan tågplaner.
3. tidsförbrukning vid uppehåll
Nödvändig tid för trafikutbyte vid ett tågs uppehåll kan variera. Normalt sett finns en minsta möjliga tid som ett trafikutbyte kan genomföras på, så att tidsåtgången blir realistisk. Tills vidare används de tidsvärden som branschen av hävd använt, men en reglerad information om minimitider för trafikutbyten kan komma att inkluderas i järnvägsnätsbeskrivningen.
4. anpassning av tåglägen för leveransprecision.
För att skapa tåglägen som kan levereras med avsedd punktlighet krävs oftast en anpassning, i huvudsak av två skäl:
 - a) Tågläget ska kunna levereras i enlighet med de punktlighetskrav som gäller.
 - b) Tågläget ska kunna levereras med hänsyn till alla omkringliggande tåglägen i tågplanen (tåglägen ska således vara ömsesidigt giltiga).

Dessa omständigheter medför att tåglägen i olika avseenden måste innehålla tidsmarginaler internt inom tåget och externt mellan tågen.

Tåglägen som uppfyller ovanstående krav är giltiga i den meningen att Banverket kan åta sig att leverera tågläget. De utgör därför ett fundamentalt krav för tåglägen som kan ingå i jämförelserna.

Tåglägen i en inlämnad ansökan behöver inte uppfylla kravet på att vara giltiga, utan kravet gäller endast för de förslag till tåglägen som ska kunna utgöra en del i en möjlig konfliktlösning där prioriteringskriterier ska kunna användas.

6.3 Beräkningsmodell för samhällsekonomiska kostnader

Följande kostnadsposter beräknas per objekt och dag:

Beräkningspost	Beskrivning
Kostnad för transportsträcka	= [Total transportsträcka] x C
Transporttidskostnad	= [Total transporttid] x B
Förskjutningskostnad	= [Förskjutningstid] x D
Kostnad för uppehållsförkortning	= [Total uppehållsförkortning] x C
Kostnad för "ej tågläge"	= ([Total transportsträcka] x C) + ([Fördröjd transporttid] x B) där [Fördröjd transporttid] = [Bastid*] x (100 + J)
Kostnad för "tåg utom tidsgräns"	= samma som kostnad för "ej tågläge"
Kostnad för brott mot styv tidtabell	Ingen kostnad för närvarande
Kostnad för osynkroniserade varianter	Ingen kostnad för närvarande
Kostnad för en associations varaktighet	= [Aktuell associationstid] x L
Kostnad för en bruten association	= M
Produktionskostnad för banarbete	= Banarbetets aktuella produktionskostnad (endast andelen man- och maskinkostnad)
Totalkostnad	= Summering av alla kostnadsposter för alla i planen ingående dagar.

*) Bastid är tågets totala transporttid exkl all tilläggstid som uppstår p.g.a trängsel.

6.4 Kostnad för "ej tågläge"

Kostnaden för de dagar då ett ansökt tågläge inte kan tilldelas (på grund av trängsel) kallas kostnad för "ej tågläge". Kostnaden sätts till samma värde som då tåget blir maximalt fördröjt innan det förlorar sitt kommersiella värde. Den maximala fördröjningen sätts till ett värde lika med ett procenttal, i kostnadsparametrarna kallat "Ej tågläges-gräns" (%), multiplicerat med tågets bastid, det vill säga den transporttid som tåget har (inklusive ansökta uppehåll utom det första och sista) utan att råka ut för trängsel. Kostnaden blir då den maximala transporttidskostnaden summerat med kostnaden för transportsträckan.

6.5 Manuella korrigeringar för begränsningar i modellen

Den beräkningsmodell som ligger till grund för prioriteringskriterierna är en kraftig förenkling av verkligheten. I många fall kan avvikelserna mellan modellen och verkligheten bli avsevärda. Det ligger i modellens natur att fungera så, och parterna måste i viss mån tolerera sådana effekter för att tilldelningsprocessen ska kunna genomföras inom en acceptabel tidsrymd.

I fall där avsevärda felberäkningar uppstår, kan den sökande lägga fram information för att påvisa att modellens kraftiga schablonisering av verkligheten orsakat felberäkningen. Banverket kan då efter särskild prövning korrigera beräkningarna med manuella tillägg.

Vissa situationer där modellen i sin nuvarande form inte kan anses tillräcklig är redan kända. I följande fall bör modellens beräkning kompletteras med manuell information för att ge rätt prioritering:

1. Tågläge som ersätts med landsvägstransport på grund av banarbete har två typer av kostnader som måste adderas manuellt:
 - kostnad för ersättningstransporten på landsväg
 - intäktsbortfall på grund av försämrad produkt till slutkund.
2. Tågläge som på grund av stor kundkänslighet drabbas av påtagligt intäktsbortfall som beror på den föreslagna tidtabellen.

7 Kriterier för prioritering baserade på beräkningar

För att avgöra en intressekonflikt ska det lösningsalternativ som enligt den beskrivna beräkningsmodellen ger den lägsta kostnaden väljas före de alternativ som ger en högre kostnad.

Bilaga 4.3 – Trafikkalender 2011

Datum	År	Dag	Veckodag	Trafikeras som	Samtrafikens annonserings kalender
23/12	2010		To	F	To
24/12	”	Julafton	F	L	L
25/12	”	Juldagen	L	S	SoH
26/12	”	Annandag jul	S	S	SoH
27/12	”		M	M	M
30/12	”		To	F	To
31/12	”	Nyårsafton	F	L	L
1/1	2011	Nyårsdagen	L	S	SoH
2/1	”		S	S	SoH
5/1	”		O	O	O
6/1	”	Trettondagen	To	S	SoH
7/1	”		F	F	F
21/4	”	Skärtorsdagen	To	F	To
22/4	”	Långfredagen	F	L	SoH
23/4	”	Påskafton	L	L	L
24/4	”	Påskdagen	S	S	SoH
25/4	”	Annandag påsk	M	S	SoH
26/4	”		Ti	M	Ti
1/6	”		O	F	O
2/6	”	Kristi himmelsfärds dag	To	S	SoH
3/6	”		F	F	F
5/6	”		S	S	SoH
6/6	”	Nationaldagen	M	S	SoH
7/6	”		Ti	M	Ti
23/6	”		To	F	To
24/6	”	Midsommarafton	F	L	L
25/6	”	Midsommardagen	L	S	SoH
26/6	”		S	S	SoH
4/11	”		F	F	F
5/11	”	Alla helgons dag	L	L	SoH
6/11	”		S	S	SoH
23/12	”		F	F	F
24/12	”	Julafton	L	L	L
25/12	”	Juldagen	S	S	SoH
26/12	”	Annandag jul	M	S	SoH
27/12	”		Ti	M	Ti
30/12	”		F	F	F
31/12	”	Nyårsafton	L	L	L

Trafikeringsperioder Tågplan 2011

W = 2010-12-12 – 2011-07-10, 2011-08-15 – 2011-12-10

Q = 2011-07-11 – 2011-08-14

Bilaga 5.1 – Trafikinformation BAS

Fast skyltning

Fast skyltning 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.

Innehåll BAS

Trafikinformation BAS säkerställer att resenär och tredje man får den information som är nödvändig för att kunna genomföra en resa, oberoende av järnvägsföretag eller trafikorganisatör. Informationen omfattar

- a) planerade ankomst- och avgångstider
- b) aktuellt ankomst- eller avgångsspår
- c) prognoser på ankomst- och avgångstider vid eventuella trafikstörningar (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) annonserad startstation
- f) via-station, som är avgörande för körplanen
- g) annonserad slutstation
- h) viktigare mellanstationer
- i) järnvägsföretagets/trafikorganisatörens namn
- j) produktnamn
- k) anvisningar vid eventuell trafikstörning.

Följande punkter förutsätter att järnvägsföretaget eller trafikorganisatören förser Banverket med denna information:

- e (om den är annan än körplanens)
- g (om den är annan än körplanens)
- h–k.

Dynamisk information

Dynamisk trafikinformation på en station upplyser om det aktuella trafikläget och i förekommande fall om prognoser för kommande trafikläge. Den förmedlas direkt till resenären via en eller flera av följande kanaler: högtalare, monitorer, flertågsdisplayer, stortavlor, plattformsskyltar och informationstavlor.

På platser som saknar dynamisk trafikinformationsutrustning tillhandahåller Banverket, om möjligt, trafikinformation genom tågupplysningstelefon eller röstbrevlåda, dit resenärer kan ringa om trafikinformation för en viss bana.

På Banverkets webbplats (www.banverket.se) och i mobila tjänster (wap) på (<http://m.banverket.se/trafik>) presenteras dynamisk trafikinformation som i

första hand riktar sig till resenärer, men som även kan vara av värde för järnvägsföretag och trafikorganisatör. Informationen där 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.

Dynamisk skyltning

Samtliga tåg annonseras på skyltar och monitorer, om möjligt, senast 30 minuter före ordinarie ankomst- eller avgångstid. Samtliga tåg annonseras i tidsordning med så många avgående och ankommande tåg som möjliggörs av skyltens format och radlängd. Vid trafikstörning uppdateras skyltningen löpande, då ny information finns att meddela.

Särskild kompletterande skyltning

Förutom den information som nämnts under "Innehåll BAS", görs i förekommande fall följande tillägg:

- tågnummer (presenteras på stortavlor och webb/wap)
- ersättningstrafik (där det är tekniskt möjligt och om uppgiften finns)
 - typ av ersättningstrafik och varifrån den avgår
 - ersättningstrafikens avgångs-/ankomsttid
- spårändring (presenteras på flertågsdisplayens anmärkningsfält)
- information om ändrad vagnsammansättning, fordonstyp eller saknad ombordservering (presenteras på plattformsskyltens fritextfält och om möjligt på flertågsdisplayens anmärkningsfält).

Högtalare

Högtalarutrop görs normalt klockan 5.00–23.00.

Utrop för rättidiga tågs avgång görs vid utgångs- och mellanstation 5–10 minuter före avgångstid, eller strax innan tåget ankommer till plattformen. Högtalarutrop för rättidiga tåg görs endast på stationer med ett större antal resenärer eller på andra stationer efter överenskommelse.

Högtalarutrop för försenade tåg (5 minuter eller mer) och för inställda tåg görs vid samtliga stationer 5–10 minuter före och strax före ordinarie ankomst- eller avgångstid samt strax före verklig ankomst.

Vid trafikstörning görs utrop så snart ny information finns att meddela. Om läget är oförändrat ges regelbundet löpande information.

Väsentlig information i utropen repeteras alltid.

Vid behov kan muntlig information kompletteras med information på informationstavlor

Särskilda utrop

Störning som omfattar flera tåg

Ett första informationsutrop görs omgående då Banverket får kännedom om händelsen, därefter löpande efter behov tills utrop kan göras för respektive berört tåg.

Spårändring

Utrop görs i lämplig tid före avgångs-/ankomsttid, efter bedömning av situationen.

Ändrad vagnssammansättning/fordonstyp/saknad ombordservering

Utrop görs cirka 10 minuter före och strax före avgångstid.

Övrigt

Om brister i utrustningen uppmärksammas ska järnvägsföretaget eller trafikorganisatören rapportera dessa till Banverkets respektive driftledningscentral. Banverket ska åtgärda brister i utrustningen snarast möjligt.

Den trafikinformation som tillhandahålls av Banverket kan användas för järnvägsföretagets/trafikorganisatörens webbaserad och/eller mobil trafikinformation till resenär eller som muntlig trafikinformation till resenär via callcenter och försäljningskanaler.

Trafikinformation som tillhandahålls av Banverket kan vidarebefordras till resenärer via Banverkets IT-system eller via parternas övriga informationskanaler.

Mer information om innehållet i annonseringsbeställningen finns i bilaga 4.1.

Järnvägsnätets beskrivning 2011

Del 2, Allmänna avtalsvillkor
Utgåva 2009-12-13



Uppdateringar

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

Uppdatering	Infört
Ursprungsutgåva	2009-12-13

Innehållsförteckning

1	Allmänt	2
2	Leverans och nyttjande av tjänst.....	3
3	Avhjälpning av avvikelse från avtalad leveranskvalitet eller annan störning...	4
4	Kompensation vid avvikelse från avtalad leveranskvalitet.....	5
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
	Ändrade banarbetstider	9
6	Befrielsegrunder.....	9
7	Försäkring	10
8	Avtalets giltighet.....	11
9	TVIST	11
	Bilaga 1 – Föreskrifter beträffande säkerhet.....	12
	Bilaga 2 – Hanteringsregler vid olycka och olyckstillbud.....	13
	Bilaga 3 – Rutiner vid skadereglering	15

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 trafikorganisatör, 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 leveranskvalitet 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.

Om Banverkets avtalspart planerar att köra fordon som inte har de prestanda som krävs för tågläget ska Banverket informeras om detta så snart som möjligt.
- 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.

- 2.10. Om behov av förändringar av banarbeten uppstår efter Banverkets fastställande av tågplanen alternativt nytt tillkommande banarbete har Banverkets avtalspart rätt att få ersättning för direkta merkostnader för berörd tågproduktion.

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 avvikelse från avtalad leveranskvalitet förstås att Banverket inte tillhandahållit tilldelad tjänst i enlighet med avtalad leveranskvalitet.
- 3.3. Vid avvikelse 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. Banverket ska verka för att inställetiden för berörd personal och om möjligt felavhjälpningstiden blir högst en (1) timme.
- 3.5. Vid störning ska Banverket omedelbart informera Banverkets avtalspart då deras tåg påverkas och lämna en prognos när störningen kan vara avhjälpd. Störningen ska avhjälpas så snart som möjligt.

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.

- 3.6. Banverket ska verka för att evakuering av resenärer ska kunna ske inom två (2) timmar efter begäran av Banverkets avtalspart och snabbare inom storstadsområden.
- 3.7. För det fall akuta åtgärder inte till fullo avhjälpas störningen ska Banverket, inom rimlig tid, utarbeta en prognos beträffande möjligheterna till avhjälpande. Prognosens innehåll ska meddelas Banverkets avtalspart.
- 3.8. Banverkets avtalspart ska omedelbart informera Banverket om akuta förändringar av fordonsprestanda och fordonsskador samt lämna en prognos när störningen kan vara avhjälpd. Störningar ska avhjälpas så snart som möjligt.
- 3.9. Arbeta på olycksplats sker i enlighet med bilaga 2.

- 3.10. 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.
- 3.11. De resurser som enligt 3.10 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.
- 3.12. 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.
- 3.13. 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.
- 3.14. 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.
- 3.15. 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. Om planerad felavhjälpningstid överskrids och där det kan bedömas att berörda tåg försenas mer än 30 minuter vid slutstation har Banverkets avtalspart rätt till återbetalning av tåglägesavgiften för det nyttjade tågläget.

Om det finns fel i Banverkets anläggning som är av väsentlig betydelse för Banverkets avtalspart ska avtalsparten skriftligen anmäla detta till Banverket och därvid beskriva felet samt vad felet medför för konsekvenser för avtalsparten. Banverket ska därefter skriftligen besvara

anmälan med en redogörelse för hur Banverket avser att beakta vad Banverkets avtalspart framfört. Det förhållande att Banverkets avtalspart anmält ett fel till Banverket enligt ovan fråntar inte avtalsparten rätten att om möjligt fortsätta att utnyttja berörd del av Banverkets anläggning i befintligt skick fram till felavhjälpning utförts, underförstått att det kan medföra extra kostnader för Banverkets avtalspart.

- 4.3. 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 ersättningsskyldig 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 Ersättningsskyldighet 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 andre 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 beloppsspecificerat. 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 medvållande till skadan. Jämkning ska ske efter vad som är skäligt med hänsyn till det vållande som har förekommit på ömse sidor.

Ändrade banarbetstider

- 5.19 Om Banverket för ett planerat större banarbete (PSB) inte nyttjar kapacitet som avsatts för detta och inte meddelar Banverkets avtalspart senast 12 veckor i förväg att kapaciteten inte kommer att utnyttjas för banarbete, ska Banverket till avtalsparten utge ersättning för den direkta merkostnaden för tågproduktion som planerade, men ej genomförda banarbetet medfört.
- 5.20 Vid ändring av banarbete som innebär inställt tåg eller justering av tågläget så att resandetåg försenas mer än 5 minuter till nästkommande station med resandeutbyte och med mer än 15 minuter för godståg till slutstation har Banverkets avtalspart rätt att få ersättning för eventuella merkostnader för tågproduktion.

6 Befrielsegrunder

- 6.1 Part är fri från ansvar för bristande fullgörelse av sina avtalsförpliktelser om den bristande fullgörelsen orsakats av händelse såsom krig, terrorism, upplöpp, 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 fullgörelse 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 ersättningsskyldig.

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) tågplaneperiod. 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. Transportstyrelsen, som exklusivt forum i händelse av att tvist inte kan lösas genom samråd.

Bilagor

1. Föreskrifter beträffande säkerhet
2. Hanteringsregler vid olycka och olyckstillbud
3. Rutiner vid skadereglering

Bilaga 1 – Föreskrifter beträffande säkerhet

Dokument	Titel	Giltig from
Trafiksäkerhetsinstruktion System E2	Bilagor: Termer E2, Introduktion E2, Signaler E2, Dialog och ordergivning E2, Blanketter E2, Fara och olycka E2, Tågfärd E2, Spärrfärd E2 Botnia, Specialspärrfärd E2, Växling E2	2008-09-15
Trafikverksamheter system F	Banverkets trafiksäkerhetsinstruktioner system F	2009-04-27
Trafikverksamheter system R	Banverkets trafiksäkerhetsinstruktioner system R	2009-04-27
BVF 053	Särskilda elskyddsföreskrifter för fordons- och verkstadstjänsten	1990-06-01
BVF 521.10	Lokalanövrering av spårväxlar.	1996-05-30
BVF 592.11	Detektorer.	2009-10-01
BVF 641.0 (efter behov)	Grafisk tidtabell, komplett samling.	2007-12-09
BVF 646.1 ²⁾ (efter behov)	Linjebok. Trafikledningsområde Malmö.	2009-05-31
BVF 646.2 ²⁾ (efter behov)	Linjebok. Trafikledningsområde Göteborg.	2009-05-31
BVF 646.3 ²⁾ (efter behov)	Linjebok. Trafikledningsområde Hallsberg.	2009-05-31
BVF 646.4 ²⁾ (efter behov)	Linjebok. Trafikledningsområde Stockholm.	2009-05-31
BVF 646.5 ²⁾ (efter behov)	Linjebok. Trafikledningsområde Norrköping.	2009-05-31
BVF 646.6 ²⁾ (efter behov)	Linjebok. Trafikledningsområde Gävle.	2009-05-31
BVF 646.7 ²⁾ (efter behov)	Linjebok. Trafikledningsområde Ånge.	2009-05-31
BVF 646.8 ²⁾ (efter behov)	Linjebok. Trafikledningsområde Boden.	2009-05-31
BVF 922 ¹⁾	Elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser	2006-12-10
BVF 924	Regler för arbetsmiljö och säkerhet för järnvägsföretag vid vistelse och arbete inom spårområde	2009-05-31
BVF 925	Trafiksäkerhetskrav vid användning av GSM-R telefon	2009-05-31
BVF 1930	Trafikeringsgräns till sidospår som tillhör andra infrastrukturförvaltare	2008-01-01

- 1) När kapacitet tilldelas för uppställning av vagnar och fordon behöver Banverkets avtalspart ej ansöka om dispens enligt bestämmelserna i BVF 922. Rutiner vid kapacitetstilldelning med tillhörande uppställbarhet är ännu ej utarbetade. Ansvaret regleras i Ellagen (1997:857).
- 2) Vagnvikttabellerna i linjeboken kommer inte att tillämpas. Tillåtna vagnvikter är de som tilldelats vid kapacitetstilldelningen.

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 parters 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.

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 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 tågfärd, spärrfärd eller växling.
- Sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon (plankorsningsolycka).

2. Rapportering

2.1. När olycka i tågfärd, spärrfärd 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 tågfärd, spärrfärd eller växling utreds av Banverket och järnvägsföretaget.

Anmärkning;

Utredning skall också i särskilda fall genomföras av polis och/eller Statens haverikommission

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.

3.2. Utredningsrapport upprättas av både Banverket och järnvägsföretaget enligt anvisningar fastställda av bland annat Transportstyrelsen.. 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.

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

$\frac{RF \cdot \text{Å}}{2}$	+	$\frac{\text{Å}}{A}$		
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 överenskommits 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)
-

För varje delpost redovisas kostnaderna uppdelade på

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

Å-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

Leverans Marknad

781 85 BORLÄNGE

TRAV-skador@banverket.se

- 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.