

## 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 kap. i 1 § järnvägsförordningen beslutat om utgivning av trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) för bedrivande av trafik och trafiksäkerhetspåverkande arbeten på järnväg. Föreskrifterna träder i kraft den 31 maj 2009 och gäller för alla infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag i Sverige. Bestämmelserna bygger på det material som Banverkets TRI-projekt tagit fram. Detta innebär att Banverkets säkerhetsordning (SÄO) i sin nuvarande form upphör att gälla från samma datum. 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 driftkompatibilitet. 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. Gällande författningar finns tillgängliga via (<http://www.lagrummet.se>).

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

- För transporter av farligt gods gäller reglerna i lag (2006:263) 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 skadeståndsregler är dock samtidigt tillämpliga på järnvägsdrift, exempelvis ellagen (1997:857) och miljöbalken (1998:808).
- Genom lag (1985:193) om internationell järnvägstrafik är stora delar av bestämmelserna i fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 (COTIF 1980) införlivade.

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 sekretesslagen (1980:100) och får inte föra vidare eller utnyttja uppgifter som den sökande i samband med ansökan tillhandahåller om sina affärs- och driftsförhållanden. Den sökande bör därför i sin ansökan ange vilka uppgifter som anses vara affärs- och driftsförhållanden samt varför dessa uppgifter bör beläggas med sekretess. Det är Banverket som bedömer om uppgifterna bör beläggas med sekretess eller inte. Detta görs vid varje tillfälle handlingarna begärs utlämnade. En begäran om sekretesshandläggning innebär inte någon garanti för att handlingen faktiskt kommer att sekretessbeläggas.

### 2.3.1 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 trafikorganisationsföretag. 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 trafikorganisationen 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://www.banverket.se/banportalen>).

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://www.banverket.se/banportalen>).

## 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 tillgängliga på Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>). Kontaktinformation, se avsnitt 1.8.

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 rapportera avvikelser på 3 minuter eller mer, i förhållande till tilldelat tågläge.

### 2.4.1.3 Elsäkerhet

De övergripande kraven på elsäkerheten för fordon 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://www.banverket.se/banportalen>). Blanketten skickas därefter till EDB, fax 08-762 54 99 eller via e-post: [helpdesk.train@edb.com](mailto: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 tågklararen 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 och som regleras med de lokala föreskrifter som Banverket upprättat.

### 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 4.1.

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.

Denna information är kostnadsfri för järnvägsföretag och trafikorganisatörer. Mer information finns på Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>).

## 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 4.7.1.

Specialtransporten får framföras sedan Banverket fattat beslut om transporttillstånd och beviljat kapacitet för transporten.

## 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 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 5.5.2.

## 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](http://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](http://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](http://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 trafikorganisationsföretaget.

#### 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.