

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 avseende tågbildning, transportvillkor för specialtransporter med mera.

Extra tjänster

I denna kategori ingår exempelvis tjänster som tillhandahållande av 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 (<http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=1593&epslanguage=SV&subject=351>) finns också möjlighet för aktörer som

tillhandahåller järnvägsnära tjänster till järnvägsföretag och trafikorganisatörer att publicera kontaktuppgifter med länkar till den egna webbplatsen.

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. 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.

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, se bilaga 4.1.

Banverket levererar trafikinformation GRUND till järnvägsföretaget eller trafikorganisatören genom olika kanaler såsom e-post, telefon och Internet eller via direkt åtkomst till Banverkets IT-system. 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 och tåginformation, se avsnitt 2.4 och 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 trafikorganisations 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 tågläge, alternativt i form av tjänsten uppställning. Se avsnitt 5.3.7.

5.3.3.2 Tillgång till plattform

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

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.

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

För information om tillgång till stationsbyggnader hänvisas till Jernhusen AB 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 sökanden 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, se avsnitt 3.7 eller kontakta kundservice på Banverket Leveransdivisionen, se bilaga 1.1.

5.3.5 Rangerbangårdar

Tjänsten rangerbangårdar omfattar tillträde till spår samt tillgång till anläggningar inom rangerbangårdar. Rangerbangårdarna, samt vilka 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 tågbildningstjänster, 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, se avsnitt 3.8.1.2.

Tjänsten består av rätten att under en angiven tidsperiod utföra fordonsrörelser på och mellan spår som ansökts om för uppställning. Ansökan om tjänsten ska ske då

förflyttningen sker inom en driftplatsdel och alltså inte kan genomföras i form av tjänsten tågläge.

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 5.

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

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 som ingår i tågläget, men inte före och efter tågläget,. Ansökan om uppställning ska 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.

Trafikinformation 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 begäran av Banverket avstå från kapaciteten.

Uppställning av fordon regleras ur elsäkerhetssynpunkt i BVF 922, se avsnitt 2.4.1.2.

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 spårrområde, 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 Kundservice på Banverket Leveransdivisionen, se bilaga 12.

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

Banverket tillhandahåller möjlighet 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 bromsprovansanläggning 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 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. Om de sökande har önskemål om elström producerad på annat sätt, till exempel Bra Miljöval EL, kan de beställa detta från Banverket (under förutsättning att produkten går att köpa på elmarknaden) och får då betala den merkostnad som denna beställning innebär. Banverket kan på förfrågan lämna en prisprognos på detta före beställning.

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

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 tjänstetillhandahållare för att hantera de behov som identifieras. De tjänster som erbjuds kommer som princip att bli självkostnadsbaserade.

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://www.banverket.se/banportalen>). 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, ankomstsynning, uppkoppling, lokskifte, avhängning.

Hrbg UT	lordningsställande av avgående tåg/växling	lordningsställande av avgående tåg samt vid behov neddragning från riktningsgrupp till utfartsgrupp för avgång. Syning och bromsprov ingår i tjänsten.
Hrbg R	Rangering av vagn	
Hrbg G	Tilläggs tjänst 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:** 18 juni kl. 14.00 – 20 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 trafikorganiserare. Innehållet i tjänsten tas fram och formas i dialog mellan Banverket och avtalsparten.

Nyttjande 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. 06.00 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 att tillhandahålla en funktion (koordinator) som under rådande omständigheter verkställer tillhandahållandet av 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 för specialtransport

Om en planerad transport överskrider de tekniska normerna för Banverkets järnvägsnät (se avsnitt 2.6) 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.

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

I vissa fall innehåller beslut om kapacitet krav på avrop innan specialtransporten utförs.

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

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.

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 2.7.

5.4.6 Andra tilläggstjänster

Banverket tillhandahåller inte andra tilläggstjänster.

5.5 Extra tjänster

5.5.1 Telekommunikationsnät

Banverket erbjuder genom Banverket ICT tjänster som är kopplade till Banverkets kommunikationsnät. För mer information, se Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>).

Kontaktuppgifter till Banverket ICT framgår av bilaga 1.1.

Nät- och telekommunikationstjänster erbjuds även av andra aktörer.

GSM-R

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

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

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

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

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 trafikorganisationsföretaget. 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. Informationen lagras i Banverkets databas under i 2 år, men 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 2.8.4 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 som ska provas och framförandet av densamma beskrivas, så att det går att bedöma konsekvenserna av provkörningen och därefter besluta om villkor för provets

genomförande. All dokumentation ska vara Banverket tillhanda 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.