

Järnvägsnät-
beskrivning

2015

Utgåva 2015-11-27

För leveranser under tidsperioden

2014-12-14 till 2015-12-12



TRAFIKVERKET



Uppdateringar - JNB 2015

Järnvägsnätsbeskrivningen uppdateras utifrån publicerade avvikelsemeddelanden.

Uppdatering	Infört
JNB 2015 originalutgåva	2013-12-13
Avvikelsemeddelande 1, gäller från 2014-02-13	2014-02-25
Avvikelsemeddelande 2, gäller från 2014-07-02	2014-10-23
Avvikelsemeddelande 3, gäller från 2014-06-13	2014-10-23
Avvikelsemeddelande 4, gäller från 2014-10-03	2014-10-23
Avvikelsemeddelande 5, gäller från 2014-11-28	2015-02-06
Avvikelsemeddelande 6, gäller från 2015-01-30	2015-02-06
Avvikelsemeddelande 7 del 2, gäller från 2015-04-30	2015-05-05
Avvikelsemeddelande 8, gäller från 2015-03-31	2015-05-05
Avvikelsemeddelande 9, gäller från 2015-04-01	2015-05-05
Avvikelsemeddelande 10, gäller från 2015-06-15	2015-08-15
Avvikelsemeddelande 11, gäller från 2015-06-17	
Avvikelsemeddelande 12, gäller från 2015-06-25	2015-08-15
Avvikelsemeddelande 13, gäller från 2015-09-11	
Avvikelsemeddelande 14, gäller från 2015-11-27	

Innehållsförteckning - JNB 2015

1	Allmän information.....	5
1.1	Inledning	5
1.2	Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen.....	5
1.3	Rättslig grund.....	5
1.4	Juridisk status.....	6
1.4.1	Allmänna anmärkningar.....	6
1.4.2	Ansvar	6
1.4.3	Prövning.....	6
1.5	Struktur	6
1.6	Giltighetstid och avvikelser	6
1.6.1	Giltighetsperiod.....	6
1.6.2	Avvikelser.....	6
1.7	Publicering.....	7
1.8	Kontakter	7
1.9	Godskorridor.....	7
1.10	RailNetEurope internationellt samarbete mellan infrastrukturförvaltare..	7
1.10.1	One-Stop Shop	8
1.10.2	Systemverktyg RNE.....	8
1.11	Förkortningar och definitioner	8
1.11.1	Förkortningar	8
1.11.2	Definitioner.....	9
2	Villkor för tillträde och trafikering	11
2.1	Inledning	11
2.2	Allmänna krav för tillträde till tjänster	11
2.2.1	Villkor för att ansöka om tågläge.....	11
2.2.2	Villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur	11
2.2.3	Tillstånd	12

2.2.4	Säkerhetsintyg.....	13
2.2.5	Ansvar	13
2.3	Allmänna affärsvillkor	14
2.3.1	Ramavtal	14
2.3.2	Tillträdesavtal	15
2.4	Operativa regler	15
2.4.1	Föreskrifter.....	15
2.4.2	Information	16
2.4.3	Övriga regler	16
2.5	Specialtransporter	18
2.6	Farligt gods	18
2.7	Godkännandeprocess för fordon	19
2.7.1	Kommunikationssystem GSM-R	19
2.7.2	Framföranderestriktioner	19
2.7.3	Provkörning.....	19
2.7.4	Krav på ETCS-utrustning	19
2.8	Behörighetskrav för operativ personal.....	20
3	Infrastruktur	21
3.1	Inledning	21
3.2	Järnvägsnätets omfattning.....	21
3.2.1	Gränser	21
3.2.2	Anslutande järnvägsnät	21
3.2.3	Övriga upplysningar om järnvägsnätet	21
3.3	Beskrivning av infrastrukturen	22
3.3.1	Geografisk anläggningsöversikt.....	22
3.3.2	Egenskaper.....	23
3.3.3	Trafikerings- och kommunikationssystem.....	26
3.4	Trafikrestriktioner	27
3.4.1	Särskild infrastruktur	27
3.4.2	Miljörestriktioner	32
3.4.3	Farligt gods	32
3.4.4	Tunnlar.....	32
3.4.5	Broar	32
3.5	Infrastrukturens tillgänglighet.....	32
3.6	Trafikplatser för resandeutbyte	34
3.7	Godsterminaler.....	34
3.7.1	Anslutning till kombiterminaler och hamnar	34
3.7.2	Lastplatser för gods.....	35
3.8	Serviceanläggningar.....	35
3.8.1	Bangårdar.....	35
3.8.2	Spår för uppställning.....	36
3.8.3	Underhållsanläggningar	36
3.8.4	Bränsledepåer.....	36
3.8.5	Tekniska anläggningar	36
3.8.6	Övriga anläggningar.....	36
3.9	Planerad utveckling av infrastrukturen	37
4	Tilldelning av kapacitet.....	41
4.1	Inledning	41
4.2	Processbeskrivning	41
4.2.1	Ansökan om kapacitet.....	41
4.2.2	Ad hoc-ansökan	41
4.2.3	Ansökan om kapacitet på driftplatser.....	42

4.3	Tidsplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess	42
4.3.1	Kapacitetsförutsättningar	44
4.3.2	Tider för årlig tågplan	46
4.3.3	Tider för ansökan utanför tågplan (ad hoc).....	47
4.4	Tilldelningsprocessen	47
4.4.1	Samordningsprocessen.....	48
4.4.2	Twistlösning.....	48
4.4.3	Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process	48
4.4.4	Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen.....	49
	Trafikverket tecknar för närvarande inga ramavtal.....	49
4.4.5	Kapacitetsanalys	49
4.4.6	Kapacitetsförstärkningsplan.....	49
4.4.7	Fastställd tågplan	50
4.5	Tilldelning av kapacitet för banunderhåll	51
4.5.1	Process	51
4.6	Tilldelad kapacitet som inte används, avbokning och återta tilldelad tjänst	51
4.6.1	Avbokning av tågläge	51
4.6.2	Återtagande av tilldelad tjänst.....	51
4.7	Specialtransporter och farligt gods	52
4.7.1	Kapacitet för specialtransport	52
4.7.2	Tågläge med farligt gods	52
4.8	Särskilda åtgärder vid störningar	52
4.8.1	Principer.....	52
4.8.2	Operativa regler	52
4.8.3	Förutsägbara problem	53
4.8.4	Problem som inte kan förutses	53
4.9	Tilldelning av kapacitet vid angränsande serviceanläggningar	54
5	Tjänster	55
5.1	Inledning	55
5.1.1	Information om andra som tillhandahåller tjänster	56
5.2	Minimipaket av tillträdestjänster	56
5.2.1	Tågläge för persontrafik.....	57
5.2.2	Tågläge för godstrafik.....	58
5.2.3	Tågläge för tjänstetåg.....	58
5.3	Bantillträdestjänster och tillgång till angränsande serviceanläggningar	58
5.3.1	Användning av kontaktledning	58
5.3.2	Bränsledepåer.....	58
5.3.3	Stationer för resenärer, inklusive byggnader och plattformar.....	59
5.3.4	Godsterminaler.....	59
5.3.5	Rangerbangårdar	61
5.3.6	Spår eller spårområde för tågbildning.....	62
5.3.7	Uppställning.....	63
5.3.8	Underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar	64
5.4	Tilläggstjänster.....	65
5.4.1	Tillhandahållande av el	65
5.4.2	Tillhandahållande av bränsle	65
5.4.3	Service för tåg.....	65
5.4.4	Tågbildningstjänster.....	66
5.4.5	Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods	66
5.4.6	Andra tilläggstjänster	68
5.5	Extra tjänster	68

5.5.1	Telekommunikationsnät.....	68
5.5.2	Tillhandahållande av extra information	69
5.5.3	Teknisk kontroll av fordon.....	69
5.5.4	Andra extratjänster.....	70
6	Avgifter.....	72
6.1	Avgiftsprinciper	72
6.1.1	Minimipaket av tillträdestjänster	73
6.1.2	Bantillträdestjänster enligt avsnitt 5.3.....	74
6.1.3	Tillgång till angränsande serviceanläggningar i 5.3	74
6.1.4	Tilläggstjänster.....	74
6.1.5	Extra tjänster	74
6.2	Avgiftssystem	74
6.3	Tariffer.....	76
6.3.1	Minimipaket av tillträdestjänster	77
6.3.2	Bantillträdestjänster enligt avsnitt 5.3.....	79
6.3.3	Tillträde till angränsande serviceanläggningar enligt 5.3	80
6.3.4	Tilläggstjänster enligt 5.4.....	80
6.3.5	Extra tjänster	85
6.4	Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.....	85
6.4.1	Kvalitetsavgifter.....	86
6.4.2	Avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal.....	87
6.4.3	Rapportering av avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal	88
6.4.4	Skyldighet att betala kvalitetsavgift.....	88
6.4.5	Undantag från verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	89
6.4.6	Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning ..	90
6.5	Förändringar av avgifter	90
6.6	Debitering	91
7	Trafikverkets allmänna avtalsvillkor	92
7.1	Trafikeringsavtal.....	92
7.2	Handlingar och ansvar	92
7.3	Parternas prestationer.....	92
7.3.1	Trafikverkets leverans.....	92
7.3.2	Detaljerade villkor	92
7.3.3	Avtalspartens användning.....	93
7.3.4	Bärgningsresurs före användning.....	93
7.3.5	Betalning för tjänst.....	93
7.4	Avvikelser från avtal.....	93
7.4.1	Kvalitetsavgift vid avvikelse.....	93
7.4.2	Avgift vid omledning.....	94
7.4.3	Ersättning för merkostnader vid ändring av banarbeten	94
7.5	Avhjälpande av avvikelser	94
7.5.1	I samverkan och i dialog	94
7.5.2	Informera vid avvikelser och fel	94
7.5.3	Prognos för avhjälpande och fortsatt trafik.....	95
7.5.4	Inställelsetid	95
7.5.5	Evakuering av resenärer.....	95
7.5.6	Vid olycka.....	95
7.5.7	Begäran om röjning.....	95
7.5.8	Resurser vid röjning.....	96
7.5.9	Ersättning vid röjning	96
7.6	Ersättning vid skada.....	96

7.6.1	Ersättningsansvar	96
7.6.2	Vållande till skada.....	96
7.6.3	Medvållande till skada	97
7.6.4	Ersättningsbelopp.....	97
7.6.5	Ersättningsansvar vid skada som drabbat tredje man	97
7.6.6	Ansvar vid järnvägsdrift	98
7.6.7	Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning	98
7.6.8	Underlag för skadeutredning.....	98
7.6.9	Tidsfrist för krav på ersättning.....	99
7.6.10	Påvisande av vårdslöshet	99
7.7	Befrielsegrunder.....	99
7.7.1	Informera om befrielsegrund	99
7.7.2	Statens rätt att använda järnvägen.....	99
7.8	Avtalets giltighet.....	100
7.8.1	Trafikeringsavtal	100
7.8.2	Uppsägning vid kontraktsbrott.....	100
7.8.3	Avtal upphör att gälla vid konkurs och vid indraget tillstånd.....	100
7.9	Tvist	100
7.9.1	Samrådsorgan i första hand.....	100
7.10	Vissa internationella transporter	100
7.10.1	Regler enligt COTIF	100

1 Allmän information

1.1 Inledning

Trafikverket (the Swedish Transport Administration) är en myndighet under Sveriges regering. Ansvarigt departement för järnväg är Näringsdepartementet.

Trafikverket bedriver förvaltande verksamhet med ansvar för den samlade långsiktiga infrastrukturplaneringen och för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

Trafikverket upprättar en järnvägsnätsbeskrivning, enligt järnvägslagen (2004:519), i samråd med berörda parter som järnvägsföretag, trafikorganisatörer och övriga infrastrukturförvaltare i Sverige.

Transportstyrelsen är den myndighet som utövar tillsyn över Trafikverkets verksamhetsområde.

1.2 Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen

Beskrivningen ska ge den som avser att ansöka om kapacitet på järnvägsnätet som Trafikverket förvaltar nödvändig information om förutsättningarna.

Beskrivningen presenterar de tjänster Trafikverket erbjuder, med information om var de finns tillgängliga, hur tilldelning av tjänsterna går till, vilka avgifter som gäller och de villkor som gäller för att få tillgång till tjänsterna.

För järnvägsnätet i övrigt ska berörda infrastrukturförvaltare ge ut sin egen beskrivning.

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. 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

Järnvägsnätsbeskrivningen ingår som del i trafikeringsavtalet och reglerar avtalsförhållandet mellan parterna i ingångna avtal.

1.4.1 Allmänna anmärkningar

Trafikverket publicerar järnvägsnätsbeskrivningen i syfte att säkerställa insyn, förutsebarhet och icke-diskriminerande tillträde till de tjänster som Trafikverket tillhandahåller. Beskrivningen upprättas i samråd med berörda parter och aktörer som tidigare ansökt om kapacitet eller anmält sitt intresse för att delta i samrådet.

1.4.2 Ansvar

Trafikverket ansvarar för informationen i järnvägsnätsbeskrivningen enligt vad som följer av lag. Vid olikheter mellan den svenska och den engelska versionen av järnvägsnätsbeskrivningen, är det den svenska texten som gäller.

1.4.3 Prövning

Transportstyrelsen utövar tillsyn enligt järnvägslagen, järnvägsförordningen och föreskrifter meddelade med stöd av dessa författningar. I enlighet med detta kan Transportstyrelsen pröva om Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning har upprättats i enlighet med gällande bestämmelser.

1.5 Struktur

Järnvägsnätsbeskrivningens innehåll följer en struktur som är gemensam för RailNetEurope: Common Structure 2013-03-26.

1.6 Giltighetstid och avvikelser

1.6.1 Giltighetsperiod

Informationen i järnvägsnätsbeskrivningen avser tiden för Tågplan 2015:

- **från den 14 december 2014 klockan 00.00**
- **till den 12 december 2015 klockan 24.00.**

Från den 15 december 2013 kl. 00.00 utgör informationen i järnvägsnätsbeskrivningen underlag för kapacitetsansökan till Tågplan 2015.

1.6.2 Avvikelser

Om en publicerad järnvägsnätsbeskrivning behöver ändras informerar Trafikverket om detta genom avvikelsemeddelanden. Det kan exempelvis gälla 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 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 Trafikverkets webbplats.

Bilaga 1.1, Kontakter, uppdateras löpande utan att något avvikelsemeddelande utfärdas.

1.7 Publicering

Järnvägsnätsbeskrivningen, inklusive avvikelsemeddelanden, publiceras på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/jnb.

De föreskrifter om säkerhet som de allmänna avtalsvillkoren hänvisar till gäller till dess att de inarbetats i Trafikverket.

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

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

1.8 Kontakter

Se bilaga 1.1, Kontakter.

1.9 Godskorridor

Enligt EU-förordning 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik kommer en godskorridor att etableras från Stockholm via Malmö till Palermo i Italien. Korridoren ska vara operativ från 2015-11-09.

Godskorridoren kommer att beskrivas utifrån en strukturerad mall som benämns Corridor Information Document, CID.

1.10 RailNetEurope internationellt samarbete mellan infrastrukturförvaltare

RailNetEurope (RNE) är en organisation som består av en majoritet av europeiska infrastrukturförvaltare och kapacitetsfördelare för främjande av internationell järnvägstrafik. RNE representerar sina medlemmar i form av en sammanslutning vars mål är att underlätta för internationell trafik på det europeiska järnvägsnätet.

RNE fokuserar 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.

1.10.1 One-Stop Shop

One-Stop Shop (OSS) fungerar som ett nätverk med kundkontaktpunkter i respektive land. 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 kontaktas samarbetar tätt med berörda infrastrukturförvaltare och

- erbjuder kunden stöd och information för infrastrukturförvaltarens hela produkt- och servicekedja
- erbjuder all behövlig information för att kunden ska få tillgång till infrastrukturen hos varje enskild infrastrukturförvaltare inom RNE
- hanterar 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 Path Coordination System (PCS).

OSS-filosofin innebär kompetent och effektiv assistans över alla gränser på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. OSS kontaktpersoner finns på www.rne.eu. Trafikverkets OSS kan nås via e-post: oss@trafikverket.se. Se även bilaga 1.1.

1.10.2 Systemverktyg RNE

Path Coordination System (PCS) är en webbapplikation för internationella tåglägen som RNE erbjuder. Systemet stödjer även järnvägsföretag vid förfrågan om tåglägen. Charging Information System (CIS) erbjuder kalkylering av priser för internationella tåglägen. Train Information System (TIS) visar aktuell tåglägesinformation för internationella tåg.

1.11 Förkortningar och definitioner

1.11.1 Förkortningar

BVF: Banverkets interna föreskrifter

BVS: Banverkets tekniska systemstandard

COTIF: Convention relative aux transports internationaux Ferroviaires

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

EG: Europeiska gemenskapen

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

1.11.2 Definitioner

Akut inställt tåg: Ett tåg som ställs in, helt eller delvis, inom 24 timmar före planerad avgångstid från utgångsstationen. Tåget måste också ställas in före planerad avgångstid från första driftplatsen på den inställda sträckan.

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 Trafikverket om ändring eller komplettering av information i järnvägsnätsbeskrivningen.

Trafikverkets järnvägsnät: Den järnvägsinfrastruktur som tillhör staten och drivs och förvaltas av Trafikverket.

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

Delsystem: Del av järnvägssystem.

Driftplats: Ett från linjen avgränsat område av banan som kan övervakas av tågklarare mer detaljerat än vad som krävs för linjen.

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

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

Järnvägsfordon: Drivfordon och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår och som består av ett eller flera delsystem eller delar av delsystem.

Järnvägsföretag: Den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhanda-håller 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 infrastruktur-förvaltare.

Järnvägssystem: Järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen.

Kvalitetsavgift: Avgift för avvikelse från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal.

Merförsening: Försening jämfört med körplanen i första mätpunkten, eller tillkommande försening mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra i Trafikverkets system för avvikelser.

Normala driftsförhållanden: Förhållanden då systemet med verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter är aktivt (det vill säga då trafiken går på ett normalt sätt, vilket innebär att vissa störningar uppträder.) Se även avsnitt 6.4.4.

Orsakskod: Kod som beskriver orsak till avvikelse från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal.

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).

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

Specialtransport: Transport som överskrider någon teknisk norm för spåranläggningen och som får genomföras enligt villkor som beslutas av Trafikverket. Se även avsnitt 5.4.5.

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 serviceanläggningar.

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

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.

Termer som används internationellt finns i ordboken Network Statement Glossary på RNE:s webbplats www.rne.eu.

2 Villkor för tillträde och trafikering

2.1 Inledning

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

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

Dessutom gäller att den sökande, innan tjänsten används, ska träffa en överenskommelse med Trafikverket om villkoren för att använda tjänsten, se avsnitt 2.3.

När Trafikverkets tjänster används gäller ett antal bestämmelser, såväl med stöd av författning som enligt villkor i avtal med Trafikverket. Se avsnitt 2.4–2.8.

2.2 Allmänna krav för tillträde till tjänster

Trafikverkets 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 använda en tjänst, gäller att kraven måste vara uppfyllda senast vid ansökningstidens utgång.

För information om sista ansökningsdatum för ansökan om kapacitet och transporttillstånd, se avsnitt 4.3 och figur 4.1.

2.2.1 Villkor 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 Villkor för tillträde till järnvägsinfrastruktur

Ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik och persontrafik på svenska järnvägsnät inklusive Trafikverkets järnvägsnät. Andra fysiska eller juridiska personer med hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av infrastrukturkapacitet och som uppfyller de krav som uppställts av Trafikverket med stöd av 6 kap. 5 a § järnvägslagen har rätt att organisera järnvägstrafik på svenska järnvägsnät inklusive Trafikverkets järnvägsnät.

För persontrafik får regeringen meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms central och Arlanda flygplats. En sådan begränsning får dock inte gälla för internationell persontrafik.

Regeringen får vidare meddela föreskrifter om vem som får utföra eller organisera trafik på järnvägsinfrastruktur som endast är avsedd att användas för stads- eller förortstrafik.

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 Trafikverkets 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
- nationellt trafiksäkerhetstillstånd.

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.

Nationellt trafiksäkerhetstillstånd

Ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd kan beviljas de företag som avser att inom landet utföra endast

1. persontrafik eller museitrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur, eller
2. godstrafik på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren eller infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

Omprövning av tillstånd

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

Återkallelse av tillstånd

Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd om

- förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls
- tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt järnvägslagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av järnvägslagen
- 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.

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.

2.2.4 Säkerhetsintyg

Transportstyrelsen utfärdar säkerhetsintyg. Säkerhetsintygets del A visar att företaget har ett system för säkerhetsstyrning. Del B visar att företaget uppfyller de nätspecifika svenska säkerhetskraven, har fordon som antingen är godkända i Sverige eller uppfyller TSD-kraven samt har tillräcklig försäkring. 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 skyldigheter, 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 på <http://www.lagrummet.se>.

Förutom de generellt tillämpliga reglerna, 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 1999) införlivade.

Ansvarsbestämmelser framgår också av det avtal med Trafikverket som ska träffas i samband med tilldelning av ett tågläge, se avsnitt 2.3. Förutom att reglera vilka ansvarsbestämmelser 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.

Försäkring

För att licens ska kunna beviljas gäller som ett krav att försäkring eller tillräcklig garanti ska täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafiken. Kraven får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I licensen ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och vilken verksamhet licensen gäller för. När det gäller säkerhetsintyg avser kravet på försäkring eller tillräcklig garanti 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 tillräcklig garanti vara mer specificerat vid prövningen av om säkerhetsintyg ska beviljas. Kraven i de båda fallen kan dock också vara sammanfallande.

För nationellt trafiksäkerhetstillstånd gäller krav på försäkring eller likvärdigt arrangemang. Kraven får också här anpassas till verksamhetens art och omfattning. Även här ska tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Försäkringsfrågan prövas i samband med beviljande av tillstånd för järnvägsföretag och följs upp genom Transportstyrelsens tillsynsverksamhet.

2.3 Allmänna affärsvillkor

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

Handlingar inkomna till Trafikverket utgör allmänna handlingar. Huvudregeln är att dessa är offentliga. Trafikverket 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.

Enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) får Trafikverket inte utan vidare lämna ut 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. Om någon begär ut en handling är det Trafikverket som beslutar om handlingen kan lämnas ut eller om den ska beläggas med sekretess. Den sökandes uppfattning är därför inte avgörande, men kan ha betydelse vid sekretessbedömningen.

Från och med Tågplan 2012 tillämpar Trafikverket verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter, i enlighet med nya bestämmelser i järnvägslagen. Syftet är att förebygga störningar i järnvägssystemet. Kvalitetsavgift är en avgift som ska betalas av den part som orsakar avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal. De närmare villkoren för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter framgår av kapitel 5 och 6 samt av de allmänna avtalsvillkoren.

2.3.1 Ramavtal

Ett ramavtal är ett avtal om användande av infrastruktur som avser längre tid än en tågplan. Trafikverket 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.

Trafikverket tecknar för närvarande inte ramavtal.

2.3.2 Tillträdesavtal

I samband med tilldelning av ett tågläge ska Trafikverket och järnvägsföretaget eller den som organisera trafik ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för att använda tågläget (trafikeringsavtal). Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats. Detta avtal ska vara tecknat 14 kalenderdagar innan en tjänst ska användas.

Trafikeringsavtalet anger förutsättningar för trafiken samt vilka av Trafikverkets styrande dokument som avtalsparten måste följa. Villkoren innehåller också regler om parternas ansvar, verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter, 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 villkoren för den aktuella trafiken, i den utsträckning det är nödvändigt för att villkoren ska uppfylla bestämmelserna i järnvägslagen. Transportstyrelsens beslut kan överklagas till Förvaltningsrätten i Falun.

De tjänster som inte regleras i trafikeringsavtal kräver särskild överenskommelse.

I de fall ett järnvägsföretag eller en trafikorganisatör anser sig ha behov av undantag från en regel i järnvägsnätsbeskrivningen ska en skriftlig ansökan ges in till Trafikverket. När ansökan inkommit bedömer Trafikverket dess komplexitet och meddelar den sökande beräknad handläggningstid för ärendet. Till grund för beslut i ärendet ligger bland annat en bedömning av de säkerhetsrisker, den miljöpåverkan och den kapacitetspåverkan som kan uppstå om Trafikverket beviljar undantaget. Den sökande måste därför räkna med att handläggningstiden i vissa fall kan bli relativt lång.

För internationell tågtrafik finns en avtalsmall som tagits fram av föreningen RailNetEurope. Den kan i vissa delar användas som ett underlag för att teckna trafikeringsavtal för internationell trafik.

[Mallar för trafikeringsavtal](#) finns på Trafikverkets webbplats.

2.4 Operativa regler

2.4.1 Föreskrifter

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 trafik-säkerhetsinstruktioner, enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter JvSFS 2008:8 och i sina övriga säkerhetsbestämmelser. (Se också avsnitt 2.2.3)

Ytterligare information finns på Transportstyrelsens webbplats

<http://www.transportstyrelsen.se>.

Föreskrifter om elsäkerhet

De övergripande kraven på elsäkerhet finns i Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK-FS 2010:1, ELSÄK-FS 2010:2 och i ELSÄK-FS 2010:3 med tillhörande ändringsföreskrifter. Mer information finns på Elsäkerhetsverkets webbplats

<http://www.elsakerhetsverket.se>.

Se även bilaga 2.2 – Säkerhet vid aktiviteter i spårområde.

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).

Elöverbryggnings är ett problem som förekommer på järnvägsnätet. Elöverbryggnings innebär att fordonens strömvtagare 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.

2.4.2 Information

Information från Trafikverket till järnvägsföretag, före och under trafikutövning

Järnvägsföretag som trafikerar järnvägsnätet ska använda och följa de dokument som anges i de allmänna avtalsvillkoren. Trafikverket ansvarar för dokumenten och för att dessa finns att tillgå på Trafikverkets webbplats.

Enligt 10 § JvSFS 2008:7 ska järnvägsföretaget sammanställa en linjebok med beskrivning av de linjer som ska trafikeras, med utgångspunkt från information som Trafikverket ska tillhandahålla. I linjeboken finns uppgifter om aktuella förutsättningar för trafikering. Dessa tydliggör eventuella begränsningar och vad som gäller både på linjen som vid trafikplatser. Underlag till linjeboken finns på Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.se/Linjeboken>.

Information från järnvägsföretaget till Trafikverket under trafikutövning

Järnvägsföretaget ska till Trafikverkets trafikledning meddela avvikelser som de själva förorsakar, på 3 minuter eller mer i förhållande till tågläge, samt avvikelser i användandet av andra tilldelade tjänster. I samband med sådana meddelanden ska järnvägsföretaget också lämna en prognos som visar om avvikelsen kan avhjälpas och i så fall när den kan vara avhjälpt.

2.4.3 Övriga regler

Körordersystemet

Genom körordersystemet delger Trafikverket säkerhetsorder till förare. För att få tillgång till systemet krävs trafikeringsavtal med Trafikverket och att namn på behöriga beställare hos företaget lämnas till Trafikverket.

Det finns två sätt för förare att logga in och ta ut säkerhetsorder:

1. Manuellt via webbsida
2. Via webbtjänst, dator-till-dator. (gäller endast tågorder)

Alternativ 1. Varje användare behöver ett personligt användar-konto hos Trafikverket (90-konto) och behörighet till systemet. Det är endast behörig beställare som får ansöka om konto och behörighet.

Alternativ 2. Via Trafikverkets webbtjänst kan förare ta ut tågorder genom dator-till-dator anrop. Förutsättningar för detta är att företaget som föraren arbetar för tillhandahåller ett system som nyttjar Trafikverkets webbtjänst. För att företaget ska kunna nyttja webbtjänsten krävs ett företagskonto och koppling till Trafikverkets webbtjänst.

Det är endast behörig beställare som får beställa ett företagskonto genom att fylla i **Beställningsblankett företagskonto för Körorder** som finns på [Trafikverkets webbplats](#) och skicka den till kororder@trafikverket.se.

Instruktioner för ansökan om behörighet till det nya systemet och hur behöriga företag kan använda Trafikverkets webbtjänst kommer att publiceras på Trafikverkets webbsida för Körorder. Följande förutsättningar råder för användning av webbtjänst för att ta ut körplan och tågorder:

- Trafikverket ansvarar för att information är korrekt vid leverans.
- Trafikverket ansvarar inte för fel som uppstår i datatransport eller konvertering av meddelandet till och från järnvägsföretagens datorsystem.
- Järnvägsföretag som nyttjar denna tjänst har det juridiska och praktiska ansvaret för att:
 - Inhämta eventuella erforderliga tillstånd från Transportstyrelsen
 - Förmedla order till förare i oförändrad form och med oförändrat innehåll

Under minst ett år, på ett säkert sätt, logga och spara följande uppgifter om uttagna tågorder: förarens namn, datum, tid och tågorder id. Företaget ska på förfrågan förmedla denna information till Transportstyrelsen eller Trafikverket inom 24 timmar

Efter driftsättningen av Trafikverkets körordersystem kommer det inte längre att behövas något avtal med Evry. Däremot behövs konto enligt ovan för tillgång till det nya systemet.

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.

Dygnsorder

För vissa sträckor inom pendeltågssystemen Stockholmsområdet tillämpas dygnsorder som ersätter tågorder, enligt överenskommelse med järnvägsföretag. Tågnummerserier finns angivna i underlag till linjebok, avdelning F. Trafikverket och berörda järnvägsföretag är överens om att avveckla dygnsorder på sikt.

Operativ tåginformation

Inför användandet av tåglägen (se avsnitt 5.2) ska järnvägsföretag eller trafikorganisatör, senast i samband med tågs avgång, rapportera uppgifter om bland annat fordon till Trafikverket. Detta görs via en webbapplikation och de uppgifter som ska lämnas framgår av bilaga 2.1.

I samband med trafikering används databasen även för Trafikverkets information om trafiken till järnvägsföretag eller trafikorganisatör. Via en karta över Sverige tillhandahåller Trafikverket information om infrastrukturen (data från Trafikverkets baninformationssystem) och uppdaterad väderinformation. Dessutom visas i realtid de tåg som trafikerar spåren med aktuella trafikhändelser såsom passagetider och eventuella orsaker till förseningar.

De uppgifter som ett järnvägsföretag eller trafikorganisatör rapporterat in till Trafikverket är endast tillgängliga för Trafikverket och avtalsparten, med undantag för den trafikinformation som är till nytta för resenärer och allmänhet. Den informationen är även tillgänglig för marknadsaktörer som utvecklar trafikinformationstjänster till resenärer och allmänhet.

2.5 Specialtransporter

En specialtransport är en transport som överskrider någon av de tekniska normer som anges i kapitel 3. Sådana transporter får framföras under förutsättning att Trafikverket har tagit emot ansökan och beslutat om (i följande ordning):

1. transportvillkor (se avsnitt 5.4.5)
2. kapacitet (se avsnitt 4.7.1)
3. transporttillstånd (se avsnitt 5.4.5).

För information om sista ansökningsdatum för ansökan om kapacitet och transporttillstånd, se avsnitt 4.3 och figur 4.1.

2.6 Farligt gods

Vad som avses med farligt gods och vilka regler som gäller för transporter 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 <https://www.msb.se/sv/>.

Järnvägsföretag som avser att transportera farligt gods ska före färdens start anmäla detta till Trafikverket, se bilaga 2.1. Transportstyrelsen utövar tillsyn över transporter med farligt gods på järnväg. Se även avsnitt 4.7.2 och 5.4.5.

2.7 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.

Transportstyrelsen tillämpar TSD:er där sådana finns. För delsystem som inte omfattas av TSD sköts godkännandeprocessen av Transportstyrelsen. Det finns undantag från kravet på godkännande. Dokumenten som styr fordonsgodkännandet finns på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se.

2.7.1 Kommunikationssystem GSM-R

GSM-R-fordonsutrustning som uppfyller krav i TSD ”Trafikstyrning och signalering” samt EIRENE¹-specifikationerna måste finnas installerad i samtliga fordon där man måste kunna kommunicera med Trafikverkets trafikledning.

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

Hur man får tillträde till Trafikverkets GSM-R-nät beskrivs i avsnitt 5.5.1.

2.7.2 Framföranderestriktioner

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

2.7.3 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 de villkor för provkörning som Trafikverket har utställt, se avsnitt 5.5.4.

2.7.4 Krav på ETCS²-utrustning

På de sträckor och driftplatser som är utrustade med ERTMS krävs att de fordon från vilket rörelserna ska framföras är utrustade med tågskyddssystemet ETCS och att denna utrustning används enligt trafikreglerna vid körning inom trafikerings-systemen. De sträckor som är utrustade med trafikeringsystem E2 och E3 framgår av karttjänsten.

¹ EIRENE – European Integrated Railway Radio Enhanced Network

² ETCS – European Train Control System

2.8 Behörighetskrav för operativ personal

För att få utföra trafik på Trafikverkets spåranläggning måste krav som framgår av järnvägslagen (2004:519), järnvägsförordningen (2004:526), lagen om behörighet för lokförare (2011:725), förordningen om behörighet för lokförare (2011:728) 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 följs.

För vistelse på bangård med förhöjd säkerhet krävs bland annat ID06-behörighetskort och utbildning i nödlägesplan, se TDOK 2013:0657.

Personal som inte utför arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten, men som måste vistas och arbeta inom spårområdet, ska vara utbildad i och följa Trafikverkets regler för arbetsmiljö och säkerhet för järnvägsföretag vid aktiviteter inom spårområde, enligt de allmänna avtalsvillkoren.

3 Infrastruktur

3.1 Inledning

Kapitlet beskriver Trafikverkets tillgängliga infrastruktur för Tågplan 2015. Informationen uppdateras under året i samband med avvikelsemeddelanden på Trafikverkets webbplats.

Översiktlig teknisk information i form av kartor finns i järnvägsnätsbeskrivningens karttjänst på Trafikverkets webbplats, nedan kallad karttjänsten. Vid motstridiga uppgifter i karttjänsten och i järnvägsnätsbeskrivningen har informationen i järnvägsnätsbeskrivningen företräde.

För vissa sträckor anges driftplatsens namn inom parentes. Den aktuella informationen gäller då bara fram till driftplatsens gräns.

3.2 Järnvägsnätets omfattning

3.2.1 Gränser

I karttjänsten visas Trafikverkets järnvägsnät med angränsande länder.

Trafikverkets järnvägsnät avgränsas av följande gränspunkter:

- Riksgränsen, km 1 542+570: Norge
- Haparanda, km 86+671: Finland
- Storlien, gränsen, km 751+820: Norge
- Charlottenberg, gränsen, km 439+825: Norge
- Kornsjö, gränsen, km 63+575: Norge
- Lernacken, km 281+810: Öresundsbron/Danmark.

3.2.2 Anslutande järnvägsnät

Anslutande större infrastruktur:

- Inlandsbanan (förvaltas av Inlandsbanan AB)
- Öresundsbron (förvaltas av Öresundsbro Konsortiet)
- Arlandabanan (förvaltas av A-train AB).

Det finns många mindre, anslutande järnvägsspår, inklusive kommunala spår, industrispår, museijärnväg, hamnspår, gods- och kombiterminaler och annan privat järnväg inom Sverige, vilka inte beskrivs i järnvägsnätsbeskrivningen. För uppgifter om dessa infrastrukturförvaltare hänvisas till Transportstyrelsen.

3.2.3 Övriga upplysningar om järnvägsnätet

Detaljerad information om infrastrukturens linjebeskrivning finns i form av underlag till linjeboken på Trafikverkets webbplats (www.trafikverket.se/linjeboken).

Större förändringar i infrastrukturen

Större förändringar som innebär förändrad funktion i infrastrukturen under järnvägsnätsbeskrivningens giltighetsperiod:

Stråk	Sträcka/ trafikplats	Åtgärd	Planerad trafikstart
Bergslagsbanan	Falun central	Nytt resecentrum (byggstart 2013)	December 2014
Godsstråket genom Bergslagen	Jakobshyttan	3,5 km lång mötesstation	Våren 2015
Malmbanan	Mertainen	Ny driftplats mellan Råtsi och Svappavaara	Hösten 2015
Värmlandsbanan	Skåre	Förlängning mötesspår (planerad byggstart september 2014)	2015
Stockholms närområde	Stockholms central– Sörentorp/Solna	Upprustning spår D1, D2 och G1 för ökad kapacitet (planerad byggstart 2014)	2015
Södra stambanan	Tjörnarps	Förbigångsspår byggs mellan Sösdala och Tjörnarps innan trafikplatsen byggs om och anpassas för persontrafik	December 2014
Västkustbanan	Barkåkra	Ny trafikplats med två huvudspår och möjlighet till resandeutbyte	December 2015
Västkustbanan	Båstad norra	Upprustad driftplats med 4 spår och möjlighet till resandeutbyte	December 2015
Västkustbanan	Förslöv	Hållställe för resandeutbyte	December 2015
Västkustbanan	Vistors	Ny trafikplats med 4 hsp och ett stickspår, ej för resandeutbyte	December 2015
Stambanan genom Övre Norrländ	Tvärålund	Anpassas för resandeutbyte, ny plattform	December 2014

Hallandsås, ny tågtunnel, planeras att öppna för trafik i december 2015 (JNB 2016). För test av ställverk, kontaktledning och signalsystem kommer sträckan Laholm–Ängelholm att vara avstängd för trafik under november 2015, och trafiken får då gå via Markarydsbanan, eller med alternativa trafikslag. I samband med att trafiken genom Hallandsås startar kommer trafikplatserna Båstad södra och Grevie att slopas.

3.3 Beskrivning av infrastrukturen

3.3.1 Geografisk anläggningsöversikt

Trafikverkets järnvägsnät omfattar cirka 1 400 trafikplatser och totalt cirka 14 660 km bana (spårkilometer) av vilka cirka 12 000 km är elektrifierade.

Beskrivningen av järnvägsnätet presenteras, på en övergripande nivå, med hjälp av karttjänsten. Grunddata presenteras också i bilaga 3.4.

Bandelar och stråk

För mer information om stråk- och bandelsindelningen hänvisas till BVS 810.10 ”Stråk, bandelar och TEN-klassning”.

Spårtyper

Spårtyper såsom enkelspår, dubbelspår, flerspår eller spår under byggnation framgår på en övergripande nivå av karttjänsten.

Spårvidd

Spårvidden följer den europeiska standarden 1 435 mm.

I Haparanda har spåren 21–26 finsk spårvidd: 1 524 mm. Inom driftplats Västervik finns anslutningsspår vid hållställe Jenny från smalspårsbanan mot Verkeback. Spårvidden är 891 mm och spåret löper cirka 4 km som ett så kallat treskenspår utmed normalhuvudspåret.

Driftplatser och noder

Detaljerad information om större driftplatser finns i underlag till linjeboken, avdelning E, Trafikplatsinstruktioner, som finns tillgängligt på Trafikverkets webbplats. Här redovisas också eventuella lokala trafikeringsvillkor för driftplatser samt enklare spårskisser.

Driftplatserna är sökbara i karttjänsten, där också avstånden mellan driftplatser kan mätas.

För mer detaljerad information om anläggningar på driftplatser hänvisas till <http://www.trafikverket.se/lastkajen>

3.3.2 Egenskaper

Referensprofil (lastprofil)

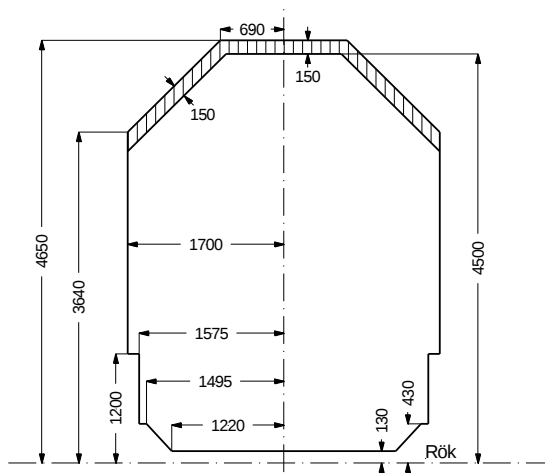
Referensprofil är det utrymme i sid- och höjdded inom vilket fordon och last ska rymmas.

Hela järnvägsnätet kan trafikeras av fordon som uppfyller kraven för dynamisk referensprofil SEa och statisk referensprofil A (största bredd 3 400 mm och högsta höjd 4 650 mm).

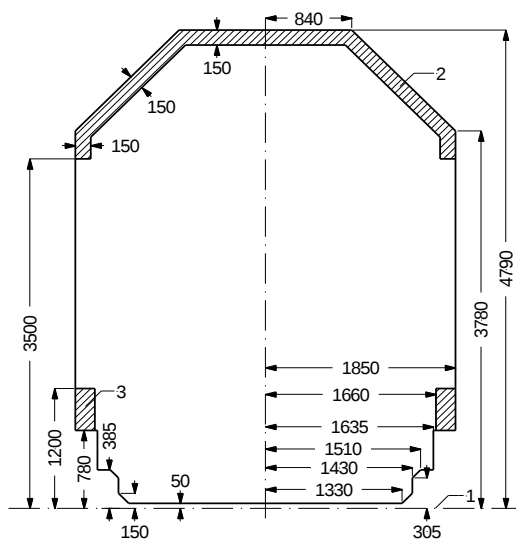
Referensprofilernas mått gäller under vissa bestämda förutsättningar och hänger samman med beräkningsregler för bestämning av största tillåtna last- och fordonsstorlek, se vidare BVS 1586.22.

Dynamisk referensprofil SEc (största bredd 3 600 mm och högsta höjd 4 830 mm) är en utökad profil som införs på alla nya linjer. **Tills vidare kan referensprofil SEc endast framföras som specialtransport**, se avsnitt 5.4.5 *Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransporter*.

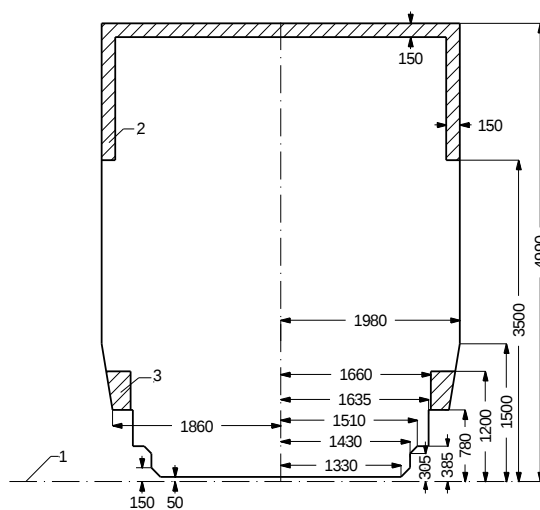
De europeiska profilerna G1, GA och GB inryms i de svenska profilerna SEa och A. Den europeiska profilen GC inryms i den svenska profilen SEc. Se nedan.



Statisk referensprofil A



Dynamisk referensprofil SEa



Dynamisk referensprofil SEc

Figur 3.3 De svenska referensprofilerna.

Banans bärförmåga

En banas bärförmåga anges dels med största tillåtna axellast (STAX, enhet: ton), dels med största tillåtna vagnvikt per meter (STVM, enhet: ton/m).

I karttjänsten visas uppgifter om högsta tillåtna belastning för olika bansträckor, med avseende på axellast och vagnvikt per meter, vilket anges som bansträckans linjeklass.

I karttjänsten redovisas linjeklasser för 2-, 3- och 4-axliga vagnar samt linjeklasser och sth för 6-axliga vagnar för bansträckornas huvudspår. Sidospår på en trafikplats kan ha en annan linjeklass än normalhuvudspåret. Linjeklassbenämningarna följer europeisk standard, se SS-EN 15528:2008+A1:2012.

Varje bansträcka har ett STAX-värde som anger största tillåtna axellast. I Sverige är STAX 22,5 ton standard för de flesta banor, men Trafikverket uppgraderar successivt nätet för STAX 25 ton.

Varje bansträcka 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.

Tills vidare kan transporter som överskrider linjeklass D2, STAX 22,5 ton och/eller STVM 6,4 ton/m endast framföras som specialtransport, se avsnitt 5.4.5 *Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransporter*. Detta gäller även för transporter som överskrider gällande linjeklass på sträckor med lägre linjeklass än D2.

Lutningar

I bilaga 3.6 ges information om de största lutningarna per stråk. För lutningar mellan 10 och 15 promille anges de lutningar som är längre än 500 meter. För lutningar på 15 promille eller mer anges de lutningar som är längre än 100 meter.

Största tillåtna hastighet

I bilaga 3.5 visas största tillåtna hastighet per stråk/sträcka samt beräknad medelhastighet med och utan procentuellt överskridande. Största tillåtna hastighet per sträcka beskriver den hastighet som gäller för ett visst avsnitt av sträckan, men det behöver inte betyda att den angivna hastigheten gäller för sträckan som helhet.

För detaljerad befintlig information om hastigheter hänvisas till underlag till linjeboken, avdelning D, linjebeskrivningen, på Trafikverkets webbplats.

Maximala tåglängder

Normal tåglängd på Trafikverkets anläggning är 630 meter. Vilka tåglängder som tillåts för respektive sträcka provas i processen för tilldelning av kapacitet.

Kraftförsörjning

En stor del av järnvägsnätet är elektrifierat. Tågen får sin kraftförsörjning genom en kontaktledning som ger en nominell spänning på 15 000 V, 16 2/3 Hz. I karttjänsten framgår vilka sträckor som är elektrifierade. För information om de krav som ställs på strömvtagare hänvisas till BVS 543.330.

Fordon med den så kallade EU-strömvagnen (bredd 1 600 mm), får framföras endast på sträckan Nässjö–Alvesta.

3.3.3 Trafikerings- och kommunikationssystem

Trafikerings- och kommunikationssystemet har till uppgift att garantera en säker drift och ge information om den aktuella trafiksituationen. Karttjänsten visar vilka trafikeringssystem som gäller för de olika bansträckorna.

Signalsystem

Se avsnitten trafikeringssystem och kommunikationssystem nedan.

Trafikeringsystem

Trafikeringsystemet syftar till att övervaka tågens rörelser på järnvägsnätet i realtid och att vidta nödvändiga åtgärder vid störningar.

Huvudspår

Trafiken övervakas och styrs operativt av tågklarerare, genom att de manövrerar växlar och signaler på driftplatserna. De olika typerna av trafikeringssystem ger i olika grad tekniskt stöd för tågklareraren, och för vissa system finns även ett tekniskt skydd för trafiken. För de olika systemen finns en trafiksäkerhetsinstruktion. Den anger hur trafiken ska genomföras i normalsituationer och vid störningar.

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

Övriga spår

På vissa driftplatser finns sidospår, med eller utan signalstyrning, där fordonsrörelser genomförs som växling.

Kommunikationssystem

Trafikverkets mobilnät GSM-R följer europeisk standard. Systemet är speciellt anpassat för järnvägen. Nätet täcker dock inte följande sträckor:

- (Skövde)–Tibro
- (Mellerud)–Billingsfors
- (Bollnäs)–Furudal
- (Snyten)–Kärrgruvan
- (Jörn)–(Arvidsjaur).

Karttjänsten visar vilka sträckor som har tillgång till GSM-R-nätet.

ATC

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

Det finns driftplatser som saknar ATC, men som ändå ingår i längre sträckor med ATC. Dessa är Borås central, Gävle godsbangård, Göteborgs central, Kil, Kisa, Landskrona godsbangård, Luleå, Mora, Sävenäs rangerbangård, Trelleborg, Vetlanda, Vimmerby och Värnamo.

Karttjänsten visar vilka sträckor som har ATC.

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.

Följande sträckor trafikeras med ETCS/ERTMS 2015:

- Botniabanan, (Umeå/Gimonäs)–(Västerasby), system E2
- Haparandabanan, (Boden/Buddbyn)–Haparanda, system E2
- Västerdalsbanan, (Repbäcken)–Malung, system E3
- Ådalsbanan, (Sundsvall)–Västerasby, system E2.

3.4 Trafikrestriktioner

Tillfälliga trafikrestriktioner kan förekomma till följd av skador på infrastrukturen, till exempel på grund av olyckor, översvämningar och skred. Dessutom kan restriktioner för fordonsvikt förekomma på vissa sträckor till följd av yttre förhållanden, till exempel lövhalka. Trafikrestriktioner kan även förekomma på grund av infrastrukturens beskaffenhet och trafikens art.

3.4.1 Särskild infrastruktur

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

- (Ängelholm)–Helsingborgs central–(Helsingborgs godsbangård)
[Avser tunneln ”Knutpunkten”.]
- (Helsingborgs godsbangård)–(Landskrona östra)
- (Kävlinge)–(Lunds central)
- Malmö central–Hyllie–(Lernacken/Svågertorp)
[Avser Citytunneln.]

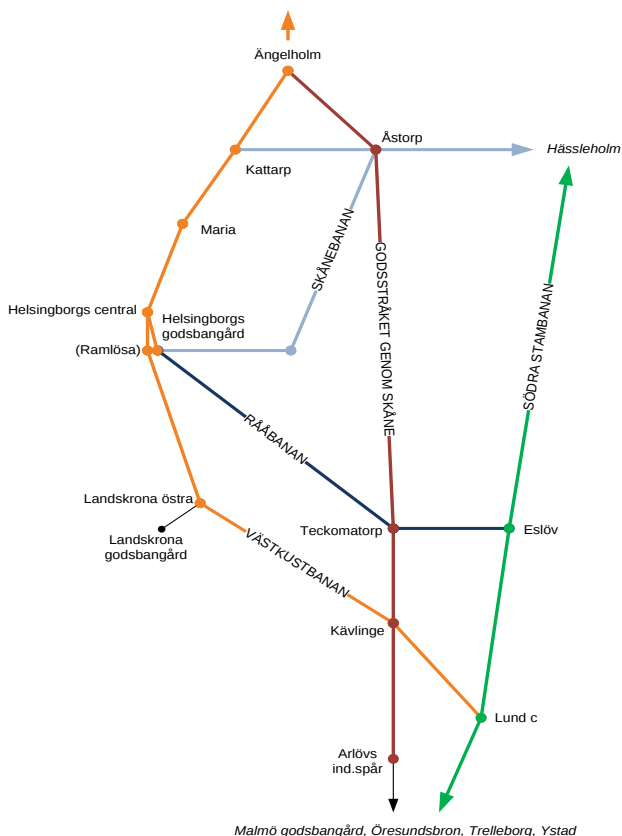
För trafikering av dessa sträckor gäller följande förutsättningar:

- Överskjutande last får inte 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 respektive sträcka (last/referensprofil, dragkraft och bromsförmåga).

Vid omledning av godstrafik via de reserverade sträckorna ovan krävs skriftligt godkännande från Trafikverket innan transporten genomförs.

Alternativ till ovanstående sträckor (se även skiss nedan):

- Godstrafik mellan Helsingborgs godsbangård och Landskrona östra framförs via Rååbanan till Teckomatorp, Godsstråket genom Skåne till Kävlinge och vidare på Västkustbanan till Landskrona östra.
- Godstrafik mellan (Ängelholm) och Helsingborgs godsbangård framförs via Skånebanan, sträckan Kattarp–Åstorp–Helsingborgs godsbangård. Långdistanstrafik framförs via Godsstråket genom Skåne och vidare på Skånebanan till Helsingborgs godsbangård.
- Alternativ till sträckan (Kävlinge)–(Lunds central) utgörs av Godsstråket i Skåne (sträckan Ängelholm–Åstorp–Teckomatorp–Kävlinge–Arlövs industrispår) och Södra stambanan, eller i undantagsfall via Rååbanan–Skånebanan och Södra stambanan.
- Alternativ till sträckan Malmö central–Hyllie–(Lernacken/Svågertorp) utgörs av Malmö godsbangård–via Fosieby mot Öresundsbron eller i riktning mot Ystad/Trelleborg.



Sträckor med särskilda förutsättningar

Bana/sträcka där beslut om ”upphört underhåll” har fattats

Trafikverket får, enligt järnvägsförordningen (2004:526), besluta om att underhållet ska upphöra på de delar av järnvägsnätet som förvaltas av staten när ”trafiken är av endast obetydlig omfattning”. Se tabell nedan.

Beslut om nedläggning får, för del av järnvägsnätet som förvaltas av staten, fattas först tre år efter beslut om att underhållet är upphört, enligt järnvägsförordningen (2004:526, 6 kapitel 6 §).

Bana/sträcka med särskilda förutsättningar för trafikering

Vissa sträckor är kraftigt begränsade när det gäller axellast och hastighet och kan under vissa förhållanden tillfälligt stängas för trafik. Detta kan gälla under hela året eller vissa delar av året. Här beskrivs också de sträckor som under järnvägsnätsbeskrivningens giltighetsperiod är avstängda för trafikering på grund av omfattande upprustning.

Villkor för att få trafikera bana/sträcka där underhållet har upphört eller bana/sträcka med särskilda förutsättningar

Om ansökningar om kapacitet inkommer för sträckor som inte är trafikerade eller där underhållet upphört, genomför Trafikverket en besiktning för att fastställa banans standard, och meddelar därefter den sökande vilka trafikförutsättningar och eventuella restriktioner som kommer att gälla.

Tabell aktuella banor/sträckor:

Bana/sträcka med särskilda förutsättningar	Bana/sträcka med upphört underhåll
124 (Bastuträsk)-(Boden södra)	151 (Jörn)-(Arvidsjaur)
153 (Forsmo)-(Hoting)	236 (Sandarne)-Stugsund
232 (Långsele)-(Västerasby)	237 (Härnösand)-Ålandsbro
242 (Kilafors)-(Söderhamns v)	239 (Hamrängefjärden)-Norrundet
251 (Bollnäs)-Edsbyn-(Furudal)	344 (Snyten)-Kärrgruvan
333 (AvestaKrylbo) - (Hedemora)	361 (Lomsmyren)-Vika
340 (Fagersta C) - (Ludvika)	375 (Malung)-Malungsfors
364 (Filipstad)-Persberg	376 (Rågsveden)-Malung
371 (Blyberg)-Märbäck	456 (Tillberga)-Gamla Tortuna
376 (Repbäcken) - Rågsveden	541 (Skövde central)-Tibro
393 Bofors-(Strömtorp)	752 Timsfors-(Markaryd)
435 (Örbyhus) - Hallstavik	829 (Vetlanda)-Åseda
623 (Munkedal)-Lysekil	951 Hanaskog-(Karpalund)
662 (Mellerud)-Billingsfors	
742 Smålands Burseryd - (Landeryd)	
751 (Värnamo)-Helmershus	
872 (Kvillsfors) - Jämforsen	
935 (Teckomatorp)-(Eslöv)	
964 (Östervärn)-Bågarp	

Bandel 124 (Bastuträsk)-(Boden södra)

Delsträckan Bastuträsk – Älvsbyn har fram till dess att spårbyte har genomförts, en nedsatt hastigheten till 70 km/tim för godståg och 90 km/tim för persontåg.

Bandel 151 (Jörn)-(Arvidsjaur)

Banan är stängd för trafik och underhållet har upphört.

Bandel 153 (Forsmo)-(Hoting)

Banans kapacitet är begränsad på grund av dålig avvattning av banunderbyggnad och banöverbyggnad, vilket kan medföra problem med uppfrysningar, tjällossning, dålig spårstabilitet och jorderosion under vissa delar av året. Vid svåra förhållanden kan anläggningen tillfälligt antingen få begränsad hastighet eller stängas för trafik.

Bandel 232 (Långsele) – (Västerasby)

Total avstängning av spår under perioden måndag 5/10-15 till och med 31/12-15, på sträckan Västerasby-Långsele. Hastighetsnedsättningen kommer att efter utfört arbete vara 20 km/h från km 507+400 till km 508+000 i ca 3 veckor.

Bandel 236 (Sandarne)–Stugsund

Trafikverket har fattat beslut om att underhållet upphör från och med tågplane skiftet i december 2014.

Bandel 237 (Härnösand)–Ålandsbro

Trafikverket har fattat beslut om att underhållet upphör från och med tågplane skiftet i december 2014.

Bandel 239 (Hamrångefjärden)–Norrsundet

Trafikverket har fattat beslut om att underhållet upphör från och med tågplane skiftet i december 2014.

Bandel 242 (Kilafors)–(Söderhamns v)

En del av sträckan är stängd för trafik på grund av omfattande upprustning. Delsträckan (Kilafors)–(Marmaverken) är avstängd till och med 2015. Delsträckan (Söderhamns v)–(Marmaverken) stängs för trafik när sträckan Kilafors–Marmaverken öppnas. Hela sträckan (Kilafors)–(Söderhamns v) beräknas öppna för trafik under 2017.

Bandel 251 (Bollnäs)–Edsbyn–(Furudal)

Sträckan trafikeras inte sedan många år p.g.a. trafiksäkerhetsskäl, bristfälliga spårkomponenter och därmed otillräcklig spårkvalitet. Trafikverket har för avsikt att fatta beslut om upphörande av underhåll.

Bandel 333 (AvestaKrylbo) – (Hedemora)

P.g.a. sträckans rådande banstandard kan partiella nedsättningar komma ifråga vid behov.

Bandel 340 (Fagersta C) – (Ludvika)

P.g.a. sträckans rådande banstandard kan partiella nedsättningar komma ifråga vid behov.

Bandel 344 (Snyten)–Kärrgruvan

Trafikverket har fattat beslut om att underhållet upphör från och med tågplane skiftet i december 2014.

Bandel 361 (Lomsmyren)–Vika

Trafikverket har fattat beslut om att underhållet upphör från och med tågplane skiftet i december 2014.

Bandel 364, sträckan (Filipstad)–Persberg

Sträckan trafikeras inte p.g.a. att sliparna är i dåligt skick och måste bytas ut innan en trafikering skulle kunna vara möjlig.

Bandel 371 (Blyberg)–Märbäck

Sträckan är i mycket dåligt skick, och största tillåtna hastighet är därför nedsatt till 10 km/tim.

Bandel 375 (Malung)–Malungsfors

Trafikverket har fattat beslut om att underhållet upphör från och med tågplane skiftet i december 2014.

Bandel 376 (Rågsveden)–Malung

(Rågsveden) – Malung: Trafikverket har fattat beslut om upphört underhåll.
(Repbäcken) – Rågsveden: P.g.a. sträckans rådande banstandard kan partiella nedsättningar komma ifråga vid behov.

Bandel 393 Bofors–(Strömtorp)

Sträckan har svag banöverbyggnad. Sliprar och befästningar är i dåligt skick, detta medför rälsvandring. Rälsreglering av sträckan samt utbyte av enstaka slipers sker löpande. Om tendens till eller liten solkurva uppstår sätts hastigheten ned till 40 km/h och åtgärdas snarast, därefter normal hastighet. Om en större solkurva uppstår stängs spåret av och solkurvan åtgärdas snarast. Efter en åtgärdad större solkurva sätts hastigheten ned till 40 km/h i ca 10 dagar.

Bandel 435 (Örbyhus) – Hallstavik

P.g.a. sträckans rådande banstandard kan partiella nedsättningar komma ifråga vid behov. Sträckan har idag partiella nedsättningar.

Bandel 456 (Tillberga)–Gamla Tortuna

Sträckan trafikeras inte och underhållet har upphört.

Bandel 541 (Skövde central)–Tibro

Sträckan är stängd för trafik och underhållet har upphört.

Bandel 623 (Munkedal)–Lysekil

Sträckan trafikeras för närvarande inte, och ingen har ansökt om tåglägen för tågplan 2014.

Bandel 662 (Mellerud)–Billingsfors

Sträckan har svag banunderbyggnad, vilket kan medföra att spåret rör på sig, med förändrad spårvidd som följd. Det finns också en del rörliga broar som är i dåligt skick. Sth är nedsatt till 40 km/tim.

Bandel 742 Smålands Burseryd – (Landeryd)

Trafikverket har för avsikt att fatta beslut om upphörande av underhåll.

Bandel 751 (Värnamo)–Helmershus

Sträckan är i dåligt skick och kan komma att stängas för trafik. Trafikverket har för avsikt att fatta beslut om upphörande av underhåll.

Bandel 752 Timsfors–(Markaryd)

Trafikverket har fattat beslut om att underhållet upphör från och med tågplane skiftet i december 2014.

Bandel 829 (Vetlanda)–Åseda

Sträckan trafikeras inte och underhållet har upphört.

Bandel 872 (Kvillsfors) – Järnforsen

Trafikverket har för avsikt att fatta beslut om upphörande av underhåll.

Bandel 935 (Teckomatorp)–(Eslöv)

Sträckan är i dåligt skick och kommer under 2016 att vara avstängd en period, för upprustning. Efter det kommer hela sträckans status att vara sth 160 km tim och STAX 25.

Bandel 951 Hanaskog–(Karpalund)

Sträckan är stängd för trafik och underhållet har upphört. Trafikverket har för avsikt att fatta beslut om nedläggning.

Bandel 964 (Östervärn)–Brågård

Sträckan trafikeras inte. Trafikverket har för avsikt att fatta beslut om upphörande av underhåll.

3.4.2 Miljörestriktioner

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

- Östervärn–Fosieby–Lockarp–Lernacken.

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

- Tunneln i Helsingborgs central (resecentrum) får inte trafikeras med farligt gods.
- Tunneln genom Glumslöv får inte trafikeras med farligt gods.
- Citytunneln (Malmö central)–Hyllie–(Lernacken/Svågertorp) får inte trafikeras med farligt gods.

I undantagsfall kan dispens ges för tillfällig transport med farligt gods, om det skulle finnas ett ofrånkomligt behov av en sådan transport.

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 tunneln 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

Vid öppningsbara broar har tågtrafiken generellt företräde före sjöfarten. Trafikverket avser att så långt det är möjligt samordna sina tidtabeller med tiderna för sjöfarten enligt gällande överenskommelser.

3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

För mer information om 2015 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 PSB, eller som uppfyller kriterierna för att vara PSB som inte bedöms möjliga att anpassa tåglägesansökan till. 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. Större trafikstörningar av denna art kan förväntas genom de projekt och hastighetsnedsättningar som nämns på följande platser:

- Godsstråket genom Bergslagen: hastighetsnedsättning Åsbro–Mariedamm vecka 33–49 (2015), från 130 till 70 km/tim på en sträcka av cirka 6 000 m.
- Inom Hallsbergs ställverksområde: spårbyte på spår 2 och 3, upprustning av spår 106, förarbeten inför dubbelspår och nytt ställverk 95.
- Svealandsbanan: hastighetsnedsättning hela året från 200 till 80 km/tim på en sträcka av 8 700 m.
- Malmbanan: Lappberg och Koskivaara, bangårdsförlängningar.
- Dalabanan: förarbeten inför spårbyte Borlänge–Avesta Krylbo.
- Norra stambanan: växelbyten och urgrävningar i Moradal och Kilafors.
- Ostkustbanan: trafikavbrott Sundsvall–Söderhamn, växelbyten och neutralisering.
- Ostkustbanan: förarbeten och byggande av dubbelspår Bomansberget–Marma i etapper.
- Hässleholm–Lund: kontaktledningsarbete.
- Åtgärds paket Stockholm/Mälardalen: nya spår genom Stockholm (Citybanan).
- Mälarbanan: fyrspårsutbyggnad Barkarby–Kallhäll.
- Stockholms central–Solna: spår- och ballastbyte.
- Bohusbanan: plattformsförlängningar.
- Göteborg: byte av datorställverk fortsätter.

3.6 Trafikplatser för resandeutbyte

Trafikplatser med möjlighet till resandeutbyte visas i karttjänsten, samt i bilaga 3.4 Banstandarddata/Platsdata. Se också bilaga 3.1 flik ”kommande infrastrukturförändringar på trafikplatser”.

3.7 Godsterminaler

3.7.1 Anslutning till kombiterminaler och hamnar

Trafikverket förvaltar varken kombiterminaler eller hamnar, men har järnvägsanslutning till ett flertal. I karttjänsten presenteras de hamnar och godsterminaler som Trafikverket har järnvägsanslutning till. Se också bilaga 3.4

Banstandarddata/Platsdata. Läs mer under avsnitt 5.3.4 *Kapacitet på spår till kombiterminal*.

3.7.2 Lastplatser för gods

Trafikverket tillhandahåller ett antal lastplatser för last och lossning av gods. Tillgängliga lastplatser för gods på Trafikverkets anläggning finns presenterade i karttjänsten, bilaga 3.4 Banstandarddata/Platsdata samt i bilaga 3.1. Läs mer om tjänsten *kapacitet på lastplats* under avsnitt 5.3.4.

3.8 Serviceanläggningar

3.8.1 Bangårdar

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

Rangerbangårdar definieras utifrån följande funktioner:

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

Rangerbangårdar delas in kategori 1 och 2 enligt följande:

- Rangerbangård kategori 1 med målbromsanläggning: Borlänge rangerbangård, Gävle godsbangård, Hallsbergs rangerbangård, Helsingborgs godsbangård, Malmö godsbangård, Sundsvalls rangerbangård, Sävenäs rangerbangård och Ånge godsbangård; se karttjänsten.
- Rangerbangård kategori 2 utan målbromsanläggning: Jönköpings godsbangård, Nässjö rangerbangård, Tomtebodas, Trelleborg och Västerås västra; se karttjänsten.

Övriga bangårdar

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

- 1 växel eller fler
- 1 spår eller fler.

Rangerbangårdar

Rangerbangård	Trafikplats-signatur	Spår som ingår i rangerbangården	Förhöjd säkerhet
Borlänge rangerbangård	Blg	10–31	Ja
Gävle godsbangård	Gäb	102–119	Ja
Hallsbergs rangerbangård	Hrbg	11–18, 21–28, 31–38, 41–48, 201–211, 301–309	Ja
Helsingborgs godsbangård	Hbgb	11g–35g, 73g–82g	Ja
Jönköpings godsbangård	Jögb	1–12, 40–42	
Malmö godsbangård	Mgb	14–39	Ja
Nässjö rangerbangård	N	5–7, 9, 10r–31, 33–36, 53–57, 62–64, utdraget, vallspår	

Sundsvalls rangerbangård	Suc	5–7, 10–14	
Sävenäs rangerbangård	Sär	101–110, 1–33, 51–53	Ja
Tomteboda	Tm	10–30, 32r, 33r, 40–42, 50–52	
Trelleborg	Trg	9–18, 91	Ja
Västerås västra	Väv	5–14, 201–204	
Änge godsbangård	Äggb	11–31, 102–106	

Förhöjd säkerhetsnivå innebär att rangerbangården har områdesskydd och nödlägesplan. Läs mer om tjänsten *kapacitet på rangerbangård* under avsnitt 5.3.5. För mer information om nödlägesplaner: <http://trvdokument.trafikverket.se/>, skriv nödlägesplan i rutan Dokumenttitel.

3.8.2 Spår för uppställning

I bilaga 3.1 presenteras spår som är tillgängliga för uppställning samt tillgång till el (värmeposter). Läs mer om tjänsterna under avsnitt 5.3.7.

3.8.3 Underhållsanläggningar

Trafikverket tillhandahåller inga underhållsanläggningar.

3.8.4 Bränsledepåer

Trafikverket tillhandahåller inga bränsledepåer.

3.8.5 Tekniska anläggningar

Bromsprovsanläggningar

En bromsprovsanläggning finns i Göteborg Skandiahallen, vid spår 31–35. Läs mer om tjänsten *tillgång till bromsprovsanläggning* i avsnitt 5.3.8.

Bromsprovsanläggningar finns också på Sävenäs rangerbangård, spår 1–30, och på Hallsbergs rangerbangård, spår 11–38, men dessa ingår i tjänsten *kapacitet på rangerbangård*, se avsnitt 5.3.5.

3.8.6 Övriga anläggningar

Detektorer

Trafikverket har olika typer av stationära detektorer för teknisk kontroll av järnvägsfordon. De är främst till för att upprätthålla säkerheten, men även för att skydda banan mot skador. Vid larm har Trafikverket 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 hjulskadedetektorer med vägningsfunktion samt anläggningar för kontroll av kolslitskena på strömvtagare och för upptryck hos strömvtagare.

Karttjänsten visar var detektorerna finns och vilken funktion de har. Se även avsnitt 5.5.3 *Teknisk kontroll av fordon*.

Spår för bullermätning

Trafikverkets spår för bullermätning av fordon, se avsnitt 5.5.4, ligger mellan Landskrona och Kävlinge, på bandel 938, km 30+255 till 30+355, nedspåret. Sträckan har försetts med räldämpare för att uppfylla kravet på dämpning. Läs mer i avsnitt 5.5.4 *Andra extratjänster* samt avsnitt 6.3.5 *Mätvärden för bullermätning av fordon*.

3.9 Planerad utveckling av infrastrukturen

De satsningar som redovisas nedan baseras på följande dokument:

- Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014–2025, remissversion daterad 2013-06-14
- Förslag till plan för införande av ERTMS i Sverige, rapport daterad 2013-06-10.

För mer detaljerad information hänvisas till ovanstående källdokument.

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

Stråk	Trafikplats/sträcka	Föreslagen åtgärd	2014-2016	2017-2019	2020-2025
Bergslagsbanan	Falun	Nytt resecentrum, uppställningsspår, tillgänglighet med mera	X		
Bergslagsbanan	Ludvika–Frövi	Åtgärder för malmtransporter med mera	X	X	
Bergslagsbanan	Ställdalen–Kil	Fjärrblockering, mötesstationer, hastighetsanpassning, kraftförsörjning, spårbyte, stax 25	X	X	
Bergslagsbanan	Sandviken–Kungsgården	Ny mötesstation		X	X
Blekinge kustbana	Pågatåg Nordost	Nya stationer för resande	X	X	
Dalabanan	Uppsala–Borlänge	Hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet, etapp 1	X	X	
Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Dunsjö–Jakobshyttan–Degerön	Dubbelspår		X	X
Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Hallsberg–Åsbro	Dubbelspår			X
Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg–Degerön	Dubbelspår etapp 1	X	X	
Godsstråket genom Bergslagen	Storvik–Frövi	Kapacitet etapp 1 + 2		X	X
Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg–Mjölby	Införande av ERTMS, Korridor B (2018–2019)		X	
Godsstråket genom Skåne	Malmö–Fosieby–Trelleborg	Hastighetsanpassning 160 km/tim, mötesstation med mera	X		

Godsstråket genom Skåne	Åstorp–Teckomatorp	Mötesspår och fjärrblockering	X	X	
Göteborg	Göteborg c	Signalställverk med mera	X		
Göteborg	Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron	Ökad kapacitet och dubbelspår över Göta älv	X	X	
Göteborg	Olskroken	Planskild korsning		X	X
Göteborg	Västlänken	Tågtunnel med anslutning i plan vid Olskroken	X	X	X
Jönköpingsbanan	Falköping–Sandhem–Nässjö	Ökad kapacitet med samtidig infart och 160 km/tim på delar av sträckan		X	
Kilafors–Söderhamn	Kilafors–Söderhamn	Ökad kapacitet, STAX 25 och lastprofil C	X	X	
Kust till kust-banan	Alvesta, Örsjö, Åryd och Växjö	Alvesta resecentrum, Örsjö mötesstation, Åryd mötesstation och Växjö bangårdsombyggnad	X		
Kust till kust-banan	Emmaboda–Karlskrona/Kalmar	Fjärrblockering samt spårupprustning och hastighetsanpassning 160 km/tim	X		
Kust till kust-banan	Göteborg–Borås	Nytt dubbelspår via Landvetter flygplats (etapp Mölnlycke–Bollebygd)			X
Kust till kust-banan	Kalmar/Trekanten	Mötesspår, ökar kapacitet för gods- och persontrafik	X		
Kust till kust-banan	Pågatåg Nordost	Nya stationer för resande	X	X	
Kust till kust-banan	Skruv	Mötesspår, ökar kapacitet för gods- och persontrafik	X	X	
Malmbanan	Luleå–Riksgränsen	Införande av ERTMS		X	X
Malmbanan	Malmbanan	Ökad kapacitet	X		
Malmbanan	Malmbanan	Bangårdsförlängningar med mera	X	X	
Markarydsbanan	Pågatåg Nordost	Nya stationer för resande	X	X	
Mittbanan	Bergsåker	Triangelspår		X	X
Mälarbanan	Tomtebodavägen–Kallhäll	Ökad kapacitet med fyrspår	X	X	X
Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Kil–Öxnered	Kraftförsörjningsåtgärder	X		
Norra stambanan	Kilafors–Holmsveden	Kapacitetsåtgärder	x		X
Ostkustbanan	(Stockholm)–Sundsvall	Införande av ERTMS			X
Ostkustbanan	”Dingersjö”	Mötesstationer och kapacitetsförstärkning		X	X
Ostkustbanan	Gävle–Sundsvall	Ökad kapacitet	X		

Ostkustbanan	Gävle hamn	Järnvägsanslutning		X	
Ostkustbanan	Rosersberg	Anslutning kombiterminal	X		
Ostkustbanan	Skutskär–Furuvik	Dubbelspårsutbyggnad	X		
Ostkustbanan	Svarbäcken–Samnan	Dubbelspårsutbyggnad genom Gamla Uppsala	X	X	
Ostkustbanan	Uppsala	Plankorsningar		X	
Ostkustbanan	Sundsvall c	Resecentrum, tillgänglighet, plattformar med mera			X
Ostlänken	Järna–Linköping	Ostlänken, nytt dubbelspår		X	X
Skånebanan	Pågatåg Nordost	Nya stationer för resande	X	X	
Skånebanan	Åstorp–Hässleholm	Signalanpassning för 160 km/tim		X	
Stambanan genom övre Norrland	Umeå c	Resecentrum Umeå c	X		
Stambanan genom övre Norrland	Boden–Umeå	Införande av ERTMS			X
Stockholm	Flemingsberg	Ytterligare plattformsspår, spår 0	X	X	
Stockholm	Hagalund	Bangårdsombyggnad			X
Stockholm	Stockholm C–Sörentorp	Ökad kapacitet	X		
Stockholm	Älvsjö–Ulriksdal; Sundbyberg	Citybanan	X	X	
Stockholm	-	Införande av ERTMS			X
Stångådalsbanan	Linköping–Bjärka-Säby	Införande av ERTMS (i anslutning till Korridor B)		X	
Svealandsbanan	Strängnäs–Härad	Dubbelspår	X	X	
Södra stambanan	Flackarp–Arlöv	Utbyggnad till flerspår	X	X	X
Södra stambanan	Händelö	Ny järnvägsanslutning till kombiterminal exklusive partiellt dubbelspår		X	X
Södra stambanan	Mjölby–Alvesta	Införande av ERTMS, korridor B (2017)	X		
Södra stambanan	Järna–Norrköping–Mjölby	Införande av ERTMS, korridor B (2018–2019)		X	
Södra stambanan	Alvesta–Lund	Införande av ERTMS (2018–2019)		X	
Södra stambanan	Lund–Pepparholmen	Införande av ERTMS (2020–2021)			X
Södra stambanan	Lund (Högevall)–Flackarp	Fyrspår		X	X

Södra stambanan	Pågatåg Nordost	Nya stationer för resande	X	X	
Tjustbanan	Bjärka-Säby– Västervik	Införande av ERTMS (i anslutning till Korridor B)		X	
Värmlandsbanan	Kil–Laxå	Mötesstationer	X	X	
Värmlandsbanan	Laxå–Arvika	Mötesstationer och kapacitetshöjande åtgärder			X
Västkustbanan	Hallandsås	Tunnel	X		
Västkustbanan	Varberg	Dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum		X	X
Västkustbanan	Ängelholm–Maria	Dubbelspårsutbyggad (inklusive Romares väg)		X	X
Västkustbanan	(Göteborg)–(Lund)	Införande av ERTMS (2022-2025) (står angivet som Västkusten i planen)			X
Västra stambanan	Järna–Katrineholm– Hallsberg	Införande ERTMS, korridor B (2018–2019)		X	
Västra stambanan	Älvsjö–Järna	Införande av ERTMS, korridor B			X
Västra stambanan	Göteborg–Skövde	Ökad kapacitet inklusive ombyggd infart Sävenäs rangerbangård	X	X	X
Ystadbanan	Malmö–Ystad	Mötesstationer (två nya mötesspår)	X		
Ådalsbanan	Sundsvalls hamn	Tunadalsspåret, Malandstriangeln med mera			X

4 Tilldelning av kapacitet

4.1 Inledning

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

4.2 Processbeskrivning

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

Den som tänker ansöka om spårkapacitet för långtidsuppställning, se avsnitt 5.3.7, ska först ta kontakt med Trafikverket och beskriva behovet. Trafikverket kan då föreslå lämpliga platser och spår. Kontaktuppgifter, se bilaga 1.1.

4.2.1 Ansökan om kapacitet

Ansökan om kapacitet görs via e-tjänsten på Trafikverkets webbplats, där instruktioner finns (för ansökan krävs behörighet). Undantag från detta, se nedan. Bilaga 4.3 innehåller den trafikkalender som ansökan ska baseras på. Adresser för ansökan, se bilaga 1.1. Tidsplan för tilldelningsprocessen, se avsnitt 4.3.

Vid ansökan om användning av bromsprovansläggningen i Skandiahallen, Göteborg, se anvisningar i e-tjänsten på Trafikverkets webbplats och avsnitt 5.3.8.

För ansökan om internationell kapacitet finns det internetbaserade verktyget Path Coordination System (PCS) till förfogande. Kontakta Trafikverkets OSS för att få tillgång till verktyget. För kontaktuppgifter, se bilaga 1.1. Om inte Path Coordination System används, bör blanketten "Path request form" användas som finns på [Trafikverkets webbplats](http://www.rne.eu/) och på <http://www.rne.eu/>.

4.2.2 Ad hoc-ansökan

Ansökan om kapacitet görs via e-tjänsten på Trafikverkets webbplats, där instruktioner finns (för ansökan krävs behörighet).

Från och med den 26 april 2015 är e-tjänsten för ansökan om kapacitet, AoK försatt med spärrar som kräver ett val av det tidigare frivilliga segmenteringsalternativet i Ad hoc-ansökan.

Segment alternativen är:

- **Endast inställelse**, inställelse ej kopplade till någon anordning
- **Tjänstetåg**, tjänstetåg enligt avsnitt 5.2.3.
- **Specialtransport**, innehåller specialtransport med villkor
- **Mätvagn**
- **Produktionsanpassning**, övriga Ad Hoc-anpassningar
- **Infrastrukturpåverkande händelse**, olycka, tillbud, naturkatastrofer
- **Endast uppställning**, ej kopplat till körplan
- **Banarbetsanpassning**, anpassning p.g.a. banarbete
- **Ansökan över nationsgräns**, internationella lägen

- **Ansökan om tågläge kopplat till spärrfärd**, tåg till/från lastplatser
- **Arbetsfordon till/från arbete**
- **Helganpassning**, anpassning vid storhelg

Riktlinjer för Ad hoc-ansökan

Med fördel används följande riktlinjer för att underlätta handläggningen av Ad hoc ansökningarna.

- **En tidsperiod per beställning**, ej helganpassning av jul och påsk i samma beställning.
- **Tydliga rubriker**, ex för banarbetsanpassningar anges objektnummer och sträcka för arbetet.
- **Max 50 rader/anpassning**. För att hålla ihop t.ex. stora banarbetsanpassningar märks beställningarna med del 1, del 2 osv.
- **Beställningar med kort varsel orsakad av en störning**, ska anges i generell information och segmenteras som infrastrukturpåverkande händelse.
- **”System M” i rubriken**, i de fall beställningen innefattar tågläge på en sådan bana.

4.2.3 Ansökan om kapacitet på driftplatser

För förflyttningar över driftplatsgräns, eller mellan driftplatsdelar inom en driftplats, krävs ansökan om tågläge, se avsnitt 5.2.

Ansökan om uppställning ska i första hand utformas utifrån önskad spårlängd och tid för uppställning – inte specifika spår. För mer information, se anvisningar i e-tjänsten på Trafikverkets webbplats, se även avsnitt 5.3.7.

En förteckning över lämpliga spår för uppställning finns i bilaga 3.1.

4.3 Tidsplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess

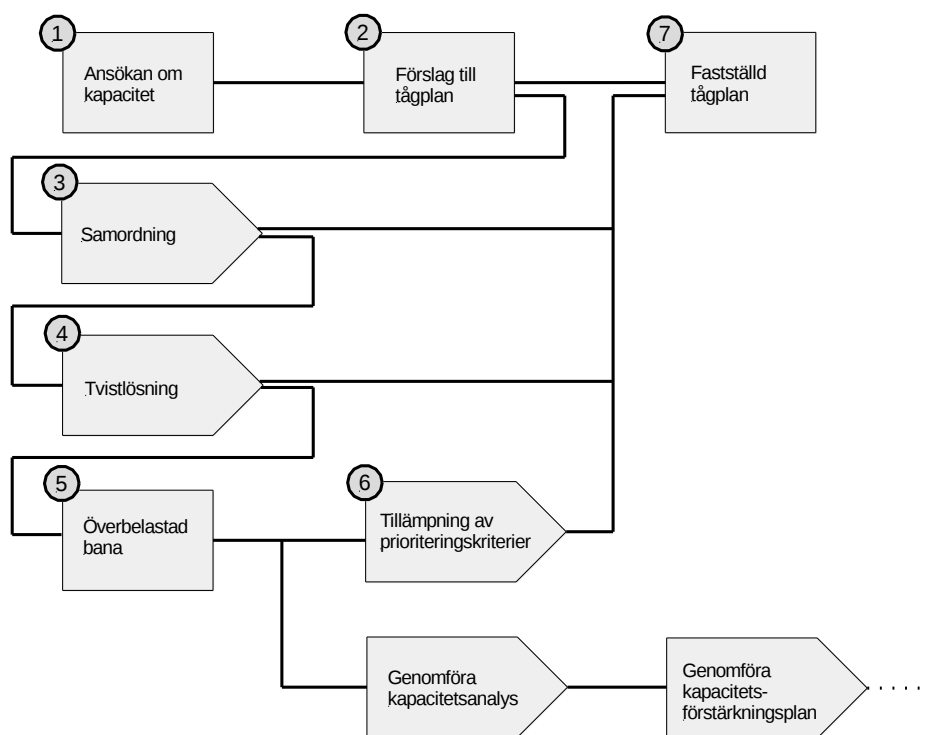
Processen delas in i

- tilldelningsprocess som ger en ettårig tågplan för perioden 2014-12-14 – 2015-12-12
- ad hoc-process för uppdatering av tågplanen vid nya kapacitetsbehov (till exempel justering av tilldelad kapacitet eller helt nya behov).

Tidsplan för tilldelning av kapacitet

Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
	2014-01-13	Förplanerade tåglägen för internationella korridorer klara.
	2014-02-03	Första datum för ansökan Tågplan 2015.
1	2014-04-14	Sista datum för ansökan till Tågplan 2015. Sista datum för Trafikverket att ange behov av kapacitet för banarbeten utöver planerade större banarbeten (PSB).
2	2014-07-07	Förslag till tågplan 2015 publiceras.

	2014-07-07– 2014-08-08	Synpunkts- och samordningsperiod för internationella gränspassagetider.
	2014-08-08	Synpunkter på förslag till Tågplan 2015 ska ha inkommit till Trafikverket senast klockan 9.00.
	2014-08-25	Fastställelse av internationella gränspassagetider.
3	2014-08-04– 2014-08-29	Samordningsperiod.
4	2014-09-08	Datum för begäran om tvistlösning.
	2014-09-19	Twistlösning avslutad.
5	2014-09-19	Beslut om att förklara infrastrukturen överbelastad.
6	2014-09-22	Kapacitetstilldelning med tillämpning av prioriteringskriterier.
7	2014-09-26	Fastställd Tågplan 2015 publiceras.
	2014-10-14	Ad hoc-processen startar.
	2014-11-14	Sista datum för ansökan om transporttillstånd för att säkerställa att ”Beslut om transporttillstånd” finns framtagna till starten av tågplan 2015.
	2014-11-30	Sista datum för inlämnande av annonseringsunderlag för persontåg i Tågplan 2015.
	2014-12-14	Tågplan 2015 börjar gälla (trafikstart).



Figur 4.1. Tidsplan och processkarta för tilldelning av kapacitet

4.3.1 Kapacitetsförutsättningar

Banarbeten

Planerade större banarbeten (PSB) har varit föremål för samråd före publiceringen av järnvägsnätbeskrivningen, 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 järnvägsnätbeskrivningens bilaga 3.2, såvida Trafikverket inte uttryckligen har angett något annat. 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 Trafikverket, utan att påverka det totala tidsbehovet för banarbetet, tidigarelägga eller senarelägga starttiden för PSB innan tågplanen har fastställts.

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.

Förplanerade tåglägen för internationella korridorer

Senast elva månader före tågplanens trafikstart publiceras förplanerade tåglägen för internationella korridorer som har definierats inom RailNetEurope (RNE). De publiceras på <http://www.rne.eu/>, 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 det finns flera ansökningar, 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.

Trångsektorsplaner

Allmänt

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 god transportkvalitet. För att kunna utnyttja kapaciteten effektivt i trafikintensiva områden under tidsperioder med hög trafik, upprättar Trafikverket trångsektorsplaner (Skåne, Mälardalen och Göteborgsområdet), se bilaga 4.4. Planerna finns i sin helhet på [Trafikverkets webbplats](#).

Trångsektorsplanerna ska gälla som planeringsförutsättning vid ansökan om tåglägen och konstruktion av tidtabeller. Syftet är att

- genom färdiga tåglägeskanaler uppnå ett effektivt kapacitetsutnyttjande i trafikintensiva områden

- säkerställa punktligheten genom robusta tidtabeller.

Innehåll och giltighet

Trångsektorsplanerna innehåller information om infrastruktur, trafikstruktur och minsta tidsintervall mellan tåg samt uppgifter om antalet bokningsbara tåglägeskanaler.

Tåglägeskanalerna beskriver hur många tåg som kan köras för ett banavsnitt. Antalet bokningsbara tåglägeskanaler bestäms utifrån infrastruktur och trafikstruktur samt krav på punktlighet och robusthet i trafiksystemet.

Trångsektorsplanen bygger på att infrastrukturen är komplett och i full drift. Vid de tillfällen kapaciteten är reducerad, till exempel vid underhållsarbeten eller re-investeringar, kan inskränkningar i trafikutbudet komma att krävas. Även extrema väderförhållanden kan kräva inskränkningar i trafikutbudet.

Fordonens prestanda förutsätts vara tillräckliga då endast en tåglägeskanal per tåg tas i anspråk under de tider då samtliga tåglägeskanaler är bokade.

Fördelningen av de föreslagna tåglägeskanalerna är inte att betrakta som förutbestämda, utan är en modell för hur de kan användas för att uppnå ett effektivt kapacitetsutnyttjande. Avgångs- och ankomsttider kan avvika från modellen. Förplanerade tåglägen för internationella korridorer påverkar trångsektorsplanerna i Skåne, Göteborg och Mälardalen. Avtal om A-Trains trafik på sträckan Stockholms central–Arlanda påverkar trångsektorsplanen för Mälardalen.

Kapacitet på driftplatser

Kapacitet på driftplatser ingår i många tillträdestjänster, såsom tågläge, stationer för resenärer, godsterminaler, rangerbangårdar, tågbildning, uppställning och underhållsanläggningar. Ett och samma spår kan vid olika tidpunkter användas för flera tillträdestjänster på en driftplats. Ett exempel på detta är spår för tjänsterna tågbildning och uppställning. För spår som kan användas för flera tillträdestjänster kan det anges vilka tjänster som har företräde i samband med tilldelning av kapacitet vid en intressekonflikt med flera ansökningar. Dessa företrädesregler får ses som en vägledning för hur Trafikverket kommer att tilldela kapacitet. En bedömning görs alltid med de processregler som anges i övrigt.

Tillträdestjänsterna är en förutsättning för att tilläggstjänster ska kunna genomföras, oavsett om det är Trafikverket som tillhandahåller dem eller inte. Tilläggstjänster som Trafikverket tillhandahåller och som förutsätter kapacitet är tågbildningstjänster och tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods. Även då tilläggstjänster använder en tillträdestjänst kan intressekonflikter uppstå och vissa vägledande principer kan anges. Ett exempel är att rangering värderas högre än uppställning på Hallsbergs rangerbangård.

Den sökande ska i största möjliga mån utforma sin ansökan efter det planerade fordonets egenskaper och ange fordonslängd. Det är också viktigt att komplettera ansökan med de tåglägen som fordonen tillhör.

Som stöd för ansökan om spårkapacitet för Stockholms central och Malmö central redovisar Trafikverket riktlinjer för spåranvändning. Riktlinjerna är framtagna utifrån erfarenhet av tidigare arbete med tågplanen. Riktlinjerna utgör inte begränsningar för hur kapacitet kan ansökas, men visar hur infrastrukturen

sannolikt bör användas för att uppnå effektiv trafikering och största samhälls-ekonomiska nytta, se bilaga 4.4.

Det är önskvärt att den sökande deltar aktivt i processen för tilldelning av kapacitet på driftplatser där tillträdestjänsterna rangering och tågbildning är tänkta att utföras. Trafikverket bjuder också in dem som tillhandahåller tilläggstjänsterna. Delaktigheten är viktig för att det vid kapacitetsbrist och intressekonflikter ska vara möjligt att tillsammans hitta lösningar som är effektiva för alla aktörer.

Vägledande principer vid intressekonflikter på driftplatser

Vid tilldelning av spårkapacitet för uppställning har fordon som kan knytas till tågproduktion (tåglägen) företräde gentemot andra fordon, se avsnitt 5.3.7.

Vid tilldelning av spårkapacitet på kombiterminaler och lastplatser, avsnitt 3.6.2, kommer ansökningar som kan knytas till lossning och lastning av gods att värderas högre än annat användande av spåren (till exempel uppställning) på dessa platser, se avsnitt 5.3.4.

Vid tilldelning av kapacitet på rangerbangårdar, avsnitt 3.8.1, kommer ansökningar som kan knytas till rangering att värderas högre än andra, exempelvis uppställning, se avsnitt 3.6.3.

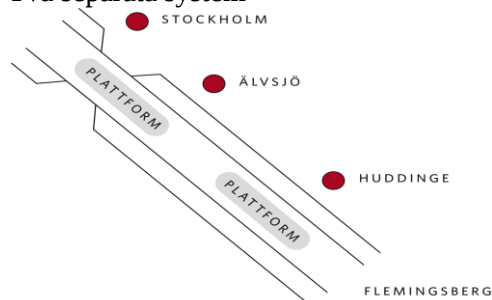
Spårkapacitet för uppställning av fordon vid plattform medges normalt endast för resenärernas på- och avstigning, furnering och lättare driftsunderhåll, se avsnitt 5.3.3.

Spårkapacitet för uppställning av godstågsfordon i anslutning till angränsande serviceanläggningar, till exempel tillgång till anläggningar inom godsterminal, medges normalt endast i direkt anslutning till användandet av anläggningen i fråga, se avsnitt 5.3.7.

Tjänsten anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon erbjuds den som samtidigt ansöker om plats för uppställning av fordon på det angränsande spåret, se avsnitt 5.4.2.

Fyrspår – vid plattform

Två separata system



Plattformarna för pendeltågen ligger bara på innerspårssystemet. Snabbtågen tilldelas ytterspår.

4.3.2 Tider för årlig tågplan

Ansökningar om kapacitet som inkommit senast 2014-04-14 hanteras i tilldelningsprocessen och resulterar i en *fastställd tågplan*. Tågplanen omfattar kapacitetstilldelningen för perioden 2014-12-14 – 2015-12-12 med minutexakta angivelser.

4.3.3 Tider för ansökan utanför tågplan (ad hoc)

Ansökningar om kapacitet eller justering av kapacitet som inkommit efter 2014-04-14 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.

4.4 Tilldelningsprocessen

Planeringsförutsättningar i tilldelningsprocessen.

Tilldelningsprocessens planeringsförutsättningar för att uppnå en tågplan med ökad punktlighet och robusthet:

- maximalt antal tåglägen, Tegelbacken
- tidsavstånd mellan tåg
- simulering av körbarhet
- trångsektorsplaner, se bilaga 4.4 – Trångsektorsplaner
- reduceringsplaner, se avsnitt 4.8.3 – Förutsägbara problem
- tidsfönster för underhåll., se bilaga 4.3 – Kapacitetsförutsättningar, se avsnitt 1.2 – Förplanerade tider i spår för basunderhåll.

Maximalt antal tåglägen, se trångsektorsplan Stockholm.

Förslag till tågplan

Ansökningar om kapacitet, såväl nationella som internationella, utgör underlag för *förslag till tågplan*, det så kallade utkastet 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 Trafikverket. Därefter samordnar och beslutar infrastrukturförvaltarna de internationella gränspassagetiderna. Datumet för fastställelse framgår av figur 4.1. Den del av kapaciteten för gränsoverskridande trafik som inte innebär gränspassage, tilldelas i den nationella tilldelningsprocessen. Den sökande har möjlighet att yttra sig över *förslag till tågplan*.

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, såväl 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 Trafikverket ta underhandskontakter med de sökande.

4.4.1 Samordningsprocessen

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

Detta processteg hanteras enbart om det finns intressekonflikter. Om alla intressekonflikter blir lösta 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. Begäran om tvistlösning görs skriftligen till Trafikverket. När en sökande begär tvistlösning ska denne samtidigt inkomma till Trafikverket med

- en beskrivning av intressekonflikten
- en konsekvensbeskrivning för den egna produktionen
- 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 Trafikverket de inblandade till ett tvistlösningsråd där Trafikverket 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 alla intressekonflikter blir lösta 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 Trafikverket förklara den berörda delen av infrastrukturen överbelastad. Trafikverket delger de sökande beslutet och offentliggör det på [Trafikverkets webbplats](#).

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 Trafikverket ensidigt ska kunna avgöra intressekonflikten. Trafikverket fastställer då tågplanen genom att använda prioriteringskriterier. 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 Trafikverket förklara denna del av infrastrukturen överbelastad innan samordningen inleds.

Prioriteringskriterier för att lösa intressekonflikter

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

Trafikverket försöker lösa de intressekonflikter som uppstår från ansökan om tågläge eller under samordningsprocessen. Detta sker genom frivilliga överenskommelser, och där kommer prioriteringskriterierna att vara en viktig informationskälla i syfte att nå samförståndslösningar.

4.4.4 Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen

Trafikverket tecknar för närvarande inga ramavtal.

4.4.5 Kapacitetsanalys

Inom sex månader efter det att infrastrukturen har förklarats överbelastad, offentliggör Trafikverket en [kapacitetsanalys](#) på sin webbplats.

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 Trafikverket en [kapacitetsförstärkningsplan](#) på sin webbplats.

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 Trafikverket 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 [Trafikverkets webbplats](#).

Kapaciteten redovisas i form av

- tilldelade tåglägen, såväl nationella som internationella
- kapacitet som reserverats för banarbeten
- reservkapacitet för ad hoc-ansökningar om tåglägen, såväl 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 stämmer överens med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Av en ansökan om tågläge ska det framgå om tågläget ansöks 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 Trafikverket.

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.

4.5 Tilldelning av kapacitet för banunderhåll

För planerade större banarbeten (PSB), se avsnitt 4.3.1. Kriterier för PSB beskrivs i avsnitt 3.5 och PSB presenteras i bilaga 3.2.

Tillståndsmätning av järnvägsnätet utgår från mätplaner som ligger till grund för *förslag till tågplan*.

4.5.1 Process

Trafikverket ska ange behovet av infrastrukturkapacitet för planerade banarbeten utöver PSB. Det framgår av figur 4.1 vid vilken tidpunkt behovet ska vara framfört. Kapacitetsbehovet presenteras på [Trafikverkets webbplats](#).

Processen för tilldelning av kapacitet för banarbete beskrivs i avsnitt 4.4.

4.6 Tilldelad kapacitet som inte används, avbokning och återta tilldelad tjänst

4.6.1 Avbokning av tågläge

Om tilldelad kapacitet för tågläge helt eller delvis inte kommer att användas, ska järnvägsföretaget eller trafikorganisatören omgående underrätta Trafikverket om detta genom att avboka tågläget eller akut ställa in tågläget.

Tågläge som avbokas ska registreras av järnvägsföretaget eller trafikorganisatören i verktyget ”Ansökan om kapacitet”.

Avbokning av tågläge ska dessutom göras i följande situationer:

- ny eller utökad trafikaktivitet som inte ryms inom körplanen,
- tågviikt eller tåglängd som kommer att överskridas
- avvikande tågsammansättning från tilldelad eller tillåten nivå och som försämrar prestanda i järnvägssystemet.

Information om bokningsavgift (avsnitt 6.3) och kvalitetsavgift (avsnitt 6.4) för akut inställda tåg.

4.6.2 Återtagande av tilldelad tjänst

Oacceptabla risker

Trafikverket har rätt att efter samråd ta tillbaka en tilldelad tjänst i den mån Trafikverket i förväg bedömer att användningen av tjänsten medför oacceptabla risker för person- eller saksador. Att omfattande skador sannolikt kan inträffa innebär en sådan oacceptabel risk, exempelvis vid extrema väderförhållanden.

Vid återtagande av en tilldelad tjänst har Trafikverkets avtalspart inte rätt till någon ersättning från Trafikverket utöver vad som eventuellt kan följa av Trafikverkets system för verksamhetsstyrning genom kvalitetsavgifter.

Kapacitet som inte används

Om tilldelad kapacitet inte används kommer detta att beaktas vid senare tilldelning av kapacitet, vilket medför att ett tågläge kan få lägre prioriteringskategori (bilaga 4.2) eller att Trafikverkets avtalspart kan komma att nekas tilldelning.

Trafikverket har rätt att återta ett tilldelat tågläge om Trafikverkets avtalspart inte använder tågläget i tillräcklig omfattning. Trafikverkets avtalspart ska ges möjlighet att yttra sig.

Med tillräcklig omfattning avses att Trafikverkets avtalspart använder tågläget minst en gång per kalendermånad och i en omfattning av minst 60 procent av den tilldelade kapaciteten för tågläget under en tremånadersperiod (kalendermånader).

Detta gäller inte om det bristande användandet beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll.

4.7 Specialtransporter och farligt gods

4.7.1 Kapacitet för specialtransport

Ansökan om kapacitet görs enligt avsnitt 4.2. För transportvillkor och transporttillstånd, se avsnitt 2.5 och 5.4.5.

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 4.2. Transport av 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. Kapacitetstilldelning vid oförutsedda händelser, som järnvägsolyckor eller andra skador på infrastrukturen, beslutas från fall till fall av Trafikverket. 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. Trafikverket svarar för röjning och järnvägsföretaget svarar för bärgning. Järnvägsföretagen är skyldiga att före trafikstart redovisa för Trafikverket de egna tillgängliga 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. Undantag från regeln om företräde för rättidiga tåg kan göras om det finns särskilda skäl, såsom svårare trafik-

störningar, 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. Trafikverket har alltid som mål att på smidigaste möjliga sätt undanröja trafikstörningar och återställa trafiken till den planerade tidtabellen.

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 Trafikverket.

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 Trafikverket senast i samband med ansökan om kapacitet. Detta för att begäran ska kunna beaktas när riktlinjerna för prioritering vid trafikledning tas fram.

4.8.3 Förutsägbara problem

Trafikverket kommer inför varje tågplan att ta fram väderrelaterade reduceringsplaner för lövhalka och snöröjning i samråd med berörda, och i dessa planer beskriva vilka åtgärder som planeras.

4.8.4 Problem som inte kan förutses

Röjnings- och nödsituationer

Ett järnvägsföretag eller en trafikorganisations 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 Allmänna avtalsvillkor.

Färder med röjningsfordon och bogsering av havererade fordon inom samt till och från olycksplatsen utförs av Trafikverket, eller av den som Trafikverket 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 Trafikverket. Om det inte går att komma överens om detta, utför Trafikverket 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 strömvagn eller något annat fordon, enligt bilaga 2.1, ska järnvägsföretagen lämna fotografier och övriga uppgifter till Trafikverket.

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

Om järnvägsföretagets fordon eller dess strömavtagarmodell inte finns i bilaga 2.1, eller i övrigt skiljer sig från de beskrivningar som ges, ska järnvägsföretaget på uppmaning av Trafikverket omgående se till att egen personal infinner sig på olycksplatsen. Denna personal ska då utföra arbetsjordning och nedbindning eller demontering av strömavtagaren.

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

Trafikverket 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 de allmänna avtalsvillkoren.

Krissituationer

Vid krissituationer har Trafikverket rätt att övergå från att vara tjänsteleverantör till att fatta myndighetsbeslut. Besluten tas utifrån samhällsnytta och samhällsfunktion.

De operativa kontaktvägar som gäller vid normala förhållanden ska så långt möjligt gälla även vid kris.

4.9 Tilldelning av kapacitet vid angränsande serviceanläggningar

Se avsnitt 5.3 Bantillträdestjänster och tillgång till angränsande serviceanläggningar.

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. Här ingår rätten att använda den infrastrukturkapacitet som tilldelats enligt definitionen av tågläge (se avsnitt 1.10.2). I tjänsten ingår även trafikledning, nödvändig information för att använda tilldelad kapacitet med mera.
- **Bantillträdestjänster och tillträde till angränsande serviceanläggningar**
I denna kategori ingår tillträde till spårkapacitet utöver vad som omfattas av minimipaketet, exempelvis uppställning och tågbildning samt tillgång till angränsande serviceanläggningar i form av bland annat lastplatser, stationsbyggnader och plattformar.
- **Tilläggstjänster**
Här ingår tjänster som Trafikverket erbjuder i anslutning till tillträdestjänsterna ovan, exempelvis drivmotorström och transportvillkor för specialtransporter.
- **Extra tjänster**
I denna kategori ingår exempelvis tjänster som extra information och tillgång till GSM-R.

I kapitlet beskrivs de tjänster som Trafikverket tillhandahåller samt de krav och förutsättningar som finns för att använda tjänsterna. Information om vem som har rätt att ansöka om tillträdestjänster finns i avsnitt 2.2.1. Avsnitt 4.3.1 beskriver kapacitetsförutsättningar medan avsnitt 4.2.1 anger hur man ansöker om kapacitet.

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

Samtliga kontaktuppgifter finns i bilaga 1.1.

På [Trafikverkets webbplats](#) finns uppräknat system och tjänster, både obligatoriska och frivilliga, som är till hjälp och nytta för den som använder Trafikverkets tjänster på järnväg. Där beskrivs också hur man får tillgång till dem.

Ansökan om kapacitet görs i form av ansökan om tjänster enligt avsnitt 5.2 och avsnitt 5.3.

Den som använder en tjänst ansvarar för att eventuella restprodukter, exempelvis från service och underhåll av fordon, bortforslas på ett snabbt och säkert sätt.

När järnvägsfordon används i direkt anslutning till avtalade arbeten på Trafikverkets järnvägsinfrastruktur betraktas de som arbetsfordon. Användandet av infrastrukturen har då formen banarbete eller transport av arbetsfordon. Se avsnitt 6.1.

Rätten att använda tilldelad tjänst kan bli föremål för Trafikverkets trafiklednings- och myndighetsbeslut som begränsar, förändrar eller upphäver användandet. Sådana beslut kan exempelvis orsakas av störningar och syftar alltid till att uppnå ett säkert och effektivt användande av infrastrukturen.

5.1.1 Information om andra som tillhandahåller tjänster

Trafikverket erbjuder andra svenska infrastrukturförvaltare att publicera sin [järnvägsnätsbeskrivning](#) på Trafikverkets webbplats.

På Trafikverkets webbplats finns även [Branschregistret](#), där aktörer som tillhandahåller järnvägsnära tjänster till järnvägsföretag och trafikorganisatörer kan publicera kontaktuppgifter med länkar till den egna webbplatsen.

Trafikverket ansvarar inte för informationen i andra infrastrukturförvaltares järnvägsnätsbeskrivningar eller för innehållet i tjänster som andra aktörer erbjuder.

5.2 Minimipaket av tillträdestjänster

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

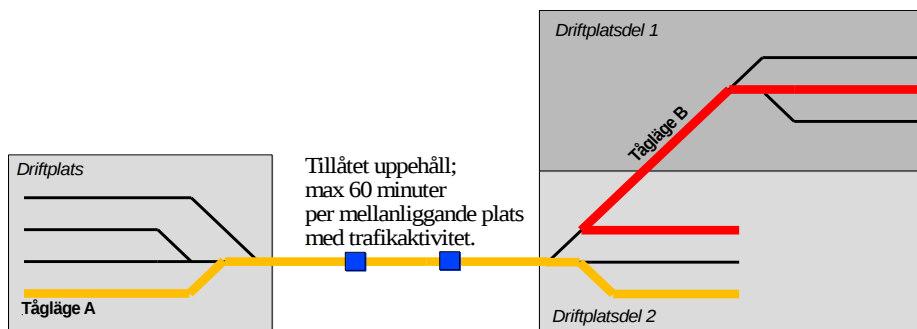
- tågläge för persontrafik
- tågläge för godstrafik
- tågläge för tjänstetåg.

Tjänsten *tågläge* omfattar hela förflyttningen från en plats till en annan, från det att fordonsrörelsen inleds på den första trafikplatsen i tågläget till det att fordonet stannat på den slutliga trafikplatsen. I tågläget, eller mellan tåglägen i ett tåguppdrag³ ingår uppehåll på maximalt en timme (60 minuter) per mellanliggande plats med trafikaktivitet⁴. 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.

Även för förflyttningar över driftplatsgräns, eller mellan driftplatsdelar inom en driftplats, krävs ansökan om *tågläge*. Se figur 5.1, tågläge alternativ B.

³ Sammanhållande begrepp för att hålla ihop en transportuppgift. Kan innehålla flera tåglägen (varianter av tåguppdraget) med olika rutter, trafikutbyten, tider eller andra egenskaper beroende på trafikeringsdag.

⁴ Den aktivitet som i ett tågläge beskriver vad som föranleder ett trafikutbyte.



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. I tågläge för persontrafik ingår följande komponenter som ger tillgång till

1. den infrastruktur som tilldelats för framförandet av tåget

Rätt att framföra fordon på spår och genom växlar, så att tilldelad kapacitet kan användas enligt de villkor som fastställts i tågplanen. Användandet ska ske i enlighet med trafikeringsavtalet samt enligt tillstånd, licenser och föreskrifter.

2. kontaktledning

Rätt att använda Trafikverkets kontaktledning på elektrifierade banor.

3. trafikledning

Trafikledning omfattar tågklarering, övervakning och ledning av trafikverksamheten samt information om tågrörelser. Via Trafikverkets trafikstyrnings- och kommunikationssystem finns möjlighet att ta del av den operativa information som är nödvändig för att använda tågläget, däribland mätvärden från Trafikverkets detektorer. Se även avsnitt 3.8.6 och 3.3.3.

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

4. trafikinformation till järnvägsföretag och trafikorganisatörer

Detta omfattar information till järnvägsföretag och trafikorganisatörer från och med att ett tågläge är fastlagt, under och efter användandet av tågläget. Här avses den information (utöver punkt 3) som behövs för att utföra eller driva den järnvägstrafik som kapacitet har tilldelats för.

Trafikinformationen levereras till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer genom olika kanaler, till exempel e-post, internet, direkt åtkomst till Trafikverkets it-system eller muntligt via telefon. Trafikverket svarar inte för den utrustning som är nödvändig för att ta del av denna trafikinformation.

Mer information finns i bilaga 5.1, avsnitt 1.

För information om operativa regler, se avsnitt 2.4.

För uppgifter som ska lämnas före tågs avgång, se bilaga 2.1.

På Trafikverkets webbplats finns upplysningar om och ansökningsblankett för tillgång till Trafikverkets [system, verktyg och e-tjänster](#) för järnväg.

5. trafikinformation till resenärer

Informationen säkerställer att resenärer och tredje man får den information som är nödvändig för att kunna genomföra en resa, oberoende av järnvägsföretag eller trafikorganisatör. Informationen omfattar högtalarutrop, fast och dynamisk skyltning inom stationsområdet, publicering av information på Trafikverkets webbplats och i mobila tjänster samt via andra kanaler på marknaden genom tillhandahållande av annonseringsdata.

Den webbaserade trafikinformationen kan även visas på järnvägsföretagets eller trafikorganisatörens egen webbplats.

Mer information om trafikinformation till resenärer finns i bilaga 5.1, avsnitt 2. I bilaga 5.1, avsnitt 2.5, beskrivs hur annonseringsuppgifterna för resandetåg hanteras.

6. plattformar för resandeutbyte eller för enklare service

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

5.2.2 Tågläge för godstrafik

I tågläge för godstrafik ingår tillgång till det som beskrivs i avsnitt 5.2.1, punkterna 1–4.

5.2.3 Tågläge för tjänstetåg

Tjänsten är avsedd för förflyttning av enbart dragfordon eller för persontrafikfordon som inte är upplåtna för resenärer. Det kan vara förflyttning av fordon av omloppsskäl, till avgångsstation eller från ankomststation eller till och från uppställningsplats, serviceanläggning eller verkstad.

I tågläge för tjänstetåg ingår tillgång till det som beskrivs i avsnitt 5.2.1 under punkterna 1–4. Om trafikuppgiften kräver tillgång till plattform ingår även detta, enligt avsnitt 5.2.1 punkt 6.

5.3 Bantillträdestjänster och tillgång till angränsande serviceanläggningar

5.3.1 Användning av kontaktledning

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

5.3.2 Bränsledepåer

Trafikverket har inga bränsledepåer. För information om var bränsledepåer finns hänvisas till andra infrastrukturförvaltares järnvägsnätsbeskrivningar, 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 plattformar

Tjänsten 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.

Spårkapacitet vid plattform

Trafikverket tillhandahåller spårkapacitet vid plattform som en del av tjänsten *tågläge*, eller i form av tjänsten *uppställning*. Se avsnitt 5.2.1 och 5.3.7.

Tillgång till plattform

Tjänsten omfattar plattform för resandeutbyte eller särskilda serviceplattformar. I samband med användande av tågläge för persontrafik, eller i särskilda fall tågläge för tjänstetåg, ingår tjänsten i tågläget. Se avsnitt 5.2.1 punkt 6.

I andra fall söks tjänsten i samband med övrig ansökan om kapacitet för tågläge.

Tillgång till stationsbyggnader och allmänna utrymmen för resenärer

Trafikverket tillhandahåller inga stationsbyggnader eller allmänna utrymmen för resandeutbyte. Dessa ägs till exempel av Jernhusen AB och kommuner.

Trafikverket förvaltar plattformar och i många fall plattformsförbindelser med varierande grad av plattformsutrustning, som exempelvis väderskydd och bänkar. För tillträde i samband med användande 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

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.

För kapacitet avsedd att användas i samband med lastning och lossning av gods erbjuds tjänsterna *kapacitet på spår till kombiterminal* och *kapacitet på lastplats*.

Kapacitet på spår till kombiterminal

Trafikverket förvaltar spår till kombiterminaler där andra aktörer tillhandahåller markytor, serviceanläggningar och tjänster. För ansökan om spårkapacitet för uppställning i samband med lastning och lossning på spår till dessa terminaler, se avsnitt 5.3.7.

Kapacitet på lastplats

Lastplatsen är en enkel typ av godsterminal. Trafikverket tillhandahåller lastplatser där det är möjligt att lasta eller lossa gods till och från transport på järnväg. Generellt är de öppna för alla varuslag, men det finns vissa begränsningar när det gäller platsernas beskaffenhet, till exempel föroreningar och nedskräpning. Vid vissa platser kan det finnas restriktioner för bullrande verksamhet.

Tjänsten *kapacitet på lastplats* omfattar att spår och en begränsad markyta intill spåret (cirka 8 meter, räknat från ytterkant på den närmaste rälen) tillsammans upplåts för lastning och lossning med egna hanteringsresurser. På vissa platser ingår även lastkaj. Lagring av gods är inte tillåten. Lämpliga ytor i anslutning till lastplatser kan i vissa fall vara tillgängliga för arrenden med upplåtelsetider på minst 6 månader. Se [Trafikverkets webbplats](#).

I bilaga 3.1 framgår på vilka platser som tjänsten erbjuds.

Tjänsten har följande förutsättningar:

- knyts till ett ankommande eller avgående tågnummer
- upplåts endast för lastning och lossning
- tilldelas i perioder på upp till tolv timmar.

När platsen lämnas ska den som tilldelats tjänsten försäkra sig om att

- lastytan är tom på gods
- lastytan är skrapad och/eller sopad från spår av hanteringen
- sådant som samlats in vid städningen är bortforslat från lastplatsen
- gångbanor längs spåret är rensade från hinder
- järnvägsinfrastrukturen kan besiktas (till exempel räler, sliprar, befästningar och skarvar), vilket innebär att anläggningen ska vara rensad från skräp.

Om den som tilldelats tjänsten finner lastplatsen ostädad, ska denne ge föregående användare möjlighet att inom rimlig tid städa lastplatsen. Om lastplatsen trots detta inte blir städad kan Trafikverket kontaktas, varvid en entreprenör anlitas för att städa på bekostnad av den som närmast före har haft kapacitet tilldelad på lastplatsen.

Trafikverket röjer snö från spår, växlar och övergångar. Om spårgående fordon används, kan snön komma att läggas upp i zonen mellan spåret och lastytan. Den som använder tjänsten ansvarar för snöröjning och sandning på lastytan, och i vissa fall även på tillfartsvägar till lastytan. Snö som röjts undan ska läggas upp på en plats som passar för ändamålet.

Den som använder tjänsten är skyldig att delta i den samordning som Trafikverket enligt arbetsmiljölagen anordnar. Detta kan också ge dem som använder lastplatsen möjlighet att samordna de entreprenörer som de anlitar för exempelvis snöröjning.

Om användaren orsakar skador eller onormalt slitage på anläggningen (markytor, järnvägsinfrastrukturen eller tillfartsvägar) ska detta ersättas till Trafikverket enligt järnvägsnätsbeskrivningens allmänna avtalsvillkor.

I tjänsten kapacitet på lastplats ingår tillgång till

1. de spår som tilldelats på lastplatsen

Här avses rätten att använda tilldelad kapacitet för uppställning av fordon enligt de villkor som fastställts i tågplanen, trafikeringsavtal, tillstånd och licenser samt enligt föreskrifter.

2. trafikinformation till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer

Detta omfattar information till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer från och med att kapacitet på lastplats tilldelats, under och efter användandet av tjänsten. Trafikinformationen omfattar:

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

Se även avsnitt 5.2.1, punkt 4.

Trafikverket erbjuder även tjänsten *spårkapacitet för uppställning* (utan lastyta), se avsnitt 5.3.7.

Kapacitet för uppställning på spår där tjänsten *kapacitet på lastplats* erbjuds, tilldelas alltid villkorat. En förutsättning är då att ingen har ansökt om tjänsten *kapacitet på lastplats*. Om tjänsten *kapacitet på lastplats* sedan tilldelas någon annan, måste den som fått villkorad uppställning flytta sina fordon (minst 14 dagars förvarning ges).

För mer information om lastplatser samt villkor för användande av dessa, kontakta Trafikverket, se bilaga 1.1.

5.3.5 Rangerbangårdar

Kapacitet på rangerbangård

Tjänsten omfattar tillträde till spår och tillgång till anläggningar inom en rangerbangård. 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 finns på rangerbangården

Här avses rätten att använda tilldelad kapacitet enligt de villkor som fastställts i tågplanen, trafikeringsavtal, tillstånd och licenser samt enligt föreskrifter. På rangerbangårdar där Trafikverket eller en tjänsteleverantör som Trafikverket godkänt tillhandahåller tågbildningstjänster, kan inskränkningar förekomma.

2. kontaktledning och el via värmepost

Rätten att använda Trafikverkets kontaktledning på elektrifierade rangerbangårdar. Dessutom ingår rätten att ansluta till el via värmepost.

3. trafikledning

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

4. trafikinformation till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer

Detta omfattar information till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer från och med att kapacitet på rangerbangården tilldelats, under och efter användandet av tjänsten. Trafikinformationen omfattar:

- a. villkor för användandet av tjänsten
- b. eventuella avvikelser från fastställd tågplan
- c. trafikhändelser, information om eventuella åtgärder för återställande av anläggningar samt prognoser för detta.

Se även avsnitt 5.2.1, punkt 4.

Rangerbangårdarna är anläggningar byggda för ett specifikt syfte: att upplösa, sortera och bilda tåg. Vissa har en förhöjd säkerhetsnivå, som omfattar områdesskydd, se avsnitt 3.8.1, och nödlägesplan. För dessa finns krav på genomgången utbildning. För mer information om utbildning, kontakta Trafikverket, se bilaga 1.1.

Kapacitet på rangerbangård tilldelas efter dialog med den sökande.

För användande av Trafikverkets rangeranläggningar kan det finnas krav på genomgången utbildning. För mer information, kontakta Trafikverket, se bilaga 1.1.

5.3.6 Spår eller spårområde för tågbildning

Tjänsten *spår eller spårområde för tågbildning* är en bantillträdestjänst avsedd att tillhandahållas på trafikplatser där Trafikverket ser behov av att detaljplanera fordonsrörelser, på spår som inte tillhör de rangerbangårdar som redovisas i avsnitt 3.8.

Tjänsten består av rätten att under en angiven tidsperiod utföra fordonsrörelser inom en driftplats eller driftplatsdel. Tjänsten är tillgänglig bara för den som också har, eller ansöker om, kapacitet för uppställning – och då endast för förflyttning av fordon på och mellan dessa spår.

På grund av att Trafikverket för närvarande saknar planeringsstöd som gör det möjligt att kapacitetsfördela infrastrukturen så detaljerat, tillhandahålls inte tjänsten under Tågplan 2015. Det innebär att iordningställande av tåg och förflyttning av fordon kan ske i det operativa läget, genom att järnvägsföretaget exempelvis begär de växlingsvägar som behövs för rörelsen. På så sätt kan förflyttning ske utanför den signal som avgränsar det spår där kapacitet för uppställning tilldelats.

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

1. de spår och växlar som behövs för uppgiften

Här avses rätten att använda kapacitet enligt de villkor som fastställts i tågplanen, trafikeringsavtal, tillstånd och licenser samt enligt föreskrifter.

2. kontaktledning

Rätten att använda Trafikverkets kontaktledning på elektrifierade driftplatser.

3. trafikledning

Här avses rätten att, där så är möjligt, via Trafikverkets trafikstyrnings- och kommunikationssystem ta del av operativ information. Trafikverkets trafikledning på sidospår består i att upplysa om vilka växlingsrörelser och A-skydd

som pågår där. De aktörer som verkar på platsen svarar för samordningen av dessa rörelser.

4. trafikinformation till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer

Detta omfattar information till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer från och med att kapacitet för tågbildning tilldelats, under och efter användandet av tjänsten. Trafikinformationen omfattar

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

Se även avsnitt 5.2.1 punkt 4.

Kapacitet för tågbildning tilldelas efter dialog med den sökande.

5.3.7 Uppställning

Tjänsten *uppställning* är indelad i dels en bantillträdestjänst som omfattar två typer av uppställningstjänster, dels en tjänst som omfattar tillgång till elström vid uppställning av järnvägsfordon. Om uppställningen omfattar lastning/lossning på en lastplats där tjänsten *kapacitet på lastplats* (avsnitt 5.3.4) erbjuds, ska sådan tjänst sökas.

Spårkapacitet för uppställning

Trafikverket tillhandahåller spårkapacitet för uppställning av fordon för kortare tid, i form av tjänsten *uppställning*.

En ansökan om tjänsten *uppställning* krävs vid *all* uppställning av fordon, utöver det uppehåll på en timme per mellanliggande trafikplats med trafikaktivitet som kan ingå i tågläget.

En förteckning över lämpliga spår för uppställning finns i bilaga 3.1.

I tjänsten *uppställning* ingår tillgång till

1. de spår som tilldelats för uppställningen

Här avses rätten att använda tilldelad kapacitet enligt de villkor som fastställts i tågplanen, trafikeringsavtal, tillstånd och licenser samt enligt föreskrifter.

2. trafikinformation till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer

Detta omfattar information till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer från och med att kapacitet för uppställning tilldelats, under och efter användandet av tjänsten. Trafikinformationen omfattar:

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

Se även avsnitt 5.2.1, punkt 4.

Som stöd för ansökan om spårkapacitet för uppställning i Stockholm redovisar Trafikverket riktlinjer för spåranvändning, se avsnitt 4.3.1.

Uppställning av fordon regleras ur elsäkerhetssynpunkt i BVF 922, se avsnitt 2.4.1.

Spårkapacitet för långtidsuppställning

Tjänsten innebär att spårkapacitet upplåts för långtidsuppställning av fordon på spår med låg underhållsnivå. Dessa spår kan tas i bruk endast efter en i förhand överenskommen tidsfrist. Tidsfristen behövs för att Trafikverket ska kunna inspektera spåren och göra dem trafikerbara.

Tjänsten ingår inte i Trafikverkets infrastrukturåtagande, men kan tilldelas om kapacitet finns och då på spår med lägre underhållsnivå än genomsnittet.

För information om vad som ingår i tjänsten, se tjänsten spårkapacitet för uppställning, punkt 1 och 2.

Baserat på en förhandskontakt med beskrivning av behovet föreslår Trafikverket lämpliga platser och spår för långtidsuppställning. Därefter görs ansökan om tjänsten, se avsnitt 4.2.

I bilaga 3.1 redovisas vissa sidospår som ofrafikerade. Dessa spår kan vara möjliga att använda för långtidsuppställning. Uppgifterna ger en bild av Trafikverkets utbud och kan användas vid beskrivning av behovet av långtidsuppställning.

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

Anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon

Det är möjligt att ansluta järnvägsfordon till el (till exempel för uppvärmning och kylning) via

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

Tjänsten erbjuds dem som samtidigt ansöker om plats för uppställning av fordon på det angränsande spåret, se avsnitt 4.3.1. För tillgång till el, se avsnitt 5.4.1.

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.

Spårkapacitet vid underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar

Trafikverket tillhandahåller spårkapacitet vid tekniska anläggningar i form av tjänsten *spårkapacitet för uppställning*. Se avsnitt 5.3.7.

Tillgång till bromsprovsanläggning

I Göteborg Skandiahallen (Gsh), vid spår 31–35, erbjuder Trafikverket en bromsprovsanläggning för laddning av luft i bromssystemets huvudledning, täthetskontroll och bromsprov samt underhållsladdning av uppkopplade vagnsätt. För den som ska använda anläggningen finns krav på genomgången utbildning. För mer information om utbildning, kontakta Trafikverket, se bilaga 1.1.

Tillgång till underhålls- och serviceanläggningar

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

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

5.4 Tilläggstjänster

5.4.1 Tillhandahållande av el

Trafikverket upphandlar el och erbjuder järnvägsföretag och trafikorganisatörer denna till självkostnadspris. El erbjuds dels via kontaktledning i form av drivmotorström, dels via värmepost eller kontaktledning i samband med uppställning. För beskrivning av dessa tjänster, se avsnitt 5.3.1 samt 5.3.7.

Den el som Trafikverket erbjuder är helt producerad via vattenkraft och är licensierbar för ”Bra Miljöval” enligt Naturskyddsföreningens kriterier. El som är producerad på annat sätt, till exempel som är märkt med ”Bra Miljöval”, kan mot en merkostnad beställas från Trafikverket. En förutsättning är att produkten går att köpa på elmarknaden.

Enligt lag (2011:1200) om elcertifikat måste alla konsument under 2015 köpa elcertifikat motsvarande 14,3 procent av sin förbrukning. Trafikverket köper in och tillhandahåller elcertifikat till de järnvägsföretag som förbrukar drivmotorström samt el vid uppställning.

Ansökan om tillgång till el för drivmotorström ingår automatiskt i ansökan om tjänsterna *tågläge*, *kapacitet på rangerbangård* samt *spår och spårområde för tågbildning*. Tillståndet att använda el erhålls i och med att ett trafikeringsavtal tecknas med Trafikverket.

5.4.2 Tillhandahållande av bränsle

Trafikverket 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

Trafikverket 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 planera och koordinera fordonsrörelser, upplösa och bilda tåg på tågbildningsplatser (se avsnitt 3.8.1).

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

I ansökan ska framgå på vilka tågbildningsplatser som den sökande ska bedriva verksamhet och vem som ska utföra den. Informationen lämnas till Trafikverket på särskild blankett via e-post i samband med ansökan om kapacitet, se bilaga 1.1. Lösningen för detta ska sedan framgå i trafikeringsavtalet.

På tågbildningsplatser med flera intressenter kommer Trafikverket 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. Intressenterna ska agera för att gemensamt finna de lämpligaste rutinerna vid tågbildningsplatserna, till exempel genom att köpa tjänster av varandra eller finna en annan gemensam tjänsteleverantör.

De tjänster som erbjuds ska även omfatta ad hoc-processen enligt avsnitt 4.3.3. Trafikverket kan engagera externa leverantörer för att tillhandahålla de tjänster som behövs. Dessa tjänster ska tillkännages med minst 3 månaders framförhållning och kommer som princip att bli självkostnadsbaserade. Resultatet av intressenternas agerande redovisas i samband med att tågplanen fastställs.

Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund

Tågbildning på trafikplats Hagalund beställs hos ISS Facility Services Sverige AB. Tjänsten omfattar även Jernhusens infrastruktur inom trafikplatsen. Adressuppgift för information, ansökan och tecknande av avtal om tjänsten, se bilaga 1.1.

5.4.5 Tjänster som gäller specialtransporter och farligt gods

Transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport

En specialtransport är en transport som överskrider någon av de tekniska normer som anges i kapitel 3.

Karttjänsten presenterar på en övergripande nivå linjeklasser (se även avsnitt 3.3.2 och bilaga 3.4). Det förekommer avsnitt och spår där linjeklass avviker från vad som framgår av karttjänsten. För att uppnå ett säkert framförande ska ansökan om transportvillkor göras för fordon eller transporter som:

- överskrider referensprofil A
- överskrider referensprofil SEa
- överskrider kod P/C 371 enligt UIC 596-6

- använder den europeiska referensprofilen GC
- använder referensprofil SEc
- överskrider gällande linjeklass
- överskrider linjeklass D2 (STAX 22,5 ton och/eller STVM 6,4 ton/m)
- har inre axelavstånd större eller lika med 17,5 m
- har axelavstånd mindre än 4,5 m
- har buffertöverhäng större än 2,5 m från yttre hjulaxel.

Specialtransporter uppdelas i

- transport utan tungvillkor – överskrider referensprofilen, men överskrider inte banans största axellast och/eller metervikt
- transport med tungvillkor – överskrider banans största axellast och/eller metervikt samt eventuellt även referensprofil
- transport med omfattande villkor – överskrider referensprofilen och banans största axellast och/eller metervikt samt kräver tillfälliga åtgärder i anläggningen i samband med framförandet av transporten (till exempel transformatorer och vindkraftverk).

Specialtransporter får framföras under förutsättning att Trafikverket tagit emot ansökan och beslutat om (i följande ordning):

1. transportvillkor
2. kapacitet, anpassad till transportvillkoret
3. transporttillstånd.

Järnvägsföretaget ansvarar för att specialtransporten framförs enligt gällande transportvillkor och transporttillstånd.

Adressuppgift för frågor om transportvillkor och transporttillstånd för specialtransport, se bilaga 1.1.

Transportvillkor

Ett transportvillkor beskriver under vilka förutsättningar en transport får framföras. Det kan till exempel vara att fordonet endast får framföras på vissa spår eller att det ska framföras med begränsad hastighet på en viss sträcka.

Ansökan om transportvillkor för specialtransport ska göras via länken [Specialtransporter](#).

Sträckorna (rutterna) i transportvillkoren bevakas löpande när det gäller framkomlighet.

Handläggningstiden är normalt 5 arbetsdagar. För tunga transporter gäller normalt 15 arbetsdagar⁵. Transportvillkor handläggs helgfri måndag–fredag klockan 8.00–16.00.

⁵ Handläggningstiden kan vara längre för transporter med mer omfattande villkor samt under veckorna 26 – 32.

Ett beslut om transportvillkor kan inte överlåtas till någon annan. Däremot kan den som har fått ett beslut om transportvillkor tillåta att någon annan utför transporten.

Ett beslut om transportvillkor kan endera ha ett specifikt slutdatum eller gälla tills vidare. Om förutsättningarna för ett beslut om transportvillkor ändras, kan beslutet återkallas omgående.

Kapacitet

Se kapitel 4.7.

Transporttillstånd

Transporttillståndet är ett kvitto på att den sökande får utföra specialtransporten. En ansökan om transporttillstånd ska innehålla uppgift om giltigt beslut om transportvillkor och uppgift om den kapacitet som är tilldelad för specialtransporten.

Om restriktioner för specialtransport medför att tåget inte kan framföras enligt tidigare fastställt tågläge, krävs alltid ansökan om nytt tågläge.

Ansökan om transporttillstånd för specialtransport görs via länken [Specialtransporter](#).

Handläggningstiden är normalt 2 arbetsdagar. För transporter som kräver extraordinära åtgärder (skydd, efterbesiktning, åtgärder i anläggningen etcetera) gäller normalt 12 arbetsdagar. Transporttillstånd handläggs helgfri måndag–fredag klockan 8.00–16.00.

Om förutsättningarna för ett beslut om transporttillstånd ändras, kan beslutet återkallas omgående.

Farligt gods

Transport av farligt gods ska anmälas enligt avsnitt 2.6. Det finns vissa restriktioner för tåglägen som innehåller farligt gods, se avsnitt 3.4.3.

5.4.6 Andra tilläggstjänster

Trafikverket tillhandahåller inte andra tilläggstjänster.

5.5 Extra tjänster

5.5.1 Telekommunikationsnät

Trafikverket erbjuder genom Trafikverket IT tjänster som är kopplade till Trafikverkets kommunikationsnät. För mer information, se [Trafikverkets webbplats](#).

Nät- och telekommunikationstjänster erbjuds även av andra aktörer.

GSM-R

Tillgång till Trafikverkets mobilnät, GSM-R (se avsnitt 3.3.3 och 2.7.1) kan ges på två sätt:

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

För mer information, se [Trafikverkets webbplats](#).

5.5.2 Tillhandahållande av extra information

Utöver *trafikinformation till järnvägsföretag och trafikorganisatörer* och *trafikinformation till resenär*, se avsnitt 5.2.1, erbjuder Trafikverket tjänster med extra information till järnvägsföretag och trafikorganisatörer.

Kompletterande trafikinformation till resenär

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

Prenumeration på trafikinformation till järnvägsföretag och trafikorganisatör

Tjänsten tillåter järnvägsföretag och trafikorganisatörer att i form av elektroniska telegram 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/TAP-TSI (europeisk järnvägsstandard för informationsutbyte). 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 (händelser som bedöms kunna påverka tågföringen)
- prognoser (manuellt inrapporterade beräkningar av tågs ankomst- och avgångstider vid trafikstörning)
- tidrapporter (tid då tåg ankommit, avgått eller passerat en trafikplats)
- aktuella tågsammansättningar
- annonseringsinformation.

Tjänsten kan även användas för järnvägsföretagets eller trafikorganisatörens rapportering av uppgifter inför tågs avgång, se avsnitt 2.4.2. För att ställa frågor krävs också ett användarkonto med tillhörande lösenord.

I samband med att denna tjänst beställs gäller JNB bilaga 5.2 SLA Trafikinformation. Där beskrivs Trafikverkets åtagande när det gäller leverans av trafikinformation i form av data.

För information om kontaktvägar, se bilaga 1.1.

5.5.3 Teknisk kontroll av fordon

I tågläget ingår information från Trafikverkets detektoranläggningar längs banan, se avsnitt 3.8.6. När fordon passerar en detektoranläggning registreras mätvärden i realtid. Hanteringen vid ett larm beskrivs i BVF 592.11. Informationen som beskrivs i detta stycke ingår i tjänsten *tågläge*, se avsnitt 5.2.1.

Tillgång till utökad detektorinformation

Tjänsten ger möjlighet att, via Trafikverkets it-system, ta del av, söka i och sortera de mätvärden som registrerats i samband med de egna fordonens detektorpassager. Trafikverket lagrar informationen i 2 år, men den kan även hämtas för lagring i egna system. Tjänsten beställs via [Trafikverkets webbplats](#).

5.5.4 Andra extratjänster

Villkor för provkörning av fordon

Provkörning av fordon erbjuds enligt de förutsättningar som anges i avsnitt 2.7.3.

Ansökan om *villkor för provkörning* ska göras skriftligt till Trafikverket på blanketten ”[Ansökan om villkor för provkörning](#)”. I ansökan ska tekniska data för fordonet eller fordonskombinationen beskrivas, liksom själva framförandet och de funktioner som ska provas på fordonet. All dokumentation ska vara Trafikverket till handa senast en månad före provkörningen.

Provkörning får framföras under förutsättning att Trafikverket har tagit emot ansökan och beslutat om:

- villkor för provkörning
- kapacitet, anpassad till beslut om villkor för provkörning.

Järnvägsföretaget ansvarar för att provkörningen framförs enligt gällande villkor. Adressuppgift för ansökan om provkörning, se bilaga 1.1.

Mätvärden för bullermätning av fordon

Tjänsten innebär att Trafikverket tillhandahåller mätvärden som avser dämpning och ytjämnhet. Mätvärdena är uppmätta enligt TSD Buller (kommissionens beslut 2011/229/EU) på den sträcka som utgör spår för bullermätning, se avsnitt 3.8.6. I tjänsten ingår inte iordningsställande av spåret för att uppfylla kraven på referensspår, utan endast mätvärden som anger aktuell status på sträckan. Bullermätning kan ske under perioden 15 mars–15 oktober under förutsättning att spåret är tjälfritt. Mätvärdena kan användas för godkännande av fordon hos Transportstyrelsen.

Bullermätningar tillåts även på sträckor som inte uppfyller kraven på referensspår. För godkännande av fordon enligt TSD Buller, måste Trafikverkets mätvärden för ytjämnhet vara uppmätta inom 3 månader före eller efter den tidpunkt då bullermätningen utförs. För dämpning gäller att mätvärden måste vara uppmätta inom 12 månader före eller efter den tidpunkt då bullermätningen utförs.

Trafikverket levererar mätvärden enligt avtal med den som ska använda tjänsten och med hänsyn till planerat datum för bullermätningen.

Innan de fordon som ska provas för bullermätning framförs, måste följande beaktas:

- behov av villkor för provkörning, avsnitt 5.5.4
- de säkerhetsmässiga formerna för vistelse i spår
- tillgång till spårkapacitet, avsnitt 4.3.

Adressuppgift för ansökan om dessa mätvärden, se bilaga 1.1.

6 Avgifter

6.1 Avgiftsprinciper

Trafikverket tar ut avgifter med stöd av 7 kapitlet i järnvägslagen (2004:519).

Trafikverket har vidare regeringens uppdrag att redovisa hur banavgifterna kan utformas som ekonomiskt styrmedel för att åstadkomma en mer effektiv fördelning av kapaciteten på det svenska järnvägsnätet, se regeringsbeslut N2011/153/TE den 20 januari 2011. Trafikverket slutredovisar detta uppdrag under våren 2014. Trafikverkets tredje delredovisning av regeringsuppdraget presenterar Trafikverkets inriktning för utveckling av banavgifterna. Den redovisades den 24 maj 2013 och finns tillgänglig på [Regeringsuppdrag om banavgifter](#).

Avgift för användande av infrastrukturen

Trafikverket ska som infrastrukturförvaltare fastställa avgifter för användning av järnvägsinfrastrukturen till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, enligt 7 kap. 2 § järnvägslagen (2004: 519). Avgifterna ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande, enligt 7 kap. 1 § i samma lag.

Med kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon menas den kortsiktiga marginalkostnaden, enligt proposition 2003/04:123. Det innebär att kostnaden ska fastställas till kostnaden för ett tillkommande tåg då järnvägsinfrastrukturens kapacitet och utformning hålls oförändrad. Den kortsiktiga marginalkostnaden avser dels kostnader hos Trafikverket, dels kostnader för samhället i övrigt, de så kallade externa effekterna. Trafikverket tar för externa effekter ut marginalkostnadsbaserade avgifter som speglar samhällets kostnader för emissioner. De avgifter Trafikverket tar ut för användning av minimipaketet för tillträdestjänster omfattar komponenter grundade på kostnaderna för drift, underhåll och reinvesteringar.

Till en nivå utöver den kortsiktiga marginalkostnaden som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, får Trafikverket ta ut högre avgifter för att uppnå kostnadstäckning, enligt 7 kap. 4 § järnvägslagen. Sådana så kallade särskilda avgifter, också kallade mark-ups eller uppräknings, ska vara förenliga med en samhällsekonomiskt effektiv användning av infrastrukturen. Dessa särskilda avgifter får heller inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen, enligt 7 kap. 4 § järnvägslagen.

Avgifter för ett särskilt infrastrukturprojekt

Infrastrukturförvaltaren får, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och som har avslutats efter den 15 mars 1986, ta ut högre avgifter än som följer av 7 kap. 2 och 3 §§ i järnvägslagen, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 2 och 3 §§. En sådan särskild avgift tas till exempel ut för godstrafik på Öresundsbron och betalas till Trafikverket.

Bokningsavgift

Trafikverket får med stöd av 7 kap. 7 § järnvägslagen ta ut hela eller delar av avgiften för tilldelad kapacitet som inte har utnyttjats.

Kvalitetsavgift

Ett trafikeringsavtal ska innehålla villkor om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter som ska gälla vid normala driftsförhållanden, enligt 6 kap. 22a § järnvägslagen. Kvalitetsavgiften ska betalas av den part som orsakar avvikelser från ett användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal. Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltaren och den som använder infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att förebygga driftstörningar i järnvägssystemet, enligt 7 kap. 5 a § järnvägslagen. Kvalitetsavgiften betalas av den part som orsakar avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal.

Avgifter för tjänster

Avgifter för de tjänster Trafikverket tillhandahåller tas ut med stöd av 7 kap. 8 § järnvägslagen, och ska enligt denna paragraf fastställas till Trafikverkets självkostnad för att tillhandahålla tjänsten. 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.

Reduktion av avgifter för viss trafik

Ideella museiföreningar som utför museitrafik behöver inte betala avgifter för nyttjande av minimipaketet av tillträdestjänster. En förutsättning för detta är att tåglägena ansöks i ad hoc-processen, se avsnitt 4.3.3.

Arbetsfordon

När järnvägsfordon används i direkt anslutning till avtalade arbeten på Trafikverkets infrastruktur betraktas de som arbetsfordon och avgift tas då endast ut för emissioner och el.

I övriga fall när kapacitet används i form av tågläge eller annan tillträdestjänst, tas avgifter för godstrafik ut.

6.1.1 Minimipaket av tillträdestjänster

För minimipaket av tillträdestjänster tas avgifter baserade på de kortsiktiga marginalkostnaderna ut genom kilometerbaserade avgifter, avgifter baserade på bruttotonkilometer samt avgifter baserade på passage.

Spåravgiften baseras på bruttotonkilometer, och tas ut till olika belopp för dels godstrafik och tjänstetåg, dels persontrafik. I avgiftsnivån för spåravgiften för persontrafik har den avgift som tidigare togs ut som en egen avgift, benämnd övrig särskild avgift för persontrafik, lagts in.

Tåglägesavgifter baseras på kilometer och tas ut i tre nivåer, se figur 6.1 och bilaga 6.1. Driftsavgiften och olycksavgiften har tagits bort, och har i stället lyfts in beloppsmässigt i tåglägesavgifterna.

Vid passage in till och ut från Stockholm, Göteborg och Malmö tas på helgfria vardagar passageavgifter ut under två timmar på morgonen och två timmar på eftermiddagen.

Emissionsavgiften grundar sig på de samhällsekonomiska kostnader i termer av miljö- och hälsoeffekter som en tillkommande tågrörelse ger upphov till. Emissionsavgiften speglar kostnaderna för utsläpp av koldioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolväten och partiklar. Avgiftens storlek beror dels på motorns miljöklass, dels på mängden förbrukat drivmedel.

För godstrafik som passerar över Öresundsförbindelsen tas en passageavgift ut, och spåravgift och tåglägesavgift tas därför inte ut.

6.1.2 Bantillträdestjänster enligt avsnitt 5.3

För tjänsterna *rangerbangårdar* och *uppställning* (se avsnitt 5.3.5–5.3.7), tillämpas principen om självkostnad när Trafikverket tillhandahåller tjänsten.

6.1.3 Tillgång till angränsande serviceanläggningar i 5.3

För tjänster som omfattar *tillgång till angränsande serviceanläggningar* (anläggningar vid sidan om spåret, ej bantillträde) tillämpas principen om självkostnad när Trafikverket tillhandahåller tjänsten.

6.1.4 Tilläggstjänster

För de tjänster som erbjuds i form av tilläggstjänster, se avsnitt 5.4, tillämpas principen om självkostnad när Trafikverket tillhandahåller tjänsten.

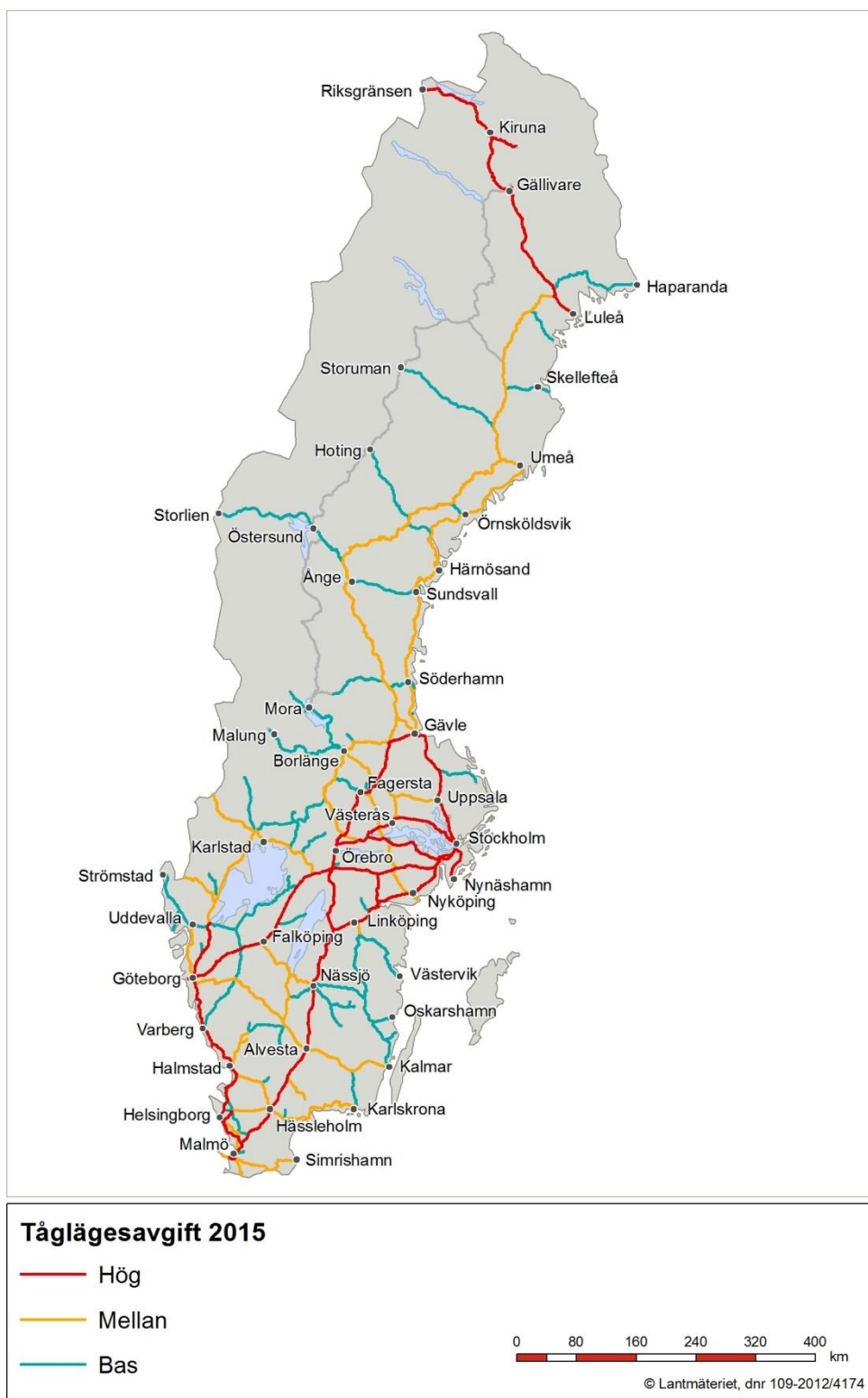
6.1.5 Extra tjänster

För de tjänster som erbjuds i form av extra tjänster, se avsnitt 5.5, används principen om självkostnad när Trafikverket tillhandahåller tjänsten.

6.2 Avgiftssystem

Avgifterna för minimipaketet av tillträdestjänster debiteras efter användning per tågkilometer, bruttotonkilometer och passager. Tåglägesavgiften och passageavgiften tas ut på olika platser och tider på det sätt som anges nedan.

Tåglägesavgifter baseras på kilometer, och tas ut i tre nivåer. Den geografiska indelningen för de tre nivåerna framgår av kartan i figur 6.1. I bilaga 6.1 finns sträckorna för respektive nivå beskrivna.



Figur 6.1 Tåglägesavgift indelning per nivå – hög, mellan och bas.

Tåglägesavgift tas inte ut för godstrafik över Öresundsförbindelsen på den sträcka som omfattas av den passageavgift som godstrafiken i stället betalar.

En passageavgift debiteras för tilldelade tåglägen på delar av järnvägsnätet i Stockholm, Göteborg och Malmö, helgfria vardagar, måndag–fredag, klockan 7.00–9.00 och 16.00–18.00, se bilaga 4.3, Trafikkalender.

Passageavgiften baseras på tilldelad kapacitet och 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.

Detaljerad information om passageavgifter finns i bilaga 6.1, avsnitt 2.

6.3 Tariffer

I detta avsnitt redovisas avgifter som Trafikverket tar ut. På avgifterna tillkommer 25 procent moms, förutom på kvalitetsavgifterna där ingen moms tas ut.

Bokningsavgift

Trafikverket avser att ta ut bokningsavgifter. Starttid för denna avgift kommer att ske efter den 1 juli. Trafikverket kommer att meddela tidpunkt för start vid ett senare tillfälle.

För tilldelad kapacitet för tågläge som avbokas av järnvägsföretag eller trafikorganisatör tas en bokningsavgift ut. Bokningsavgiften baseras på uppgifter om tilldelad kapacitet, orsak till avbokning och registrerad tidpunkt för avbokning (i systemet Ansökan om kapacitet). Bokningsavgift tas endast ut för sådana orsaker som järnvägsföretaget är direkt ansvarigt för och som registrerats med kod ”Järnvägsföretag”.

Den avbokade kapaciteten mäts i förhållande till det avtal som tecknats mellan Trafikverket och den sökande, inklusive kapacitet som tilldelas i ad hoc-processen.

Trafikverket kommer att behandla orsakskoder för bokningsavgifter i samråd om avvikelsemeddelande.

Vid avbokning av tilldelad kapacitet för tågläge tas följande bokningsavgifter ut:

Tidsperiod	Persontrafik (resandetåg)	Godstrafik
60 dagar eller mer före planerad avgångstid vid utgångsstation	0 % av tåglägesavgiften	0 % av tåglägesavgiften
Mellan 59 dagar och 15 dagar före planerad avgångstid vid utgångsstation	20 % av tåglägesavgiften	10 % av tåglägesavgiften
Mellan 14 dagar och 24 timmar före planerad avgångstid vid utgångsstation	40 % av tåglägesavgiften	20 % av tåglägesavgiften

Tabell 6.1 Bokningsavgift

Bokningsavgifter beräknas på det planerade tåglägets avbokade sträcka. Tilldelad kapacitet kan inte avbokas i efterhand.

För tilldelad kapacitet som ställs in akut tas en kvalitetsavgift ut och ingen avbokningsavgift. Se avsnittet nedan.

För tilldelad kapacitet som inte avbokats eller ställts in akut, men som ändå inte används, ska ordinarie avgifter för tågläget betalas. Om järnvägsföretaget eller

trafikorganisatören inte lämnat uppgifter enligt bilaga 2.1, beräknas avgifterna utifrån ansökan om kapacitet.

6.3.1 Minimipaket av tillträdestjänster

Avgifterna debiteras per tågkilometer, bruttotonkilometer, passager och per redovisat antal liter flytande drivmedel och/eller kubikmeter gasformigt drivmedel för fordon som trafikerar Trafikverkets järnvägsnät, alltså inte bara förbrukningen vid användande av tågläge.

Spåravgift

	Avgift
Spåravgift (godstrafik och tjänstetåg)	0,005 kr/bruttotonkilometer
Spåravgift persontrafik	0,014 kr/bruttotonkilometer

Tabell 6.2 Spåravgift

Spåravgift debiteras per bruttotonkilometer. Spåravgiften tas inte ut för den trafik som omfattas av passageavgiften för godstrafik över Öresundsförbindelsen.

Tåglägesavgift

	Högnivå	Mellannivå	Basnivå
Tågläge för persontrafik	6 kr/tågkilometer	2,30 kr/tågkilometer	1,90 kr/tågkilometer
Tågläge för godstrafik	6 kr/tågkilometer	2,30 kr/tågkilometer	1,90 kr/tågkilometer
Tågläge för tjänstetåg	6 kr/tågkilometer	2,30 kr/tågkilometer	1,90 kr/tågkilometer

Tabell 6.3 Tåglägesavgift

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

Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö

Passage	Avgift
Stockholm	260 kr
Göteborg	260 kr
Malmö	260 kr

Tabell 6.4 Passageavgift

Passageavgift debiteras på delar av järnvägsnätet i Stockholm, Göteborg och Malmö, helgfria vardagar, måndag–fredag, klockan 7.00–9.00 och 16.00–18.00, se bilaga 4.3 Trafikkalender. Detaljerad information om passageavgifter finns i bilaga 6.1, avsnitt 2. Avgiften debiteras för tilldelad kapacitet.

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

Emissionsavgift

För kompressionstända motorer tas avgiften ut för mängden förbrukat drivmedel, beräknat i liter för diesel eller annat flytande drivmedel och i kubikmeter för gasformiga drivmedel. Med detta avses att avgiften tas ut för alla drivmedel som kan driva en kompressionständer motor, såsom FAME, HVO, syntetisk diesel samt gas.

För gnisttända motorer (tändstift) tas avgiften ut för samtliga flytande och gasformiga drivmedel som kan driva en gnisttänd motor. För bensen och andra flytande drivmedel tas avgiften ut per liter förbrukat bränsle, och för gasformiga drivmedel per kubikmeter förbrukat bränsle.

En reducerad avgift tas ut för de motorer som uppfyller EU:s standard för steg IIIA eller steg IIIB enligt senaste ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG om avgaskrav för motorvagnar och lok. För att få reducerad avgift krävs ett typgodkännande från Transportstyrelsen eller någon annan typgodkännande myndighet inom EU, där det framgår att kraven för steg IIIA eller steg IIIB uppfylls.

Motorer som saknar ett EU-godkännande enligt direktiv 97/68/EG betraktas som oreglerade och debiteras en avgift som benämns bas. Motorer som inte har ett typgodkännande för steg IIIA eller steg IIIB kan dock få reducerad avgift om det på något annat sätt kan styrkas att utsläppen uppfyller samtliga gränsvärden för ovan nämnda steg.

Den förbrukade mängden drivmedel redovisas per fordonskategori genom självdeklaration. För fordon som uppfyller kraven enligt steg IIIA eller steg IIIB ska fordonsnummer och förbrukad mängd drivmedel per fordonsindivider anges.

Exempel på beräkning av emissionsavgifter finns i bilaga 6.1.

För förbränningsmotordrivna fordon tas emissionsavgift ut enligt nedan.

Emissionsavgift	Avgift kompressionständer motor		Avgift gnisttänder motor	
	kr/liter ⁽¹⁾	kr/m ³ ⁽²⁾	kr/liter ⁽¹⁾	kr/m ³ ⁽²⁾
Loktåg, bas	2,50	2,93	1,67	2,12
Loktåg, miljöklassade steg III A	1,62	1,90	1,62	1,90
Loktåg, miljöklassade steg III B	1,30	1,53	1,30	1,53
Motorvagnar, bas	2,45	2,87	1,62	2,04
Motorvagnar, miljöklassade steg IIIA	1,34	1,58	1,34	1,58
Motorvagnar, miljöklassade steg III B	1,11	1,30	1,11	1,30

¹ Flytande drivmedel

² Gasformiga drivmedel

Tabell 6.5 Emissionsavgift

Förbrukad mängd (liter och/eller kubikmeter) drivmedel ska redovisas för all trafik på Trafikverkets järnvägsnät, inte bara vid användande av tågläge. För miljöklassade fordon enligt steg IIIA eller steg IIIB ska fordonsnummer och förbrukad mängd drivmedel per fordonsindivider anges på självdeklarationen.

Avgifterna debiteras efter redovisat antal liter flytande drivmedel och/eller kubikmeter gasformigt drivmedel för fordon som trafikerar Trafikverkets järnvägsnät (inte bara förbrukningen vid användande av tågläge).

Trafikverket tillämpar ett deklarationsförfarande, självdeklaration, för uppgifter som ligger till grund för emissionsavgiften. Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska lämna nödvändiga underlag för avgiftsberäkning.

Uppgifter om antal liter förbrukat flytande drivmedel och/eller förbrukat kubikmeter gasformigt drivmedel per fordonskategori/fordonsindivid, ska lämnas senast den 20:e i månaden efter den månad då tjänsterna använts.

Järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna måste själva hålla register och spara de data som är nödvändiga för redovisning och kontroll. Deklaration sker via ett webbgränssnitt på [Trafikverkets webbplats](#). Inloggning med behörighet krävs.

Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen

Passage	Avgift
Godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen	2 980 kr

Tabell 6.6 Passageavgift Öresund

6.3.2 Bantillträdestjänster enligt avsnitt 5.3

Rangerbangårdar

Tjänst	Avgift
Kapacitet på rangerbangård	70 kr per ankommande fordonssätt

Avgiften för rangerbangårdar debiteras för tilldelad, ej avbokad kapacitet på rangerbangård.

Uppställning

Tjänst	Avgift
Uppställning zon A	4,50 kr per tilldelad spårlängd per spår, per påbörjad timme och påbörjat hundratal meter spår.
Uppställning zon B	0,30 kr per tilldelad spårlängd per spår, per påbörjad timme och påbörjat hundratal meter spår.

Tabell 6.7 Avgift för uppställning

Avgifterna för zon A och zon B debiteras för tilldelad, ej avbokad kapacitet.

Zon A omfattar i Stockholm: Stockholms central, Hagalund, Tomtebodan och Älvsjö. I Göteborg omfattas Göteborgs central, Kville, Skandiahamnen och Sävenäs. I Malmö omfattas Malmö central, godsbangården och Hyllie.

Zon B omfattar de uppställningsplatser som inte omfattas av zon A.

Långtidsuppställning

Tjänst	Avgift
Handläggning av ansökan	700 kr per påbörjad timme.
Långtidsuppställning	3 kr per påbörjat dygn och påbörjat 100-tal meter spår
Eventuella åtgärder i anläggningen	Trafikverkets självkostnad för åtgärder i anläggningen

Tabell 6.8 Avgift för långtidsuppställning

Avgiften för långtidsuppställning grundas på tilldelad, ej avbokad kapacitet. För eventuella åtgärder i anläggningen debiteras självkostnad.

6.3.3 Tillträde till angränsande serviceanläggningar enligt 5.3

Kapacitet på lastplats

Tjänst	Avgift
Kapacitet på lastplats	8 kr timme och påbörjat hundratal meter spår

Avgiften debiteras utifrån tilldelad, ej avbokad kapacitet.

Tillgång till el vid uppställning av järnvägsfordon

Avgiften för tillgång till el avser tillgång till värmeposter och tillgång genom uppfälld strömavtagare. Den debiterade kostnaden för tillgång till el vid uppställning av järnvägsfordon grundar sig på en fast kostnad per påbörjat dygn för varje bokad anslutning till energi- eller värmekällan.

Kostnaden för elförbrukning vid uppställning redovisas under 6.3.4 om tillhandahållande av drivmotorström.

Tjänst	Avgift
Tillgång till tågvärmepost, lokvärmepost eller diesellokvärmepost	50 kr/påbörjat dygn
Tillgång till el via uppfälld strömavtagare för fordon med elmätare	50 kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn.
Tillgång till el via uppfälld strömavtagare för fordon utan elmätare	50 kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn

Tabell 6.9 Avgift för användning av el vid uppställning

Bromsprovсанläggning

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

Avgiften debiteras för tilldelad tjänst.

6.3.4 Tilläggstjänster enligt 5.4

Tillhandahållande av el

Trafikverket upphandlar el på elmarknaden och levererar drivmotorström till järnvägsföretagen baserat på en självkostnad för att tillhandahålla tjänsten (elkostnaden vidarefaktureras till slutanvändarna).

Avgiften för tillgång till elström vid uppställning av fordon, se avsnitt 5.3.7, består av två delar: tillgång till anläggningen och elförbrukning. Underlaget för fakturering av elförbrukningen baseras på faktisk förbrukning för fordon med elmätare eller på schabloner. För att beräkna förbrukningen med hjälp av

schabloner måste Trafikverket känna till antal och typ av fordon. Informationen ska lämnas till Trafikverket genom självdeklaration.

Det prognostiserade priset för drivmotorström publiceras i Trafikverkets elprisrapport på Trafikverkets webbplats. Det prognostiserade priset i elprisrapporten ska endast ses som en information om prisnivån. Det pris som debiteras är utfallet av den aktuella månadens elhandel. [Elprisrapport](#).

Trafikverket ska inte göra vare sig vinst eller förlust på elhandel. Efter årets slut korrigeras därför den eventuella volymdifferens som kan uppstå mellan den deklarerade energimängden och den energimängd som Trafikverket matat ut på nätet. Differensen fördelas mellan fordon utan elmätare.

Fordonen har antingen Trafikverkets mätare, egen mätare eller ingen mätare.

Fordon med Trafikverkets mätare

Trafikverkets mätare har tidsupplösning och GPS, och det går därför att läsa av tid och plats för elförbrukningen. Trafikverket debiterar järnvägsföretagen som har Trafikverkets mätare med det aktuella elpriset inklusive nätavgifter timme för timme för respektive elområde.

För järnvägsföretag som har Trafikverkets mätare, sänder mätaren alla mätdata direkt till Trafikverkets avräkningssystem.

Fordon med annan mätare

Järnvägsföretag som har fordon med egen elmätare redovisar elförbrukningen genom självdeklaration, och debiteras med det medelpris som blir efter det att den tidsupplösta volymen och kostnaden räknats av, se elprisrapporten. De debiteras inte elpris för respektive elområde, eftersom mätarna inte ger information om tid och plats för förbrukningen.

Järnvägsföretag som har sådana egna elmätare installerade i sina fordon sänder månadsvis in uppgifter om förbrukad energi per fordon genom självdeklaration.

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska lämna nödvändiga underlag för avgiftsberäkning. Deklaration sker via ett webbgränssnitt på [Trafikverkets webbplats](#). Inloggning med behörighet krävs.

Uppgifter om antal förbrukade kWh enligt mätarställning per fordonstyp ska lämnas senast den 20:e i månaden efter den månad då tjänsterna använts.

Järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna måste själva hålla register och spara de data som är nödvändiga för redovisning och kontroll.

I bilaga 6.3 redovisas exempel på beräkningar av kostnaderna för drivmotorström för fordon med elmätare.

Fordon utan mätare

De järnvägsföretag som inte har någon elmätare installerad ska månadsvis rapportera utfört transportarbete per fordonstyp i bruttotonkilometer, enligt tabell 6.10. Den framräknade energimängden används som underlag för debiteringen.

Järnvägsföretag som inte har någon elmätare installerade i sina fordon sänder månadsvis in uppgifter om utfört transportarbete per fordonstyp genom självdeklaration. Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska lämna nödvändiga underlag för avgiftsberäkning. Uppgifter om antal utförda bruttotonkilometer per fordonstyp som underlag för schablonberäkning ska lämnas senast den 20:e i

månaden efter den månad då tjänsterna använts. Järnvägsföretagen och trafikorganisatorerna måste själva hålla register och spara de data som är nödvändiga för redovisning och kontroll. Deklaration sker via ett webbgränssnitt på [Trafikverkets webbplats](#). Inloggning med behörighet krävs. I bilaga 6.3 redovisas exempel på beräkningar av kostnaderna för drivmotorström för fordon utan elmätare.

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
Museitrafik	Wh/bruttotonkilometer
Museifordon enligt järnvägslag (2004:519) 3 kap. 4§ punkt 4.	20

Tabell 6.10 Schabloner för debitering av el

Vid beräkning av kostnaderna för elen tar Trafikverket hänsyn tas till förlustpåslag per fordonstyp enligt nedanstående tabell. Se beräkningarna i bilaga 6.3.

Förlustpåslag per fordonstyp

Fordonstyp	Förlustpåslag *
Rc, Rd	E x 1,08
Ma	E x 1,07
IORE	E
Dm	E x 1,13
BR 185, BR 241, BR 242, Re	E
BR 189, BR 441, BR 141	E
BR 142	E x 1,03
BR 161	E x 1,04
X2	E
X3	E
X31–32	E
X40	E
X50–55	E
X60–62	E
X1	E x 1,03
X10–14	E x 1,03
Museifordon enligt järnvägslag (2004:519) 3 kap. 4§ punkt 4.	E

*E = normalt förlustpåslag = 1,16.

Tabell 6.11 Förlustpåslag per fordonstyp

Tillhandahållande av el vid uppställning

För de lok och vagnar som har uppfälld strömavtagare och Trafikverkets elmätare eller egen elmätare, debiteras el vid uppställning tillsammans med drivmotorström.

För de lok och vagnar som saknar elmätare tillämpas en schablonberäkning av elförbrukningen vid uppställning enligt tabell 6.12 nedan, som är anpassad för varje fordon/vagn. I bilaga 6.3 visas exempel på hur kostnaden för tillgång till elström vid uppställning kan beräknas.

För lok och vagnar utan uppfälld strömavtagare ska uppgifter om antal timmar uppställning per fordonstyp lämnas senast den 20:e i månaden efter den månad då tjänsterna använts. Järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna måste själva hålla register och spara de data som är nödvändiga för redovisning och kontroll. Deklaration sker via ett webbgränssnitt på [Trafikverkets webbplats](#). Inloggning med behörighet krävs.

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska lämna nödvändiga underlag för avgiftsberäkning.

Priset som debiteras är utfallet av den aktuella månadens elhandel, se elprisrapporten. Det prognostiserade priset i elprisrapporten ska endast ses som en indikation om prisnivån.

Vid beräkning av kostnaderna för elströmmen tar Trafikverket hänsyn till förlustpåslag. Fordon/vagnar som saknar elmätare har normalförlustpåslag = E, (1,16).

Trafikverket ska inte göra vare sig vinst eller förlust på elhandel. Efter årets slut korrigeras därför den eventuella volymdifferens som kan uppstå mellan den deklarerade energimängden och den energimängd som Trafikverket matat ut på nätet. Differensen fördelas mellan fordon utan elmätare.

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
Dieselmotorvagn Y1	5	10
Dieselmotorvagn Y2, Y31-32	5	18

Tabell 6.12 Schablon för debitering per fordonstyp

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

Tjänster som gäller specialtransporter

Trafikverket debiterar en handläggningsavgift för ansökan om transportvillkor för specialtransporter.

Tjänst	Avgift
Ansökan om transportvillkor för specialtransport, handläggning	1 000 kr per påbörjad timme
Ansökan om transporttillstånd för specialtransport, handläggning	350 kr per påbörjad halvtimme
Bevakning av sträckor (rutter) i transportvillkoren: - Transportvillkor utan tungvillkor - Transportvillkor med tungvillkor - Transportvillkor med omfattande villkor	1 kr/kilometer och påbörjad månad 1 kr/kilometer och påbörjad månad 1 kr/kilometer och påbörjad månad
Eventuella åtgärder i samband med handläggningen och transporten	Trafikverkets självkostnad

Tabell 6.13 Tjänster som gäller specialtransporter

Avgiften för kapacitet tas ut enligt avsnitt 6.3.

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.

Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund

Information om avgifter lämnas av ISS Facility Services Sverige AB. Se avsnitt 5.4.4 och bilaga 1.1.

6.3.5 Extra tjänster**Telekommunikationsnät**

För information om avgifter kopplade till Trafikverkets telekommunikationsnät hänvisas till [Trafikverket IT](#) på Trafikverkets webbplats.

GSM-R

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

Kompletterande trafikinformation till resenär

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

Villkor för provkörning av fordon

Tjänst	Avgift
Villkor för provkörning av fordon - Handläggning	1 000 kr per påbörjad timme
Eventuella åtgärder i samband med handläggning och provkörning	Trafikverkets självkostnad

Avgiften för kapacitet när provkörningen genomförs tas ut enligt avsnitt 6.3.

Mätvärden för bullermätning av fordon

Tjänst	Avgift
Mätvärden för bullermätning av fordon	80 000 kr per leverans

- ¹ Avgiften för mätvärden debiteras för utförd tjänst. Avgiften för kapacitet tas ut enligt avsnitt 6.3.

6.4 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Trafikverket tillämpar verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i enlighet med 6 kap. 22a § i järnvägslagen (2004:519) och bakomliggande direktiv, artikel 11 i direktiv 2001/14/EG.

Syftet med kvalitetsavgifter är att förebygga driftstörningarna i järnvägssystemet. Kvalitetsavgifterna ska vara utformade så att både infrastrukturförvaltaren och den som använder infrastrukturen vidtar skäliga åtgärder för att förebygga driftstörningar, enligt 7 kap. 5a § i järnvägslagen. Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter omfattar endast tåglägen mellan olika driftplatser. Se figur 5.1, tågläge alternativ A.

6.4.1 Kvalitetsavgifter

Avgiften baseras på merförseningar och akut inställda tåg jämfört med körplanen. Avgiften för merförseningar och akut inställda tåg bestäms utifrån en orsakskod. Trafikverket sammanställer först avvikelserna utifrån orsakskod och merförsening på utförd trafik respektive akut inställda tåg, och beräknar därefter det totala utfallet. Kvalitetsavgifter betalas månatligen, med utgångspunkt från Trafikverkets sammanställningar.

I bilaga 6.2 framgår orsakskoder för kvalitetsavgifter för merförseningar.

Kvalitetsavgift för merförseningar

Följande kvalitetsavgifter gäller vid vissa fall av merförsening enligt avsnitt 6.4:

Orsakskod	Avgift
Driftledning, Infrastruktur, "Ej rapporterat"	50 kr/merförseningsminut
Järnvägsföretag	50 kr/merförseningsminut

Kvalitetsavgiften för merförseningar baseras på merförsening i utförd trafik och orsakskod. Avgiften betalas månatligen, med utgångspunkt från Trafikverkets sammanställningar.

Följande orsakskoder har en reducerad kvalitetsavgift:

Orsakskod	Avgift
Sent från depå, JDE	15 kr/merförseningsminut

Trafikverket betalar som ett komplement till modellen i övrigt (se ovan) en kvalitetsavgift vid större avvikelser där Trafikverket är ansvarigt:

Trafiktyp	Avgift
Persontrafik (resandetåg)	11 000 kr/tillfälle (60 merförseningsminuter eller mer)
Godstrafik	8 100 kr/tillfälle (180 merförseningsminuter eller mer)

Kvalitetsavgift för akut inställda tåg

Följande kvalitetsavgifter gäller vid vissa fall av akut inställda tåg:

Preliminära orsakskoder	Avgift
Driftledning, Infrastruktur (ej banarbeten),	500 kr + 50 % av tåglägesavgiften
Järnvägsföretag	500 kr + 50 % av tåglägesavgiften

Kvalitetsavgiften för akut inställda tåg baseras på uppgifter om tilldelad kapacitet, orsakskod och tidpunkt för akut inställelse av tåg. Avgiften betalas månatligen, med utgångspunkt från Trafikverkets sammanställningar.

Övriga orsakskoder omfattas preliminärt inte av modellen med kvalitetsavgifter för akut inställda tåg. Trafikverket kommer att behandla orsakskoder för akut inställda tåg i samråd om avvikelsemeddelande.

Trafikverket avser att ta ut kvalitetsavgifter för akut inställda tåg. Starttid för denna avgift kommer att ske efter den 1 juli. Trafikverket kommer att meddela tidpunkt för start vid ett senare tillfälle.

6.4.2 Avvikelse från fastställd tågplan och trafikeringsavtal

Merförseningar

Med att orsaka avvikelse menas att ett tåg blir 5 minuter eller mer försenat under färd mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra i Trafikverkets system för verksamhetsstyrning. Med att orsaka avvikelse menas även att ett tåg blir 5 minuter eller mer försenat jämfört med körplanen i första mätpunkten.

Infrastrukturförvaltarens ansvar för avvikelser omfattar huvudsakligen merförseningar som orsakats av störningar i infrastrukturen eller driftledningen. Järnvägsföretagens eller trafikorganisatörernas ansvar för avvikelser omfattar huvudsakligen järnvägsfordonen och framförandet av dessa. Följdförseningar och merförseningar som beror på olyckor, tillbud eller yttre omständigheter belastar inte någon av parterna.

Utöver den modell som beskrivs ovan ska Trafikverket betala en kompletterande kvalitetsavgift vid större avvikelser (försenat under färd mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra i Trafikverkets system för verksamhetsstyrning eller ett tåg som blir försenat jämfört med körplanen i första mätpunkten) som Trafikverket är ansvarigt för enligt nedan:

- persontrafik (resandetåg): 60 merförseningsminuter eller mer
- godstrafik: 180 merförseningsminuter eller mer.

Tjänstetåg omfattas inte av modellen med kvalitetsavgifter.

Akut inställda tåglägen

Med att orsaka avvikelse menas att ett tågläge ställs in akut jämfört med körplanen. Med akut menas att tågläget ställs in inom 24 timmar före planerad avgångstid vid utgångsstation. Avvikelsen kan avse tågläget i sin helhet eller endast del av sträcka.

Infrastrukturförvaltarens ansvar för avvikelser i kvalitetsavgiftsmodellen omfattar akut inställda tåg som orsakats av störningar i infrastrukturen eller driftledningen (exklusive banarbeten). Järnvägsföretagens eller trafikorganisatörernas ansvar för avvikelser omfattar järnvägsföretagets verksamhet. Akut inställda tåg som beror på banarbete, felaktig planering, följdorsaker, olyckor/yttre tillbud och externa händelser belastar inte någon av parterna.

Tjänstetåg omfattas inte av modellen med kvalitetsavgifter.

För museitåg gäller att de ska betala den fasta delen i avgiften (500 kr) men inte den rörliga delen (50 % tåglägesavgiften) när bokningen är gjord i korttid/ad-hoc. Museitåg som är bokad i långtid ska betala både den fasta och den rörliga delen av kvalitetsavgift för Akut inställda tåg.

6.4.3 Rapportering av avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal

Trafikverket ska tillhandahålla ”ett system för att rapportera och registrera avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställd användning av infrastrukturen samt orsakerna till sådana avvikelser” (6 kap. 4 a § järnvägslagen).

Trafikverket registrerar automatiskt alla avvikelser från tågplanen i ett stort antal mätpunkter i Trafikverkets järnvägsnät. För merförseningar som uppkommer under färd mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra, och som uppgår till 3 minuter eller mer, anges en orsakskod i systemet Basun¹⁾ senast under tredje dagen efter det datum då tågläget påbörjades. Orsakskoderna finns redovisade i bilaga 6.2.

Trafikverket registrerar akut inställda tåg i Trainplan alternativt att järnvägsföretagen registrerar i Ansökan om kapacitet.

Via systemen Här&Nu²⁾ och Opera³⁾ har järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna tillgång till realtidsinformation om merförseningar och orsakskoder. I systemet Lupp⁴⁾ sammanställs informationen från de övriga systemen. Rapporter med sammanställningar av avvikelser tillhandahålls järnvägsföretag och trafikorganisatörer.

¹⁾ Basun – Trafikcentralens gemensamma verktyg för all händelserapportering.

²⁾ Här&Nu – Webbapplikation som visar aktuellt tågläge. Medger viss inrapportering.

³⁾ Opera – System för operativ tåginformation.

⁴⁾ Lupp – Uppföljningssystem för statistik om punktlighet och störningar.

6.4.4 Skyldighet att betala kvalitetsavgift

Merförseningar

Den som orsakar avvikelser enligt ovan blir skyldig att betala kvalitetsavgift för varje minuts försening, från och med den första merförseningsminuten.

Trafikverket ska betala kvalitetsavgift när avvikelserna tilldelas någon av orsakskoderna ”Driftledning” (D) och ”Infrastruktur” (I) samt i de fall där någon orsakskod inte har registrerats. Trafikverket betalar kvalitetsavgift även för orsakskoderna JDE50–JDE64 om avvikelserna inträffat på Trafikverkets anläggning.

Trafikverket ska dessutom betala en kvalitetsavgift vid större avvikelser som Trafikverket är ansvarigt för, i enlighet med ovanstående stycke, med undantag för koderna JDE50–JDE64 som inte ingår i den ensidiga kvalitetsavgiften.

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska betala kvalitetsavgifter när avvikelserna tilldelas orsakskoden ”Järnvägsföretag” (J), med undantag för koderna JDE50–JDE64.

Skyldigheten att betala gäller inte om merförseningen i grunden är föranledd av den andra parten.

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer kan inte ifrågasätta skyldigheten att betala kvalitetsavgift för en avvikelse om de inte begärt förnyad bedömning av orsakskod enligt avsnitt 6.4.5.

Kvalitetsavgifterna ska betalas månatligen och i enlighet med Trafikverkets sammanställning. Trafikverket skickar faktura till järnvägsföretag och trafikorganisatörer.

Akut inställda tåg

Den som orsakar avvikelser enligt ovan blir skyldig att betala kvalitetsavgift för det planerade tåglägets akut inställda sträcka.

Trafikverket ska betala kvalitetsavgift när avvikelserna tilldelas någon av de preliminära orsakskoderna ”Driftledning” (D) och ”Infrastruktur” (I). Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska betala kvalitetsavgifter när avvikelserna tilldelas den preliminära orsakskoden ”Järnvägsföretag” (J). Skyldigheten att betala gäller inte om det akut inställda tåget i grunden är föranlett av den andra parten.

Kvalitetsavgifterna ska betalas månatligen och i enlighet med Trafikverkets sammanställning. Trafikverket skickar faktura till järnvägsföretag och trafikorganisatörer.

6.4.5 Undantag från verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter tillämpas endast under normala driftsförhållanden (se avsnitt 1.11.2). När Trafikverket finner att driftsförhållandena inte längre är normala, upphör tillfälligt tillämpningen av systemet, fram till dess att driftsförhållandena åter är normala.

Kvalitetsavgift betalas inte för avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal och som uppkommer under den tid som systemet inte tillämpas. Om tågläget har börjat användas under normala driftförhållanden, ska kvalitetsavgift betalas för all merförsening.

Trafikverkets bedömning av normala driftsförhållanden baseras på följande tre förhållanden:

- hur stora förseningar som råder i järnvägstrafiken
- vilken bild av uppkomna störningar som Trafikverkets driftnivåer indikerar
- den kännedom Trafikverket har om yttre förhållanden som har en avgörande betydelse för möjligheterna att bedriva järnvägstrafik.

Trafikverket gör en helhetsbedömning med avseende på dessa tre förhållanden, vilket inte utesluter att tillämpningen av systemet upphör på grund av den rådande situationen i endast ett av dessa förhållanden.

Trafikverket underrättar järnvägsföretag, trafikorganisatörer och andra infrastrukturförvaltare när tillämpningen av systemet upphör och återupptas, genom information på Trafikverkets webbplats. Parterna kan komma överens om ytterligare informationsgivning i trafikeringsavtalet.

6.4.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning

Merförseningar

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer kan skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning till Trafikverket, om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för en merförsening. Det gäller under förutsättningen att den enskilda merförseningen är 5 minuter eller mer. En sådan begäran ska innehålla uppgift om datum, tågläge, plats och orsakskod. Den ska också innehålla uppgift om vilken orsakskod som järnvägsföretaget eller trafikorganisationen anser vara korrekt samt grunderna för detta. Begäran ska vara komplett och kan inte kompletteras i efterhand.

En begäran om förnyad bedömning måste vara Trafikverket till handa senast under det sjätte kalenderdygnet efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades. Trafikverket ska då redovisa sitt slutliga ställningstagande senast under det nionde kalenderdygnet efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades.

Processen beskrivs nedan:

Dag	Händelse/aktivitet
0	Tågläge påbörjas.
0–3	Trafikverket granskar alla orsakskoder och eventuella justeringar görs. Trafikverkets avtalspart kan begära en förnyad bedömning, men Trafikverket kan fortfarande ändra den inrapporterade koden.
4–6	Trafikverkets avtalspart kan granska orsakskoden i systemet ”Här och Nu” och därefter begära en förnyad bedömning av orsakskoden.
7–9	Trafikverket analyserar begäran om förnyad bedömning och beslutar om tillstyrkan eller avslag. Dag 9 låses koden och ligger till grund för kommande fakturering och uppföljning.

Tabell 6.14 Process för orsakskodning och begäran om förnyad bedömning

Formulär för begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning finns på Trafikverkets webbplats, [blanketter](#).

I bilaga 1.1 anges vart en begäran ska skickas.

6.5 Förändringar av avgifter

Trafikverket avser att ta ut bokningsavgift och kvalitetsavgifter för akut inställda tåg. Starttid för denna avgift kommer att ske efter den 1 juli. Trafikverket kommer att meddela tidpunkt för start vid ett senare tillfälle.

Under Tågplan 2015 kan bokningsavgiften respektive kvalitetsavgiften för akut inställda tåg komma att justeras. Trafikverket meddelar sådana förändringar i avvikelsemeddelanden som publiceras på Trafikverkets webbplats.

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

När det gäller beräkning av el, se avsnitten 5.4.1, 6.3.3 och 6.3.4. Trafikverkets avgift för el publiceras den 20:e varje månad i Trafikverkets elprisrapport. Se länk:

[Elprisrapport](#). Det prognostiserade priset i elprisrapporten ska endast ses som en indikation om prisnivån. Det pris som debiteras är utfallet av den aktuella månadens elhandel.

6.6 Debitering

Samtliga avgifter betalas mot faktura från Trafikverket. Betalningsansvarig är det företag som tecknar avtal om tilldelad tjänst. Avgifterna debiteras månadsvis.

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 och inkomma med en förklaring av vad det är som ifrågasätts före fakturans förfallodatum, för att undvika dröjsmålsränta

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

Trafikverkets avtalspart har inte rätt att innehålla betalning av avgifter och har heller inte kvittningsrätt gentemot fordringar avseende avgifter. Om ett järnvägsföretag eller en trafikorganisatör betalar för sent vid två eller fler tillfällen under en och samma tågplanepериод, har Trafikverket rätt att stoppa leveransen av tjänster eller häva parternas trafikeringsavtal med omedelbar verkan.

För leverantörsfakturor utställda till Trafikverket ska betalningsvillkoret vara 30 dagar, om inte annat överenskoms.

7 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

7.1 Trafikeringsavtal

Trafikverkets allmänna avtalsvillkor gäller i och med att trafikeringsavtal tecknas och innehåller bestämmelser för att använda tågläge och övriga järnvägstjänster.

I trafikeringsavtalet (eller annat särskilt upprättat avtal om användning av tjänst) har Trafikverket och järnvägsföretag eller trafikorganisatör bestämt vad som gäller vid leverans och användning av tjänst.

7.2 Handlingar och ansvar

Om det i avtalshandlingarna förekommer uppgifter som strider mot varandra gäller de i följande ordning, om inte omständigheterna uppenbarligen föranleder annat:

1. trafikeringsavtalet (eller annat avtal enligt 7.1)
2. allmänna avtalsvillkoren i järnvägsnätsbeskrivningen
3. järnvägsnätsbeskrivningen.

Vid utförande av rättigheter och skyldigheter får parterna anlita ersättare. Om Trafikverkets avtalspart anlitar ersättare ska de skriftligen meddela detta till Trafikverket senast 14 kalenderdygn innan ersättaren börjar. Det ska då tydligt framgå vilken behörighet ersättaren har. Den som anlitas som ersättare får inte anlita någon annan i sitt ställe utan särskilt medgivande från Trafikverket.

Parterna ansvarar gentemot varandra i alla avseenden för den som part sätter i sitt ställe samt den materiel, personal och övriga resurser som de använder eller anlitar. Vid ersättningskrav som följer av skyldighet ska parterna framföra dessa krav till varandra. För leverantörsfakturer utställda till Trafikverket ska betalningsvillkoret vara 30 dagar.

7.3 Parternas prestationer

7.3.1 Trafikverkets leverans

Utifrån trafikeringsavtalets omfattning ska Trafikverket leverera tåglägen och övriga tjänster till avtalsparten enligt beslut om fastställelse av tågplan inklusive bilagor och ”Tidtabellsbok”, sammanställning av planenliga körplaner, samt tillägg och ändringar som gäller enligt beslut om kapacitetstilldelning för tillkommande behov och/eller enligt daglig grafisk tidtabell.

7.3.2 Detaljerade villkor

Om parterna avtalat mer detaljerade villkor för leverans och användande av tjänster, ska tjänsterna utföras enligt dessa detaljerade villkor.

7.3.3 Avtalspartens användning

Trafikverkets avtalsparter ska använda Trafikverkets tjänster i enlighet med de villkor som framgår av Trafikverkets tilldelningsbeslut.

Om avtalsparten inser att användandet av en tjänst kommer att avvika från tilldelningen, ska denne omedelbart underrätta Trafikverket om detta. Avtalsparten ska avboka tilldelade tjänster som inte behövs.

Trafikverkets avtalsparter ska vid användning av de tjänster som Trafikverket levererar följa

- trafikeringsavtalets villkor
- järnvägsnätsbeskrivningens regler och villkor
- författningar som reglerar den aktuella verksamheten
- föreskrifter som finns angivna i bilaga 7.1.

Om avtalsparten inte följer de ovan nämnda villkoren för användning av tjänst har denne inte rätt att använda tjänsten, om inte Trafikverket ger tillåtelse, antingen genom ett nytt beslut om tilldelning av tjänst eller genom särskilt medgivande. Trafikverket kan lämna detta medgivande om någon annan inte påverkas. Om avtalsparten använder tjänster som inte tilldelats tas sedvanlig avgift för tjänsten ut, eventuella kostnader för reklamationer från andra järnvägsföretag och trafikorganisatörer samt kostnader för eventuell bortforsling av hindrande fordon.

7.3.4 Bärgningsresurs före användning

Trafikverkets avtalsparter ska visa att nödvändiga resurser för bärgning finns tillgängliga, med egna resurser eller genom avtal med någon annan, innan tjänsten används.

7.3.5 Betalning för tjänst

Trafikverkets avtalsparter ska betala för de tjänster som tillhandahålls samt vid avbokning enligt de regler och villkor som anges i järnvägsnätsbeskrivningen.

Trafikverkets avtalspart ska betala avgifter mot faktura.

7.4 Avvikelser från avtal

7.4.1 Kvalitetsavgift vid avvikelse

För parterna gäller att ömsesidigt leverera och använda tåglägen utan att orsaka avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal.

Den part som orsakar avvikelser från tågplan ska betala en kvalitetsavgift.

Skyldigheten att betala kvalitetsavgift gäller under normala driftsförhållanden. Trafikverket informerar om när normala driftsförhållanden inte råder.

7.4.2 Avgift vid omledning

Om Trafikverket inleder banarbeten för sent eller ställer in planerade banarbeten där orsaken beror på Trafikverket, ska avtalsparterna vid omledning betala avgifter enligt de tilldelade tåglägena.

7.4.3 Ersättning för merkostnader vid ändring av banarbeten

Trafikverket ska betala ersättning för merkostnader i tågproduktionen som uppstått efter det att tågplanen fastställts, som en följd av att

- banarbetstiden förlängs
- ett nytt banarbete tillkommer
- Trafikverket inte kommer att använda kapacitet som tilldelats för ett banarbete och inte meddelat detta senast 12 veckor innan den dag då arbetet skulle ha påbörjats.

Till merkostnader i tågproduktion räknas endast kostnader för

- ersättningstrafik (ersättningstransporter) för det berörda tåget
- ersättning för den längre färdvägen för det berörda tåget i form av avgifter till Trafikverket och ökade kostnader för fordon och personal
- ersättning för den tryckta informationen till allmänheten (hänvisningsskyltar, tidtabeller med mera).

Däremot inräknas inte exempelvis

- ersättning för utökad planeringsverksamhet
- ersättning för uteblivna intäkter och utebliven goodwill
- ersättning till tredje man.

Reklamation och begäran om ersättning för merkostnader i tågproduktion till följd av ändrade banarbeten ska ha kommit in till Trafikverket inom trettio (30) dagar från den dag då merkostnaderna uppkom. Reklamationen kan kompletteras med specificerade och verifierade merkostnader inom nittio (90) dagar från den dag då merkostnaderna uppkom. För reklamationer som kommer senare än trettio (30) dagar eller då de inte kompletterats med specificerade och verifierade merkostnader inom nittio (90) dagar, betalar Trafikverket ingen ersättning.

7.5 Avhjälpande av avvikelser

7.5.1 I samverkan och i dialog

Vid avvikelser från avtalat användande av infrastrukturen eller vid andra störningar ska parterna samverka för att avhjälpa avvikelserna eller störningen, om tiden tillåter. Vid omfattande störningar i trafik eller banarbete ska parterna föra en dialog.

7.5.2 Informera vid avvikelser och fel

Vid störningar ska part omedelbart informera motpart. Störningar ska avhjälpas så att trafikpåverkan minimeras.

Om det framgår att störningen inte kommer att avhjälpas inom en timme, ska den part som orsakar störningen informera motparten om hur arbetet med att avhjälpa störningen fortlöper. Trafikverket informerar genast också sina övriga berörda avtalsparter.

Trafikverket ska i god tid (helst 48 timmar innan) meddela järnvägsföretag och trafikorganisatör vilka åtgärder Trafikverket planerar att vidta vid vädervarningar eller annan liknande omständighet som SMHI, MSB eller annan myndighet eller organisation informerar om och som riskerar att påverka tågtrafiken i stor omfattning.

Om järnvägsföretag (eller trafikorganisatör) upptäcker fel i Trafikverkets anläggning ska det anmälas till Trafikverket. Trafikverket ska lämna information till den som anmält felet om vilka åtgärder som vidtas.

Avtalsparten ska även informera Trafikverkets trafikledning om förändringar som påverkar den planerade trafikinformationen.

7.5.3 Prognos för avhjälpande och fortsatt trafik

Part som orsakar störning ska lämna en prognos för när störningen kan vara avhjälpd.

Om akuta åtgärder inte avhjälpas störningen helt ska Trafikverket ta fram en prognos för möjligheterna till fullständigt avhjälpande. Prognosens innehåll ska meddelas Trafikverkets avtalsparter.

Trafikverket ska också lämna prognos på hur de berörda tåglägena påverkas och informera resenärer via Trafikverkets informationskanaler. Vid större störningar ska samråd ske med avtalsparterna för att avgöra vilka trafikåtgärder som ska vidtas innan slutgiltig information lämnas till resenärer.

7.5.4 Inställelsetid

Trafikverket ska verka för att inställelsetiden för personalen samt om möjligt även felavhjälpningstiden, blir högst en (1) timme.

7.5.5 Evakuering av resenärer

Trafikverket ska verka för att resenärer ska kunna evakueras inom två (2) timmar efter begäran från Trafikverkets avtalspart och snabbare i storstadsområden.

7.5.6 Vid olycka

Arbete på olycksplats sker i enlighet med avsnitt 3.

7.5.7 Begäran om röjning

Om Trafikverkets avtalsparter begär röjning ska Trafikverket skriftligen bekräfta detta inom ett dygn från det att begäran mottagits.

7.5.8 Resurser vid röjning

Vid röjning ska Trafikverkets avtalsparter, på Trafikverkets begäran, ställa fordon och förarpersonal till Trafikverkets förfogande, för transport av eget eller någon annans fordon eller egendom, till en plats som Trafikverket anvisar. Detta gäller under förutsättning att det kan ske utan avsevärda olägenheter och med beaktande av behörigheten hos Trafikverkets avtalsparter jämte berörd personal.

De resurser som ställs till Trafikverkets förfogande ska uppfylla de krav som gäller för användande av tjänst, se 7.3.3.

7.5.9 Ersättning vid röjning

För de resurser som Trafikverkets avtalspart ställer till Trafikverkets förfogande, för röjning åt någon annan än avtalsparten, har avtalsparten rätt till ersättning från Trafikverket för specificerade kostnader, inklusive kostnader för transport av fordon eller egendom, som tillhör avtalsparten eller någon annan. Begäran om sådan ersättning ska ha kommit in till Trafikverket inom sextio (60) dagar efter utförd röjning, annars betalar Trafikverket inte ut någon ersättning. Trafikverkets avtalspart kan träffa särskild överenskommelse om fakturering med någon annan part än Trafikverket.

Trafikverkets avtalsparter svarar själva för kostnader gällande bärgning och röjning av egna fordon och ska i förekommande fall ersätta Trafikverket för Trafikverkets specificerade kostnader för detta.

7.6 Ersättning vid skada

7.6.1 Ersättningsansvar

Parterna är ersättningsskyldiga för sakskador som man vållar motparten och som i varje enskilt fall överstiger 0,5 prisbasbelopp.

Parterna är dock inte ersättnings- eller skadeståndsskyldiga gentemot varandra för

- a) skador som uppkommit med anledning av att motparten inte fullgjort sina åtaganden enligt trafikeringsavtal eller annat särskilt avtal om användning av tjänst,
- b) följdskador eller indirekta skador, eller
- c) skador som uppkommit till följd av förhållanden som utgör befrielsegrunder enligt nedan.

Ovanstående gäller om inte något annat anges i trafikeringsavtalet, i annat särskilt avtal eller i dessa avtalsvillkor.

7.6.2 Vållande till skada

En part ska alltid anses ha orsakat motparten skada genom vållande om:

- a) skadan orsakats av partens fordon (eget, inhyrt, inlånat eller på annat sätt disponerat järnvägsfordon), maskiner eller framförandet av fordon och maskiner, inkluderande men inte begränsat till varmgång

- b) skadan orsakats av last, inbegripet bristfällig förpackning eller felaktig lastning som parten omhändertagit för befordran eller
- c) skadan orsakats av partens järnvägsnät, inkluderande, men inte begränsat till solkurva eller rälsbrott.

Dessutom gäller att Trafikverket alltid ska anses ha orsakat avtalsparten skada genom vållande om:

- skadan orsakats av träd på Trafikverkets fastighet eller på mark som omfattas av vegetationsröjningsservitut (sträckor enligt förteckning) till förmån för Trafikverkets fastighet, eller
- skadan orsakats av stenblock från bergsskärning eller tunnel som utförts eller underhålls av Trafikverket.

I fråga om vinterutrustade fordon gäller, utöver övriga bestämmelser i detta avtal, att Trafikverket alltid är att anse som vållande till skada på sådant fordon om skadan orsakats av att fordonet kört in i snömassor inom spårområdet, som inte hamnat där till följd av antingen järnvägstrafiken eller snöröjning på tredje mans infrastruktur eller fastighet.

Som vinterutrustat fordon räknas fordon med plog enligt specifikation publicerad på www.trafikverket.se vid tidpunkten för tecknande av trafikeringsavtal, alternativt med likvärdig utrustning, samt fordonsekipage med likvärdiga egenskaper.

Trafikverket anses som vållande till skada om den uppstår till följd av att Trafikverket underlåter eller dröjer oskäligt länge med att vidta åtgärder för att undanröja annat hinder i spår än snö, förutsatt att hindret är rapporterat som en akut händelse i enlighet med detta avtal, och förutsatt att Trafikverket råder över hindrets undanskaffning.

7.6.3 Medvållande till skada

Skadestånd som parterna ska betala ut med anledning av skada kan jämkas om den andra parten varit medvållande till skadan. Jämkningsen ska vara skälig med hänsyn till det skadan vållat vardera parterna.

7.6.4 Ersättningsbelopp

Ersättningsskyldighet vid sakskada omfattar sakens värde eller reparationskostnad (dock inte kostnad överstigande sakens värde), värdeminskning och stilleståndsersättning samt annan direkt skada. Se bilaga 7.3.

7.6.5 Ersättningsansvar vid skada som drabbat tredje man

Om tredje man kräver skadestånd från part och denne anser att motparten slutligen ska svara för skadeståndet, får part inte medge eller på annat sätt förfoga över kravet utan att vara överens om detta med motparten. Det innebär att part snarast ska anmäla skadeståndskravet till motparten.

Om part mottagit skadeståndsanspråk från tredje man och anser att motparten slutligen ska svara för skadeståndet, får motparten på egen risk och bekostnad föra talan i saken, efter att ha tagit emot anmälan enligt ovan. Om motparten då väljer

att inte föra sådan talan ska parten inte medge kravet eller träffa förlikning med anledning av kravet utan att först ha inhämtat motpartens synpunkter, vilka skäligen ska beaktas. Parterna ska agera skyndsamt vid tillämpningen av denna bestämmelse.

Om part, med beaktande av vad som anges i första och andra stycket ovan, har betalat ut skadestånd eller ersättning till tredje man som enligt trafikeringsavtalet eller annat särskilt avtal om användning av tjänst ska bäras av motparten, har part regressrätt gentemot motparten. Regressrätten gäller oavsett vad som kan följa av lag eller annan författning avseende ansvaret. Den gäller dock endast ersättning som utgetts till tredje man på grund av skyldighet enligt författning eller trafikeringsavtalet.

Utöver den rätt till kompensation som följer av 7.4 samt 7.10 har avtalsparten inte rätt att regressvis erhålla ersättning från Trafikverket för ersättning som avtalsparten 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).

Trafikverket får, trots vad som anges ovan, återkräva ersättning för skada av avtalsparten, som enligt lag eller annan författning betalats till tredje man, endast om Trafikverket visar att avtalsparten orsakat skadan.

7.6.6 Ansvar vid järnvägsdrift

Trafikverkets avtalspart bär ansvaret för skador som till följd av järnvägsdrift förorsakas dennes personal, resande eller uppdragstagare samt gods och liknande som denne tagit hand om för befordran. Om avtalsparten betalat ut ersättning för sådana skador får ersättningen återkrävas från Trafikverket endast om Trafikverket har orsakat skadan.

7.6.7 Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning

Om en skada uppkommer i samband med röjning som Trafikverket har begärt, ska Trafikverket svara för skadan under förutsättning att avtalsparten ställt resurser till Trafikverkets förfogande enligt vad som anges i 7.5.8. Detta gäller dock inte om avtalspartens förarpersonal gjort sig skyldig till vårdslöshet i samband med röjningen. Vid bedömningen av vad som är vårdslöshet i samband med röjningen ska parterna särskilt ta hänsyn till de svårigheter som kan finnas vid röjning.

Om en skada uppkommer till följd av att resurser som ställts till Trafikverkets förfogande inte uppfyllt kraven enligt 7.5.8, så ansvarar avtalsparten för Trafikverkets skada eller vad Trafikverket har betalat till tredje man, på samma sätt som vid vållande.

7.6.8 Underlag för skadeutredning

Vid skada ska parterna se till att nödvändig utredning genomförs, som visar vad som orsakat skadan. Den part som har kontroll över anläggning, fordon eller maskin ska tillhandahålla de tekniska underlag som motparten frågar efter och som är av betydelse för utredningen.

7.6.9 Tidsfrist för krav på ersättning

Krav med anledning av skada ska framföras till den andra parten snarast och senast inom nittio (90) dagar (a) från den händelse som orsakade skadan, eller (b) om det avser krav från tredje man, från den tidpunkt då parten tog emot kravet. Parternas rätt till ersättning gäller endast inom dessa 90 dagar.

Krav ska framföras skriftligen, men behöver inte inledningsvis vara belopps-specificerat. Det ska däremot innehålla en preliminär redogörelse för de förhållanden som anges som grund för kravet.

7.6.10 Påvisande av vårdslöshet

Om sammanhang mellan orsak och skada fastställs krävs det inte, i fall som avses i 7.6.3, att den skadelidande parten visar att den andra parten varit vårdslös. Om utredningen inte visar vad som orsakat skadan ska parterna bära sina egna kostnader.

7.7 Befrielsegrunder

7.7.1 Informera om befrielsegrund

Parterna är fria från ansvar för bristande fullgörelse av sina avtalsförpliktelser om bristen förorsakats av krig, terrorism, upplopp, arbetsinställelse, brist i den allmänna energiförsörjningen i landet, blockad, eldsvåda eller explosion, myndighetsbeslut eller annan händelse, som parterna inte råder över eller när en sådan omständighet drabbar en underleverantör. Parterna har som befrielsegrund inte rätt att hänvisa till händelse som orsakats av eget agerande eller eget beslut.

Om befrielsegrund enligt ovan är aktuell ska den part som hänvisar till befrielsegrunden göra motiverade åtgärder för att minska och undanröja effekterna av händelsen.

Den part som begär befrielse enligt bestämmelserna ovan ska utan dröjsmål underrätta motparten och snarast meddela denne när befrielsegrunden upphört.

7.7.2 Statens rätt att använda järnvägen

Av hänsyn till rikets försvar, säkerhet, beredskap och mobilisering eller på grund av militär- eller beredskapsövning som sker under beredskapstillstånd eller liknande skäl, har staten rätt att använda Trafikverkets järnvägsnät, vilket även omfattar den trafikeringsrätt och kapacitetsfördelning som tillkommer Trafikverkets avtalspart i den omfattning och utsträckning som staten anser nödvändig. I dessa fall är Trafikverket fritt från ansvar för bristande fullgörelse av sina avtalsförpliktelser. Trafikverkets avtalspart har i det sammanhanget rätt till ersättning från staten för det intrång statens användning medfört, i den mån rätt till ersättning följer av lag eller författning. Denna ersättning ska i så fall betalas ut av den myndighet som i lag eller författning anges som ersättningsskyldig.

7.8 Avtalets giltighet

7.8.1 Trafikeringsavtal

Trafikeringsavtalet eller annat särskilt avtal om användning av tjänst gäller som längst under en (1) tågplaneperiod. Alternativt kan dessa avtal också sägas upp skriftligen och upphör att gälla vid månadsskiftet som inträffar närmast efter tre (3) månader från den dag uppsägningen kommit adressaten tillhanda.

7.8.2 Uppsägning vid kontraktsbrott

Om en part gör sig skyldig till väsentligt kontraktsbrott har motparten, oavsett vad som anges i 7.8.1, rätt att säga upp avtalet till omedelbart upphörande efter trettio (30) dagar om motparten skriftligen meddelat parten att avtalet kommer att sägas upp till följd av kontraktsbrott. Rätten att på sådant sätt säga upp avtalet till omedelbart upphörande gäller endast om kontraktsbrottet inte undanröjts vid utgången av dessa 30 dagar.

Den part som tagit emot ett skriftligt meddelande ska i samråd med den andra parten efter bästa förmåga vidta åtgärder för att så fort som möjligt undanröja kontraktsbrottet.

Trafikverket har dock rätt att med omedelbar verkan häva parternas trafikeringsavtal om ett järnvägsföretag eller en trafikorganisatör är i dröjsmål med betalning (se kapitel 6).

7.8.3 Avtal upphör att gälla vid konkurs och vid indraget tillstånd

Trafikeringsavtalet eller annat särskilt avtal om användning av tjänst upphör att gälla med omedelbar verkan, utan särskild uppsägning, om någon part försätts i konkurs eller att tillståndet för järnvägsföretaget att utföra trafik har återkallats.

7.9 Tvist

7.9.1 Samrådsorgan i första hand

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. Om parterna inte kommit överens om något annat gäller Transportstyrelsen eller svensk allmän domstol som exklusivt forum när en tvist inte kan lösas genom samråd.

7.10 Vissa internationella transporter

7.10.1 Regler enligt COTIF

För internationella transporter där COTIF bihang A och B kan tillämpas (fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999) ska parterna tillämpa de bestämmelser som följer av COTIF bihang E.

För sådana transporter gäller dessutom bestämmelserna i detta avtal i den mån de är förenliga med COTIF bihang E.

Kontakter

Information om järnvägsnätsbeskrivningen

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

Trafikverket
Avdelning Trafik, Enhet Affärsutveckling
781 89 Borlänge
E-post: networkstatement@trafikverket.se
Webbplats: <http://www.trafikverket.se/jnb>

Information om övriga frågor som rör Trafikverket

Trafikverket
781 89 Borlänge
Telefon: 0771-921 921
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Webbplats: <http://www.trafikverket.se>

Övriga kontakter

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

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

Kundtjänst

Ansökan om behörighet till Trafikverkets system och verktyg samt frågor av generell karaktär.

Trafikverket
Kundtjänst
781 89 Borlänge
Telefon: 0771-921 921
E-post: kundservice.jarnvag@trafikverket.se

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

Internationell tågtrafik enligt avsnitt 1.9.1

Information om RNE (RailNetEurope), kontaktpersoner, kapacitet för internationella tåglägen OSS, systemet Path Coordination System (PCS) och gemensamma definitioner inom RNE presenteras på RNE:s hemsida:

www.rne.eu (se även avsnitt 4.3)

Framställan av krav med anledning av sakskada enligt avsnitt 7.6

Trafikverket
TRAV-skador
781 89 Borlänge
E-post: TRAV-skador@trafikverket.se

Tilldelningsprocess enligt avsnitt 4.3

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

Trafikverket
Avdelning Trafik, Enhet Trafikplanering
781 89 Borlänge
E-post: trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se

Ansökan avser

- 1.9.1, One Stop Shop, ansökan om kapacitet inom RNE
- 4.2.1, tillgång till Path Coordination System (PCS)

E-post: oss@trafikverket.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 - 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 ¹⁾
- 5.5.2* - tillhandahållande av extra information.

¹⁾ Sökanden ska lämna kompletterande information om vem som de avser ska utföra tågbildningstjänsten enligt avsnitt 5.4.4. Informationen lämnas via e-post till Trafikverkets trafikplanering.

Ansökan senast 2014-04-14

Trafikverket
Avdelning Trafik, Enhet Trafikplanering
781 89 Borlänge
Via Trafikverkets e-tjänst (Ansökan om kapacitet)
* Via Trafikverkets it-stöd (Planno), senast 2014-11-30

Ansökan fram till kl. 15.00 vardagar innan kommande driftperiod
Driftperiod är i normalfallet efterföljande dygn (kl. 00.00–24.00) utom för dag före
lördagar, aftnar och helgdagar då driftsperioden är fram till nästkommande helgfri
vardag kl. 24.00.

Trafikverket
Avdelning Trafik, Enhet Trafikplanering
781 89 Borlänge
Telefon: 0771-921 921
Via Trafikverkets e-tjänst (Ansökan om kapacitet)
* Via Trafikverkets it-stöd (Planno)
eller för uppdatering av poster som sökanden inte har access till:
via e-post: trafikinformation.jarnvag.ktp@trafikverket.se

Ansökan från kl. 15.00 vardagar innan kommande driftperiod
samt under driftperioden.

Driftperiod är i normalfallet efterföljande dygn (kl. 00.00–24.00) utom för dag före
lördagar, aftnar och helgdagar då driftsperioden är fram till nästkommande helgfri
vardag kl. 24.00.

Ansökan avser tjänst inom trafikledningsområde Syd

Trafikverket
Trafikledningsområde Syd
Box 51
201 20 Malmö
Telefax: 040-680 35 49
E-post: tagledaren.syd@trafikverket.se
*E-post: trafikinformationsledaren.syd@trafikverket.se

Ansökan avser tjänst inom trafikledningsområde Väst

Trafikverket
Trafikledningsområde Väst
Kruthusgatan 9
411 04 Göteborg
Telefax: 031-792 43 59
E-post: tagledaren.vast@trafikverket.se
*E-post: trafikinformationsledaren.vast@trafikverket.se

Ansökan avser tjänst inom trafikledningsområde Öst

Trafikverket
Trafikledningsområde Öst
Box 70 302
107 23 Stockholm
Telefax: 08-762 23 55
E-post: tagledaren.ost@trafikverket.se

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

*E-post: trafikinformationsledaren.ost@trafikverket.se

Ansökan avser tjänst inom trafikledningsområde Nord

Trafikverket
Trafikledningsområde Nord
Box 854
801 31 Gävle
Telefax: 026-64 43 49
E-post: tagledaren.nord@trafikverket.se
*E-post: trafikinformationsledaren.nord@trafikverket.se

Förhandskontakt om behovet av långtidsuppställning enligt avsnitt 5.3.7

Skriftlig beskrivning sänds till Trafikverket:

Trafikverket
Avdelning Trafik, Enhet Trafikplanering
781 89 Borlänge
E-post: trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se

Tågbildningstjänster på trafikplats Hagalund enligt avsnitt 5.4.4

ISS Facility Services AB
Kontaktperson: Jari Rousu, driftchef Nord – Segment Transport

ISS Facility Services AB
Årstaängsvägen 11, Box 47636
117 94 STOCKHOLM
Mobil: +46 734 365 160 Fax: +46 8 681 63 80
E-post: jari.rousu@se.issworld.com

Tilläggstjänster enligt avsnitt 5.4.5

Avser frågor om villkor och tillstånd för specialtransport:

Trafikverket
Avdelning Trafik, Enhet Trafikplanering
781 89 Borlänge
Telefon – Transportvillkor: 010-123 16 00
Telefon – Transporttillstånd: 010-124 05 10
E-post: specialtransporter.jarnvag@trafikverket.se

Extra tjänster enligt avsnitt 5.5

Ansökan avser:

- 5.5.2 Kompletterande trafikinformation till resenär

Trafikverket
Avdelning Trafik, Enhet Trafikplanering
781 89 Borlänge
Telefon: 0771-921 921

- 5.5.4 Andra extratjänster:

Villkor för provkörning av fordon

Trafikverket
Avdelning Trafik, Enhet Trafikplanering
781 89 Borlänge
E-post: provkorning.jarnvag@trafikverket.se

Mätvärden för bullermätning av fordon

E-post: sparsystem@trafikverket.se

Reklamation av tjänster och fakturafrågor

Trafikverket
Avdelning Trafik, Enhet Affärsutveckling
781 89 Borlänge
E-post: fakturering.jarnvag@trafikverket.se

Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning enligt avsnitt 6.4.5

E-post: begaranomnyorsakskod@trafikverket.se

Uppgifter om fordonstyp och strömvtagarmodell enligt bilaga 2.1

Trafikverket
Avdelning Trafik
781 89 Borlänge
E-post: fordon@trafikverket.se

Faktura för röjning enligt kapitel 7 – Trafikverkets allmänna avtalsvillkor, avsnitt 7.5.9

Trafikverket
Box 851, EF 1207
838 26 FRÖSÖN

Faktura som avser sakskada enligt bilaga 7.3 – Rutiner vid skadereglering, avsnitt 1.7.4

Trafikverket
Box 851, EF 1207
838 26 FRÖSÖN

Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång

1. Anmälan om uppgifter

Järnvägsföretagen svarar för att senast i samband med tågets avgång lämna uppgifter till Trafikverket i enlighet med vad som anges nedan. Rapportering sker via ett gränssnitt till Trafikverkets datasystem. Vad som här anges för tågfärd ska i tillämplig omfattning även gälla för spärrfärd och växling. Vid växling och spärrfärd ska UN-nummer kunna lämnas om det efterfrågas i händelse av olycka eller utsläpp.

2. Uppgifter

För varje tåg ska uppgifter lämnas om

- järnvägsföretag, enligt järnvägslagen (2004: 519)
- trafikorganisatör
- betalningsansvarig
- betalningsansvarig för drivmotorström
- tågnummer, som tilldelats av Trafikverket
- tåget är ett resandetåg
- tågets tilldelade startdatum
- transportvillkorsidentitet ärendebeteckning för beslut om transportvillkor för varje vagn (vid framförande av specialtransport)
- telefonnummer till föraren.

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

- identifikationskod (uppdelat på littera och fordonsnummer)
- 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:
 - elmätare med tidsupplöst mätning
 - elmätare utan tidsupplöst mätning
 - schablondebitering
- största tillåtna hastighet (km/tim)
- trafikplats för avgång.

För varje godsvagn som ingår i tåget ska uppgifter lämnas om

- identifikationskod
- egenvikt: vikten av det olastade fordonet (ton)
- längd över buffertar (m)
- största tillåtna hastighet (km/tim)
- lastprofil (anges som lastprofil A, B eller C). Se även avsnitt 3.3.2 Referensprofil.)
- trafikplats för avgång (anges endast om vagnen ska rangeras)
- UN-nummer (i förekommande fall), position i tåget, Lastad JA/NEJ
- lastvikt (ton).

För varje personvagn som ingår i tåget ska uppgifter lämnas om

- 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)
- största tillåtna hastighet (km/tim).

3. Förändrade uppgifter

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

Uppgifter om fordonstyp och strömvtagarmodell

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

Strömvtagarmodell	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/Rd		•		•	•			•	•	
Ra			•						•	
Ma			•							
IORE									•	
EL16							•		•	
EL15	•		•							
EL14						•				
EL13						•				
EG										•
Dm3			•							
Da			•							
Bm 68 B						•				
X420								•		
X60/X61/X62									•	
X50-X55									•	
X40									•	
BR241/RE/185	•									
BR441									•	

Säkerhet vid aktiviteter i spårområde

1 Elsäkerhet

1.1 Skadad eller nedfallen ledning

En skadad eller nedfallen ledning och andra föremål i dess närhet ska alltid betraktas som spänningssatta och därmed livsfarliga. Gå ej nära nedfallen ledning eller urspåret fordon med uppfälld strömvtagare. Strömvtagare ska om möjligt sänkas ner, kan detta inte göras ska eldriftledaren omedelbart kontaktas för fränkoppling av spänningen.

Ring omgående larmnummer 112 eller Trafikverkets produktionsplats. Varna andra personer och vakta beroende på omständigheterna till dess att en elarbetsansvarig eller ansvarigt befäl hos räddningstjänsten kommit på plats och tagit över ansvaret.

1.2 Stegar och andra långa föremål

Föremål av ledande material får inte hanteras så att det finns risk att de kommer inom närområdet.

En flyttbar stege som är längre än 2 meter och som hanteras inom 4 meter från en högspänningsanläggning ska vara av icke-ledande material samt vara försedd med en varningsskylt avseende elfaran.

Varningsskylten ska utformas enligt kraven i ELSÄK-FS 2008:2, *allmän varning för elektrisk fara* och placeras ca 2 meter från stegens rotända.

1.3 Växelvärmeanläggningar

Vid fel på växelvärmeelement kan rälen anta farlig spänning. För att eliminera risk för skada på grund av fel ska växelvärmeanläggningen alltid fränkopplas vid arbete i spårväxel.

Vid arbeten där direkt beröring av rälen inte förekommer (t.ex. vid snöröjning med kvast, rensning av staggrop) krävs inte fränkoppling av växelvärmeanläggningen.

Vid arbete på växelvärmeanläggningen ska reglerna i ESA (elsäkerhetsanvisning) följas.

I riskbedömningen ska det framgå om växelvärmeanläggningen behöver fränkopplas.

1.4 Tillträde till driftrum

För att få vistas i driftrum på egen hand krävs att personen är tillräckligt instruerad för att undgå de faror som elektriciteten kan medföra. Personal som inte är instruerad får endast vistas i driftrum under uppsikt av fackkunnig person. Övriga regler för driftrum finns i ELSÄK-FS 2008:2.

2 Säkerhetszon

Säkerhetszonen sträcker sig minst 2,20 meter ut från närmaste räl. Ingen vistelse i säkerhetszonen får förekomma 10 sek innan ett spårfordon passerar.

Upplag eller liknande får inte sträcka sig in i säkerhetszonen eller närmare en spänningssatt anläggningsdel än 4 meter.

3 Varselkläder

Personer som vistas inom spårområdet ska bära varselkläder som uppfyller standard EN 471, klass 2. Logotyper eller andra färgsättningar som inte är fluorescerande får inte påverka ytan som standarden påvisar.

Tillgänglig infrastruktur

Dokumentet lämpar sig inte för publicering i tryckt form. Dokumentet finns tillgängligt på Trafikverkets webbplats.

http://www.trafikverket.se/contentassets/f770e5276a9e4158ab512e85c6e27092/bilaga_3_1_jnb_2015_tillganglig_infrastruktur_sidospar_bis-rapporter_150615.xlsx

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Mellersta
Bergslagsbanan Gä-Fv
Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
145447 PSB	(STL)	(FV)		Bärighetsåtgärder för malmtransporter	E	1514 1515	1514 1515	F-S M	00:00 00:00	24:00 18:00	H H		A	Stl 24 - Fv 311 A Stl 24 - Fv 311	X X		PSB M3 Trafikpåverkan: Trafikavbrott 5 dygn (Ställdalen)- (Frövi). Objektet berör ingen av driftplatserna Frövi, Ställdalen
																	Joakim Holtbäck 070-600 44 96
145449 PSB	(STL)	(FV)		Bärighetsåtgärder för malmtransporter	E	1528	1532	M-S	00:00	24:00	H		A	Stl 24 - Fv 311	X		PSB M3 Trafikpåverkan: Trafikavbrott 5 veckor, dygnet runt (Ställdalen)-(Frövi). Objektet berör ingen av driftplatserna Frövi, Ställdalen
																	Joakim Holtbäck 070-600 44 96

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Mellersta
Norra stambanan Bä-Gä
Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
156181 PSB	(BN)	(RBO)		Växelbyte /Komponentbyte/urgrävning	Alla	1523	1523	To-S	08:00	23:00	H	Vxl byte Vxl flytt	A	Rbo infsi 2/2-Bn infsi 2/4,3/4	X	PSB M 2	Trafikpåverkan: Trafikavbrott stambanan Ockelbo-Bollnäs helger v. 1523 (110 timmar), v. 1542 (30 timmar) v. 1543 120 timmar
						1543	1543	To-S	08:00	23:00	H	Växelinläggnin g	A	Rbo infsi 2/2-Bn infsi 2/4,3/4			
					NED 3	1520	1525	M-S	07:00	24:00	H		H (sth: 160/70 km+m: 299,825/300,700 Längd: 875)				
						1526	1526	M-To	00:00	15:00	H		H (sth: 160/40 km+m: 299,825/300,700 Längd: 875)				
						1526	1526	To-S	15:00	24:00	H		H (sth: 160/70 km+m: 299,825/300,700 Längd: 875)				
						1527	1542	M-S	00:00	24:00	H		H (sth: 160/70 km+m: 299,825/300,700 Längd: 875)				
						1543	1543	M-To	00:00	15:00	H		H (sth: 160/70 km+m: 299,825/300,700 Längd: 875)				
					Alla 3	1543	1543	S	23:00	24:00	D		H (sth: 160/40 km+m: 299,400/300,700 Längd: 1300)				
						1544	1544	M-O	00:00	15:00	H		H (sth: 160/40 km+m: 299,400/300,700 Längd: 1300)				
						1544	1544	O-L	15:00	15:00	H		H (sth: 160/70 km+m: 299,400/300,700 Längd: 1300)				
156187 PSB	KLS			För/efterarbeten Växelbyte+växelflytt	Alla	1520	1522	S	22:00	24:00	D	För och efterarbeten	A	Kls infsi 2/2- Kls infsi 2/1,3/1	X	PSB M2	Trafikpåverkan: Trafikavbrott stambanan Ockelbo-Bollnäs nattider v. 1521-1523, begränsad famkomlighet dagtid 1520, 1524-1527, 1543-1544
						1521	1523	M	00:00	03:00	D	För och efterarbeten	A	Kls infsi 2/2- Kls infsi 2/1,3/1	X		
						1521	1522	nmTi-nmF	22:00	03:00	D	För och efterarbeten	A	Kls infsi 2/2- Kls infsi 2/1,3/1	X		
						1523	1523	nmTi nmO	22:00	03:00	D	För och efterarbeten	A	Kls infsi 2/2- Kls infsi 2/1,3/1	X		
					4	1520	1520	M-To	07:00	15:00	D	För och efterarbeten	A	Kls 4/5-Kls 4/6	X		
					3,4	1524	1524	M-S	00:00	00:00	H	För och efterarbeten	A	Kls msi 3/6,4/6- Kls msi 3/5,4/5	X		
						1525	1525	M-To	00:00	15:00	H	För och efterarbeten	A	Kls N2- Kls msi 3/5,4/5	X		
					4	1526	1526	M-S	07:00	24:00	H	För och efterarbeten	A	Kls 4/5-Kls 4/6	X		
						1527	1527	M-F	00:00	15:00	H	För och efterarbeten	A	Kls 4/5-Kls 4/6	X		
						1527	1542	M-F	09:00	15:00	D	För och efterarbeten	A	Kls 4/5-Kls 4/6	X		
					Alla	1543	1543	M-O	09:00	15:00	D	För och efterarbeten	A	Kls L1-Kls U2,N2	X		
						1544	1544	O-F	09:00	15:00	D	För och efterarbeten	A	Kls L1-Kls U2,N2	X		

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Mellersta
Ostkustbanan
Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
145703 PSB	(SIK)	(HKL)		Spårbyte etapp 2 av3 Håg-Åkg/Efter arbeten	E	1527	1529	M-F	07:45	15:30	D	Spårbyte/Balla strening	A	Hkl infsi 4/1-Sik infsi 3/2	X		PSB M1
						1527	1529	L	07:00	18:00	D	Spårbyte/Balla strening	A	Hkl infsi 4/1-Sik infsi 3/2	X		Trafikpåverkan: Trafikavbrott Sundsvall-Hudiksvall
						1527	1529	S	05:10	16:30	D	Spårbyte/Balla strening	A	Hkl infsi 4/1-Sik infsi 3/2	X		Hastighetsnedsättningen är flytande max 7000m 40/70 km/tim för spårbytet samt 1500 m stax åtgärder
						1530	1530	M-To	07:46	15:30	D	Spårbyte/Balla strening	A	Hkl infsi 4/1-Sik infsi 3/2	X		
						1530	1530	F-S	07:46	16:30	H	Spårbyte/Balla strening	A	Hkl infsi 4/1-Sik infsi 3/2	X		
						1531	1531	M-F	07:46	15:30	D	Spårbyte/Balla strening	A	Hkl infsi 4/1-Sik infsi 3/2	X		
						1531	1531	L	07:00	18:00	D	Spårbyte/Balla strening	A	Hkl infsi 4/1-Sik infsi 3/2	X		
						1531	1531	S	05:10	16:30	D	Spårbyte/Balla strening	A	Hkl infsi 4/1-Sik infsi 3/2	X		
						1538	1538	M-F	09:00	15:00	D	Efterarbeten	A	Hkl infsi 4/1-Sik infsi 3/2	X		
						1539	1539	M-O	09:00	15:00	D	Efterarbeten	A	Hkl infsi 4/1-Sik infsi 3/2	X		
						1540	1542	M-F	09:00	15:00	D	Efterarbeten	A	Hkl infsi 4/1-Sik infsi 3/2	X		
						1527	1532	M-S	15:30	16:30	H		H	(sth: -/40 km+m: 284,215/- Längd: 3500)			
						1527	1527	O-S	15:30	24:00	H		H	(sth: -/70 km+m: -/315,498 Längd: 3500)			
						1528	1533	M-S	00:00	15:30	H		H	(sth: -/70 km+m: -/315,498 Längd: 3500)			
						1527	1542	M-S	00:00	24:00	H		H	(sth: -/70 Längd: 1500)			

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Norra

Stamb gm Ö Norrland Utom Vns-Uå

Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
145775 PSB	BDS	JRN		Spårbyte Bds-Bst etapp 1	E	1532	1542	nmTi-nmM	23:20	06:20	D	spårbyte	A	Bds 2/1 - Jrn 2/2, Nyf 2/2	X	PSB N1	
						1532	1542	M-S	00:00	24:00	H		H	(sth: 140/70 km+m: 1140,208/1002,584 Längd: 7000)			Trafikpåverkan: Trafikavbrott (Boden södra-Jörn) under 10 veckor .
						1532	1542	M-S	00:00	24:00	H		H	(sth: 70/40 km+m: 1140,208/1002,584 Längd: 4000)			Spårbyte etapp 1 Boden södra -Älvsbyn samt förarbete etapp 2 Älvsbyn-Jörn.
																	Flytande hastighetsnedsättning 40/70 varav sth 70 i 7000 m samt inom det sth 40 i 4000 m.

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Östra

Godsstråket gm Bergslagen

Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D Detalj	Påv Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
145459 PSB	Å	MDM	Stenkumla-Dunsjö dubbelspår	E	1514 1515	1514 1515	To-S MTi	17:00 00:00	24:00 06:00	H H	A Å 31,33 - Mdm 34,32,36 A Å 31,33 - Mdm 34,32,36	X X		Psb Ö 2. Trafikpåverkan: Totalavbrott
145460 PSB	Å	MDM	Stenkumla-Dunsjö dubbelspår	E	1528 1533	1532 1533	M-S M-S	00:00 00:00	24:00 24:00	H H	A Å 31,33 - Mdm 34,32,36 H (sth: 130/70 km+m: 215,000/224,000 Längd: 9000)	X		Psb Ö 2. Trafikpåverkan: Totalavbrott

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Östra

Mälarbanan Sub-Hsa

Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
145993 PSB	SPÅ	KHÄ		Mälarbanan - 15:1, omläggning Bkb	Alla	1514	1514	S	22:30	24:00	D		A	Spå 23, 53 - Khä 51, 21	X		PSB Ö4
						1515	1515	M-F	00:00	24:00	H		A	Spå 23, 53 - Khä 51, 21	X		Trafikpåverkan
						1516	1516	M	00:00	04:30	D		A	Spå 23, 53 - Khä 51, 21	X		Trafikavbrott Spånga - Kallhäll. Går att vända i Spånga.
						1516	1516	F-S	04:30	24:00	H		H	(sth: 140/70 km+m: 13,800/16,100 Längd: 2300)			
						1517	1517	M-S	00:00	09:05	H		H	(sth: 140/70 km+m: 13,800/16,100 Längd: 2300)			Hastighetsnedsättning för tonage.
145997 PSB	SPÅ	KHÄ		Mälarbanan - 15:2, omläggning Jkb - Khä	Alla	1526	1526	LS	22:30	24:00	H		A	Spå 23, 53 - Khä 51, 21	X		PSB Ö5
						1527	1531	M-S	00:00	24:00	H		A	Spå 23, 53 - Khä 51, 21	X		Trafikpåverkan
						1532	1532	M	00:00	04:30	D		A	Spå 23, 53 - Khä 51, 21	X		Trafikavbrott Spånga - Kallhäll. Går att vända i Spånga.
146096 PSB	SPÅ	KHÄ		Mälarbanan - 15:3 Stationshus, rivning skyddsportal	Alla	1544	1544	F-S	22:30	24:00	H		A	Spå 23,53 - Khä 51,21	X		PSB Ö6
						1545	1545	M	00:00	04:30	D		A	Spå 23,53 - Khä 51,21	X		Trafikpåverkan Trafikavbrott Spånga - Kallhäll. Går att vända i Spånga.
146619 PSB	SPÅ	KHÄ		Mälarbanan - 15:2 Inkoppling, signalbesiktning	Alla	1533	1533	LS	02:00	24:00	H		A	Spå 53, 23 - Khä 51, 21			PSB Ö5
					NED	1534	1534	M	00:00	04:30	D		A	Spå 53, 23 - Khä 51, 21			Trafikpåverkan
						1534	1534	M-S	04:30	04:30	H		H	(sth: 130/70 km+m: 17,200/19,500 Längd: 2300)			Trafikavbrott Spånga - (Kungsängen). Går att vända i Spånga och Kungsängen.
146100 PSB	SPÅ	(KÄN)		Mälarbanan - förlängda arbetspass söndagar	Alla	1502	1511	S	02:00	08:50	D		A	Spå 23,53 - Kän 52,22	X		Hastighetsnedsättning för tonage. PSB Ö7
						1515	1522	S	02:00	08:50	D		A	Spå 23,53 - Kän 52,22	X		Trafikpåverkan
						1534	1543	S	02:00	08:50	D		A	Spå 23,53 - Kän 52,22	X		Trafikavbrott Spånga - (Kungsängen). Går att vända i Spånga och Kungsängen.
						1545	1549	S	02:00	08:50	D		A	Spå 23,53 - Kän 52,22	X		

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Östra

Nynäsbanan Äs-Nft

Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	KI fr	KI ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
142113 PSB	(VHE)	NYH		Vhe - Nyh dubbelspårsutbyggnad	Alla	1526	1531	M-S	00:00	24:00	H		A	Vhe 22,52 - Nyh41,43,45	X		PSB Ö8 Trafikpåverkan Trafikavbrott (Västerhaninge) - Nynäshamn. Går att vända i Västerhaninge. H-nedsättning försätter i T16
						1503	1549	M-S	00:00	24:00	D		H	(sth: 140/40 km+m: 28,100/28,500 Längd: 400)			
						1550	1550	M-L	00:00	24:00	H		H	(sth: 140/40 km+m: 28,100/28,500 Längd: 400)			

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Östra

Ostkustbanan

Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
147060 PSB	SRV	(U)		Gamla Uppsala	Alla	1520	1520	To-S	00:00	24:00	H		A	Srv 33,31,61 - U 221,251	X		PSB M4 Trafikpåverkan Trafikavbrott Storvreta - (Uppsala).
147061 PSB	SRV	(U)		Gamla Uppsala	Alla	1536	1536	LS	00:00	16:00	H		A	Srv 33,31,61 - U 221,251	X		PSB M4 Trafikpåverkan Trafikavbrott Storvreta - (Uppsala).

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Östra

Stockholm-Solna

Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
146883 PSB	CST	KE		Kurvvrätning Cst - Sörentorp	A4,E7N, E6N,U4, D2 M	1514	1514	To-S	23:00	24:00	H		A	Cst 450,444,869,418 - Ke 168	X		PSB Ö9 Trafikpåverkan Trafikavbrott samtliga spår norr om serviceplf Stockholm C - driftspår D1 Karlberg. Tomtebodasödra in och utfart stängd. C-gruppen till, från sp M Karlberg stängd.
					A4,E7N, E6N,U4, D2 M	1515	1515	M	00:00	04:30	D		A	Cst 450,444,869,418 - Ke 168	X		
					M	1515	1515	M	00:00	04:30	D		A	Cst 576 - Ke 106			
145192 PSB	KE			Citybanan - Brostöd Etapp 3:1	N2	1505	1519	M-S	00:00	24:00	H		A	Ke 234 - Ke 297	X		PSB Ö10 Trafikpåverkan Trafikavbrott N2 höjd SWB viadukten Karlberg. Ingen trafik möjlig mellan Solna-Karlberg på sp N2 (pendelspåret).
						1520	1520	M	00:00	05:00	D		A	Ke 234 - Ke 297	X		
146880 PSB	SO	UDL		Inkoppling Cst - Sörentorp	D1,D2,G 1,20,19a, 19b,18a, 18b,17,9 1,92,93	1514	1514	To-S	23:00	24:00	H		A	So 1070,1072 - So hfpxl 101,102, So 1166,1168,1170,1172,1144,1153,1 183,1185,Udl 1336			PSB Ö9 Trafikpåverkan Trafikavbrott driftspåren Solna gräns - Ulriksdal.
						1515	1515	M	00:00	04:30	D		A	So 1070,1072 - So hfpxl 101,102, So 1166,1168,1170,1172,1144,1153,1 183,1185,Udl 1336			

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Östra

Stockholm-Älvsjö

Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
145178 PSB	CST			Citybanan - Breddning spår. Borrning pålar.	Alla	1514	1514	To-S	02:30	00:00	H		A	Sst 220, 222, 230, 232 - Cst 314, 316	X		PSB Ö12 Trafikpåverkan
						1515	1515	M	00:00	09:00	D		A	Sst 220, 222, 230, 232 - Cst 314, 316	X		Trafikavbrott (Stockholm C) - Stockholm Södra
147018 PSB	SST	ÅBE		Upprustning Gamla Årstabron	N1,N2	1515	1515	Ti-S	00:00	24:00	H		A	Sst 233,231 - Åbe 876,804,838	X		PSB Ö14
						1516	1531	M-S	00:00	24:00	H		A	Sst 233,231 - Åbe 876,804,838	X		Trafikpåverkan
						1532	1532	M	00:00	05:00	D		A	Sst 233,231 - Åbe 876,804,838	X		Trafikavbrott nedspårsbron mellan Stockholm Södra - Årstaberg. Går att vända nedspårssidan Årstaberg.
						1532	1532	M-S	00:00	24:00	D		H	(sth: 120/70 km+m: 3,400/4,150 Längd: 750)			Trafikering genom Älvsjö godbangård möjlig.
145181 PSB	(SST)	ÅS		Citybanan - Rivning av skyddsportal	Alla	1514	1514	To-S	02:30	24:00	H		A	Sst 220,222,230,232 - Ås 114,56,123,125,58,126	X		PSB Ö12 Trafikpåverkan
						1515	1515	M	00:00	09:00	D		A	Sst 220,222,230,232 - Ås 114,56,123,125,58,126	X		Trafikavbrott (Stockholm Södra) - Älvsjö
145185 PSB	(SST)	ÅS		Citybanan - Rivning skyddsportal	Alla	1512	1513	nmS nmM	22:00	06:00	D		A	Sst 220,222,230,232 - Ås 114,56,123, 125,58,126	X		PSB Ö11 Trafikpåverkan
						1513	1514	nmS nmM	22:00	06:00	D		A	Sst 220,222,230,232 - Ås 114,56,123, 125,58,126	X		Trafikavbrott (Stockholm Södra) - Älvsjö
145189 PSB	SST	ÅS		Citybanan - Rivning skyddsportal, markarbeten samt bullerplank	N1,N2	1525	1532	M-S	00:00	24:00	H		A	Ås 158, 774 - Sst 231, 233	X		PSB Ö13
						1533	1533	M-To	00:00	05:00	H		H	(sth: 120/80 km+m: 4,105/4,950 Längd: 845)			Trafikpåverkan Trafikavbrott båda nedspåren (Stockholm Södra) - Älvsjö

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Östra

Svealandsbanan

Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	KI fr	KI ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
145662 PSB	HÄD	MBY		Strängnäs-Härad dubbelspårutbyggnad	E	1516 1517	1516 1517	M-S M	04:30 00:00	24:00 04:30	H D		A Häd 122 - Mby 241 A Häd 122 - Mby 241		X X		Psb Ö 1. Trafikpåverkan: Totalavbrott
145663 PSB	HÄD	MBY		Strängnäs-Härad dubbelspårutbyggnad	E	1532 1533	1532 1533	M-S M	04:30 00:00	24:00 04:30	H D		A Häd 122 - Mby 241 A Häd 122 - Mby 241		X X		Psb Ö 1. Trafikpåverkan: Totalavbrott
145664 PSB	HÄD	MBY		Strängnäs-Härad dubbelspårutbyggnad	E	1545 1546	1545 1546	M-S M	04:30 00:00	24:00 04:30	H D		A Häd 122 - Mby 241 A Häd 122 - Mby 241		X X		Psb Ö 1. Trafikpåverkan: totalavbrott

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Östra

Södra Stambanan K-M

Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
151008 PSB	(TNS)	(GP)		Reparation av Stridabron, Tranås	UPP	1518	1518	To-S	20:00	20:00	H		A	TNSU 71/TNS 22 - GPU 71/GP 22	X		Psb Ö 3
						1540	1540	LS	06:00	24:00	H		A	TNSU 71/TNS 22 - GPU 71/GP 22	X		Trafikpåverkan: Totalavstängt vecka 18 To 20:00-S
						1541	1541	M	00:00	06:00	D		A	TNSU 71/TNS 22 - GPU 71/GP 22	X		20:00 & Vecka 40 L 06:00-S24:00 & Vecka 41 M
					NED	1518	1518	To-S	20:00	20:00	H		A	TNSN 41/TNS 52 - GPN 44/GP 42	X		00:00-06:00
						1540	1540	LS	06:00	24:00	H		A	TNSN 41/TNS 52 - GPN 44/GP 42	X		
						1541	1541	M	00:00	06:00	D		A	TNSN 41/TNS 52 - GPN 44/GP 42	X		Under tiden v1518-1541 kommer det att vara en hastighetsnedsättning på båda spåren till sth 70 km/h förbi arbetsplatsen.

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Södra
Godsstråket gm Skåne
Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
146229 PSB	(ÅP)	(TP)		Söderåsbanan etapp 2	E	1451	1540	M-S	00:00	24:00	H		A	åp--Tp	X		PSB S1 Trafikpåverkan: Totalavstängt Åstorp - Teckomatorp
146230 PSB	(TP)	(KG)		Spårbyte	E	1527	1534	M-S	00:00	24:00	H		A	Tp--Kg	X		PSB S3 Trafikpåverkan: Totalavstängt Teckomatorp - Kävlinge
143122 PSB	LRP	TRG		Trelleborgsbanan Totalavstängning	E 1,2	1533	1542	M-S	00:00	24:00	H	Totalavstängning	A	Irp 595 - trg dp	X		PSB S4 Trafikpåverkan: Totalavstängt Lockarp - Trelleborg Totalavstängning för arbeten inför pågatågstrafik. Sträckan Lockarp-Trelleborg avstängd, liksom driftplats Trelleborg. Innehåller, kontaktledningsombyggnad, spårbyten, växelinläggningar m.m

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Södra
Rååbanan
Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D Detalj	Påv Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
146519 PSB	(TP)	(E)		Marieholmsbanan, spår- och kontaktledningsupprustning	E	1541	1549	M-S	00:00	24:00	H	A Tp 24, E 105	X		PSB S5 Trafikpåverkan: Totalavstängt Teckomatorp - Eslöv v1541 - 1640

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Södra
Skånebanan Hb-Crgb
Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	KI fr	KI ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
146506 PSB	ÅP			Åstorps bangårdsupprustning	Alla	1517	1524	F-S	23:00	24:00	H		A	Hs51, Hs 21, Hs 22, Hs 24, Hs 52	X		PSB S2
						1518	1523	M	00:00	04:00	D		A	Hs51, Hs 21, Hs 22, Hs 24, Hs 52	X		Trafikpåverkan: Totalavstängt Åstorp driftplats
						1525	1532	M-S	00:00	24:00	H		A	Hs51, Hs 21, Hs 22, Hs 24, Hs 52	X		F - M v1517-23, 1533-39
						1533	1540	F-S	23:00	24:00	H		A	Hs51, Hs 21, Hs 22, Hs 24, Hs 52	X		F v1524 - M v1533
						1533	1539	M	00:00	04:00	D		A	Hs51, Hs 21, Hs 22, Hs 24, Hs 52	X		

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Västra
G närställv.omr. G-P
Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
147676 PSB	G	SEL		Arbete för ställverket Gul etapp	Alla 0-8,71, 72, 73, 74	1514	1514	F-S	00:00	24:00	H		A	si 341 - 343, 107, 105, 269,271, 273, 275, 277, 279, 281, 283, 285			
147677 PSB	G	SEL		Arbete för ställverket Gul etapp	Alla 0-8,71, 72, 73, 74	1520	1520	To-S	00:00	24:00	H		A	si 341 - 343, 107, 105, 269,271, 273, 275, 277, 279, 281, 283, 285			
147679 PSB	G	SEL		Arbete för ställverket Gul etapp	Alla 0-8,71, 72, 73, 74	1518	1518	F-S	00:00	12:00	H		A	si 341 - 343, 107, 105, 269,271, 273, 275, 277, 279, 281, 283, 285			
147681 PSB	G	SEL		Arbete för ställverket Gul etapp	Alla 0-8,71, 72, 73, 74	1516	1516	F-S	00:00	12:00	H		A	si 341 - 343, 107, 105, 269,271, 273, 275, 277, 279, 281, 283, 285			
147683 PSB	G	SEL		Arbete för ställverket Gul etapp	Alla 0-8,71, 72, 73, 74	1521	1521	F-S	00:00	12:00	H		A	si 341 - 343, 107, 105, 269,271, 273, 275, 277, 279, 281, 283, 285			
147686 PSB	G	SEL		Efterarbete för ställverket Gul etapp	0-3	1537	1537	nmTi-nmF	23:00	05:00	D		A	si 269, 271, 273, 275, 123, 286			PSB V2
147687 PSB	G	SEL		Efterarbete för ställverket Gul etapp	4-7	1538	1538	nmTi-nmF	23:00	05:00	D		A	si 107 - 105, 277, 279, 281, 283			PSB V2 Avstängda spår Möjligt att trafikera via smygen sp 8- 14
147695 PSB	G	SEL		Ibruktagning för ställverket Gul etapp	Alla 0-8,71, 72, 73, 74 Alla 0-8,71,72 ,73,74	1530	1530	To-S	00:00	24:00	H		A	si 101,103 107, 105,269, 271, 273, 275, 277, 279, 281, 283, 285			PSB V2 Totalavstängt Gul etapp Htsm kommer att finnas
147690 PSB	G	P		Huvudobjekt för ställverket Gul etapp	71,72,73, 74,0-8	1501	1549	M-To	00:00	05:00	D		A	si 171 - 173, 269, 271, 273, 275, 277, 279, 281, 283, 285, 107, 105			PSB V2 Trafikpåverkan: Detta objekt visar ramtiden för projektet under t14. Större tågstörningar detaljeras i andra objekt och detta kompletterar med smärre kontinuerliga insatser som ger marginella störningar som minutpåslag, ändrad p1f-tillgång eller extra växlingsrörelse.
147678 PSB	SEL	P		Arbete för ställverket Gul etapp	Alla 71,72	1514	1514	F-S	00:00	24:00	H		A	si J22 - J52, 341,343,470,472,319, 321			
147680 PSB	SEL	P		Arbete för ställverket Gul etapp	Alla 71,72	1518	1518	F-S	00:00	12:00	H		A	si J22 - J52, 341,343,470,472,319, 321			

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Västra

G närställv.omr. G-P

Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D Detalj	Påv Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av Anmärkningar
147682 PSB	SEL	P	Arbete för ställverket Gul etapp	Alla 71,72	1516	1516	F-S	00:00	12:00	H	A si J22 - J52, 341,343,470,472,319, 321		
147688 PSB	SEL	P	Tvärkanalisation för ställverket Gul etapp	71,72	1512	1513	L	00:00	08:00	D	A si 171 - 172, 341, 343		
147689 PSB	SEL	P	Tvärkanalisation för ställverket Gul etapp	71,72	1515	1515	L	00:00	04:30	D	A si 171 - 172, 341, 343		PSB V2 Totalavstängt Gul etapp
147694 PSB	SEL	P	Ibruktagning för ställverket Gul etapp	Alla 71,72 71,72	1530	1530	M-To F	00:00 00:00	24:00 12:00	H H	A si J22 - J52, 101,103,470,472,319, 321 A si 341 - 343, 101,103,		PSB V2 Totalavstängt Gul etapp öppnas upp till Sär Tov30. Öppnas upp över Gustavsplatsen Fre 12:00 Htsm kommer att finnas

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Västra
G närställv.omr. Gsh-Gb
Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
147654 PSB	GK	OR		Gbg hamnbanan och Marieholmsbron, ökad kapacitet och dubbelspår	E 88, 461-468	1514	1514	LS	00:00	24:00	H	Arbete med bank och bro för spår 91.	A	si 624- si 455, si 457	X		PSB V1
					E 88, 1A, 2A och 3A	1546	1546	LS	00:00	24:00	H	Generering ny Marieholmsbro	A	si 612- si 652, si 654, si 635	X		Trafikpåverkan: Gods kan komma fram via GBM förutom vid inkopplingen helgen v 46. Totalavstängt 48h för all trafik.
					E Backasp året	1501	1550	M-L	00:00	24:00	H	Hela året stängt	A				

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Västra
G närställv.omr. Gsv-Sär-Sel
Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
147691 PSB	SÄR	GSV		Ibruktagning för ny uppställningsbangård Sär	51, Bombard ierhallen	1548	1548	F-S	00:00	24:00	H		A	si 365 - 357, 430			PSB V2
						1549	1549	M	00:00	24:00	H		A	si 365 - 357, 430			

H/D: H = Hel sammanhängande tid mer än 24 h

D = Delad tid återkommande enligt dagangivelse

Påverkan: A = Avstängt spår

B = Begränsad framkomlighet

H = Hastighetsnedsättning

Västra

Västra Stambanan Söö-G

Vecka : 1450 1551

Obj / Kls	Fran	Till	Espd	Beskrivning	Sp	V fr	V ti	Dagar	Kl fr	Kl ti	H/D	Detalj	Påv	Begränsningspkt/ Ha-nedsättning	Splös	Av	Anmärkningar
154226 PSB	(VGÅ)	(A)		Algutsgården förbigångsspår ny driftplats	Alla	1514	1514	F-S	00:00	24:00	H		A	N (A) si 62,si68 -(VGÅ) si 31, U (A) si 32-(VGÅ) si61,si63	X		PSB V3 Trafikpåverkan: Avstängt. Persontrafiken bussutväxlas.
					NED	1520	1520	OTo	18:00	22:00	H		A	Enkelspårsdrift upp	X		Godstrafiken får ställas in då fåtalet
					Alla	1520	1520	To-S	22:00	08:00	H		A		X		omledningsmöjligheter inte täcker behovet.
						1530	1530	To-S	00:00	24:00	H		A		X		Tidigare objekt V 147080, men som kraftigt bantats. Avstängt 4 + 4 + 4 dygn (Påsk, Kristi H och sommar samplanerat med Ställverk G). Inkoppling 48h v 1548 och smärre underobjekt kompletterar och klassificeras Övrigt Banarbete. Samma signalsträcka gäller för alla tider. Nedsättningen på intilliggande vid espdr kommer vara 2000 meter.

Mellersta

Bergslagsbanan Gä-Fv.....	1
Norra stambanan Bä-Gä.....	2
Ostkustbanan.....	3

Norra

Stamb gm Ö Norrland Utom Vns-Uå.....	4
--------------------------------------	---

Östra

Godsstråket gm Bergslagen.....	5
Mälarbanan Sub-Hsa.....	6
Nynäsbanan Äs-Nft.....	7
Ostkustbanan.....	8
Stockholm-Solna.....	9
Stockholm-Älvsjö.....	10
Svealandsbanan.....	11
Södra Stambanan K-M.....	12

Södra

Godsstråket gm Skåne.....	13
Råabanan.....	14
Skånebanan Hb-Crgb.....	15

Västra

G närställt.v.omr. G-P.....	16
G närställt.v.omr. Gsh-Gb.....	18
G närställt.v.omr. Gsv-Sär-Sel.....	19
Västra Stambanan Söo-G.....	20

Bevakning av driftplatser

Trafikverket planerar bevakning av driftplatser enligt denna bilaga.

Kategori A

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

Driftplatser som ständigt är lokalbevakade

- | | |
|---------------|--------------|
| - Borlänge | - Nässjö |
| - Helsingborg | - Sundsvall |
| - Kil | - Trelleborg |
| - Luleå | - Ånge |

Kategori B

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

- de behov som följer av ansökningar om tåglägen inför kommande tågplan samt de resurser som Trafikverket 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 Trafikverket förfogar över.

En ad hoc-ansökan om tågläge som medför tillkommande bevakning ska inkomma till Trafikverket åtta veckor i förväg. Trafikverket avgör utifrån ansökan om denna kan effektueras.

Till denna kategori hör även driftplatser som tidvis fjärrstyrs från trafikcentral 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 | - |
| - Jönköpings godsbangård | - Ystad |

Driftplatser som planenligt är lokalbevakade tidvis

- | | |
|---------------------------------------|-------------|
| - Bengtsfors | - Storfors |
| - Berga | - Strömstad |
| - Blomstermåla | - Sunne |
| - Bofors | - Tanum |
| - Borås | - Tomelilla |
| - Bäckebrom | - Torsby |
| - Daglösen | - Torup |
| - Dingle | - Vaggeryd |
| - Eksjö | - Veddige |
| - Filipstad | - Vetlanda |
| - Forshem | - Vimmerby |
| - Fristad | - Viskafor |
| - Hältevad | - Värnamo |
| - Hultsfred | |
| - Hällefors | |
| - Kisa | |
| - Klevshult | |
| - Landeryd | |
| - Lidköping | |
| - Ljung | |
| - Lycksele | |
| - Mariestad | |
| - Mora | |
| - Munkedal | |
| - Månsarp | |
| - Mönsterås | |
| - Mörlunda | |
| - Nykroppa (fjärrstyrs från Daglösen) | |
| - Olofström | |
| - Oskarshamn | |
| - Rottneros | |
| - Skene | |
| - Skillingaryd | |
| - Smedjebacken | |
| - Smålandstenar | |

Kategori C

Driftplatser som planenligt inte är lokalbevakade tillhör kategori C. Trafikverket 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 Trafikverket förfogar över.

En ad hoc-ansökan om tågläge som medför tillkommande bevakning ska inkomma till Trafikverket tolv veckor i förväg. Trafikverket avgör utifrån ansökan om denna kan effektueras.

Driftplatser som kan lokalbevakas tidvis

- | | |
|-------------|---------------|
| - Forsheda | - Reftele |
| - Lyrestad* | - Simrishamn |
| - Lysvik | - Skellefteå* |
| - Malmbäck | |

* Driftplatsen är inte fullständigt utrustad. Trafikverket 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. Trafikverket planerar inte bevakning på dessa platser.

Driftplatser som inte lokalbevakas

- | | |
|------------------|--------------|
| - Billesholm | - Molkom |
| - Billingsfors | - Niemisel |
| - Dals Långed | - Oskarström |
| - Finnforsfallet | - Rossön |
| - Gunnarn | - Skee |
| - Gärsnäs | - Sollefteå |
| - Horred | - Söderbärke |
| - Hova | - Tågsjöberg |
| - Järpås | - Ådalsliden |
| - Kattisavan | - Åseda |
| - Köpingsbro | - Åsensbruk |
| - Mariannelund | - Österalnö |

Banstandarddata

Dokumentet lämpar sig inte för publicering i tryckt form. Dokumentet finns tillgängligt på Trafikverkets webbplats.

http://www.trafikverket.se/contentassets/f770e5276a9e4158ab512e85c6e27092/bilaga_3_4_jnb_2015_banstandarddata_2015-01-08.xlsx

Bilaga 3.5 JNB 2015 STH och medelhastighet per sträcka

senast uppdaterad 2015-02-05

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h)	Skyltad medelhastighet utan maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Skyltad medelhastighet med maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
111	(Peuravaara)	Riksgränsen	130	92	102	
112	Peuravaara	Kiruna Malmbangård	100	82	86	
113	(Gällivare)	(Peuravaara)	160	105	118	
114	Gällivare	Koskullskulle	100	63/70	63/70	Första värdet anger medelsth Kos - Gv, andra värdet anger medel sth riktning Stk - Kaa.
116	(Råtsi)	Svappavaara	80	78	78	
118	(Boden central)	(Gällivare)	135	101	114	
118	(Koijuvaara)	Aitik	70			
119	(Boden central)	(Luleå)	140	123	135	
120	Buddbyn - Boden central	Bodens södra	120	96	103	
124	Bastuträsk	(Bodens södra)	140	88	104	
126	(Vännäs)	(Bastuträsk)	140	112	121	
129	(Mellansel)	(Vännäs)	160	104	112	
130	(Långsele)	Mellansel	130	91	92	
132	(Morjärv)	Bredviken	200	144	155	
133	(Bredviken)	(Haparanda)	250	193	240	
137	(Buddbyn)	Morjärv	160	117	130	
141	(Nyfors)	Piteå/Svedjan	90	83	83	
143	(Bastuträsk)	Skelleftehamns övre	100	87	87	
146	(Vännäs)	Umeå central	135	102	114	
147	(Umeå central)	Holmsund	180	77	85	
149	(Mellansel)	(Örnsköldsviks C)	80	77	77	
152	(Hällnäs)	(Storuman)	90	75	75	
153	(Forsmo)	(Hoting)	70	69	69	
171	Örnsköldsviks central	(Gimonäs)	250	196	245	
173	(Husum norra)	Rågön				Uppgift saknas
175	(Västerasby)	(Örnsköldsviks central)	250	200	250	
211	(Bräcke)	Långsele	120	103	103	
212	(Ånge)	Bräcke	180	143	172	Avser sträckan Bä - Mdl
215	(Ramsjö)	(Ånge)	160	137	148	
216	(Ljusdal)	Ramsjö	160	115	140	
217	Ljusdal	Bollnäs	160	122	146	
218	(Bollnäs)	Ockelbo	200	141	162	
221	(Östersunds central)	Storlien riksgränsen	140	110	119	
222	Östersunds central		160	66	75	
223	(Bräcke)	(Östersunds centra)	160	117	143	
224	(Ånge)	(Sundsvall c)	130	96	106	
231	(Timrå)	Tunadal	40	23	23	
232	(Härnösand)	Västerasby	200	110	120	

Bilaga 3.5 JNB 2015 STH och medelhastighet per sträcka

senast uppdaterad 2015-02-05

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h)	Skyltad medelhastighet utan maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Skyltad medelhastighet med maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
232	(Västerasby)	(Långsele)	40			
233	(Sundsvall)	Härnösand	200	91	114	
234	Sundsvall c		130			
235	(Sundsvall c)	(Gävle central)	200	135	153	
236	Stugsund	(Ånge)	40	30	30	Upphört underhåll från T15
237	(Härnösand)	Ålandsbro	40	39	39	Upphört underhåll från T15
238	(Västerasby)	Nyland	40	39	39	
239	Norrundet	(Hamrångefjärden)	40	40	40	Upphört underhåll från T15
242	(Kilafors)	(Söderhamns västra)				sträckan under ombyggnation
243	(Ockelbo)	(Gävle central)	160	118	145	
251	(Furudal)	(Bollnäs)	40	33	33	otrafikerad sträcka
302	(Gävle central)	Fliskär				Uppgift saknas
303	Gävle central		140	59	78	
306	Borlänge fr. Avesta Krylbo	(Repbäcken)	120	65	73	
311	(Ockelbo)	(Storvik)	120	110	110	
312	(Storvik)	(Avesta Krylbo)	130	112	122	
313	(Frövi)	Avesta Krylbo	130	104	116	
315	Storvik	(Gävle central)	120	116	117	
322	(Falun cental)	(Storvik)	120	98	111	
323	Falun central	(Borlänge)	120	103	111	
324	(Borlänge central)	Ludvika	140	111	126	
325	(Ludvika)	Ställdalen	140	105	116	Via Hörkenspåret
326	Hällefors	(Kil)	110	93	93	
327	(Ställdalen)	(Hällefors)	90	76	80	
331	Repbäcken	Mora	140	110	128	
333	(Avesta Krylbo)	(Borlänge central)	180	136	154	
334	Grycksbo	(Falun central)	30	30	30	
340	(Fagersta centrum)	(Ludvika)	90	87	87	
341	Brattheden	(Fagersta centrum)	140	102	108	
344	(Snyten)	(Ängelsberg)	40	40	40	
345	(Kolbäck)	(Brattheden)	140	126	136	
348	Tillberga	(Västerås norra)	130	112	112	
349	Västerås norra	Kolbäck	200	182	182	
350	(Kolbäck)	Jädersbruk	200	142	150	
351	(Frövi)	(Jädersbruk)	120	109	109	
354	(Jädersbruk)	(Hovsta)	200	200	200	
361	Vika	(Mora)				Uppgift saknas, upphört underhåll på delsträckan (Lomsmyren) - Vika från T15
364	(Kristinehamn)	Filipstad/Persberg	90	77	80	

Bilaga 3.5 JNB 2015 STH och medelhastighet per sträcka

senast uppdaterad 2015-02-05

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h)	Skyltad medelhastighet utan maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Skyltad medelhastighet med maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
371	(Mora)	Blyberg	40	40	40	
371	(Blyberg)	Märbäck	10			
375	(Malung)	Malungsfors				Upphört underhåll från T15
376	(Repbäcken)	Malung	70	-	-	Upphört underhåll på delsträckan (Rågsveden) - Malung från T15
382	(Kil)	Karlstad Välsviken	195	146	174	
383	(Laxå)	(Karlstad Välsviken)	200	143	174	
391	(Grängesberg)	(Frövi)	115	87	87	Via Silverhøjden
393	Bofors	(Strömtorp)	50	46	46	
395	(Karlstads central)	Skoghall	30			
401	Ulriksdal	Stockholms central, km 0	200	127	151	
401	Älvsjö	Stockholms central, km 0	160	104	104	
402	(Solna) - Hagalund					endast växling
403	Tomtebodas rangerbangård - Huvudsta		20	20	20	
404	(Karlberg)	Sundbyberg	140	92	93	
405	(Tomtebodas)	Värtan	40	40	40	
406	(Älvsjö rbg)	Liljeholmen				Uppgift saknas
407	Älvsjö	Älvsjö gbg	145	68	68	
410	(Älvsjö)	Södertälje hamn	130	111	118	
412	(Södertälje hamn)	Järna	200	128	142	
413	Södertälje centrum	(Södertälje hamn)	100	80	93	
414	(Järna)	(Katrineholms central)	200	145	185	
416	(Katrineholms central)	(Hallsberg)	200	155	195	
418	(Flemingsberg)	(Järna)	250	195	244	
419	Hallsberg pbg – Östansjö; Hallsberg pbg - Skymossen					Uppgift saknas
420	Katrineholms central fr. Baggetorp		200	146	186	
420	Katrineholms central fr. Strångsjö		200	125	144	
421	(Järna)	(Åby)	160	115	133	
422	(Katrineholms central)	(Åby)	200	147	186	
429	Uppsala central	Uppsala norra	160	119	137	
430	(Märsta)	(Uppsala central)	200	159	187	
431	Sala	(Uppsala norra)	160	125	153	
433	(Ulriksdal)	Märsta	200	182	184	
434	(Uppsala central)	(Gävle central)	200	184	192	
435	(Örbyhus)	Hallstadvik	70	62	62	
441	(Sala)	(Avesta Krylbo)	180	131	162	
443	(Tillberga)	(Sala)	130	93	102	
444	(Kungsängen)	(Västerås norra)	200	197	197	

Bilaga 3.5 JNB 2015 STH och medelhastighet per sträcka

senast uppdaterad 2015-02-05

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h)	Skyltad medelhastighet utan maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Skyltad medelhastighet med maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
445	(Sundbyberg)	Kungsängen	200	134	148	
450	Eskilstuna central	Rekarne	200	150	165	
451a	(Södertälje hamn)	Södertälje syd övre	200	141	141	
451b	(Södertälje syd övre)	(Eskilstuna central)	200	195	197	
452	(Folkesta)	Nybybruk	30	30	30	
453	Åkers styckebruk	(Grundbro)	40	40	40	
476	Västerhaninge	(Älvsjö)	160	121	137	
477	(Västerhaninge)	Nynäshamn	160	124	133	
490	(Rekarne)	(Valskog)	160	144	151	
492	Oxelösund	(Flens övre)	100	83	83	
493	(Rekarne)	(Kolbäck)	135	97	121	
494	Flens övre	(Eskilstuna central)	120	92	92	
502	Linköpings central		200	112	135	
504	Norrköpings central		180	104	132	
505	Åby	(Mjölby)	200	133	167	
511	(Östansjö)	Laxå	200	160	200	
512	(Laxå)	Falköpings central	200	158	197	
522	(Skymossen)	(Mjölby)	160	137	139	
524	(Hallsberg pbg)	Frövi	140	123	123	
552	(Gårdsjö)	(Håkantorp)	100	83	84	
563	(Kimstad)	Finspång	40	39	39	
591	(Kumla)	Närkes Kvarntorp				Trafikeras som sidospår.
601	(Göteborg Kville)	(Göteborg Marieholm)	90	90	90	
601	(Olskroken)	Gubbero	70	56	56	
601	Almedal	Göteborg central	105	82	82	Via Gubbero
601	Göteborg central	Partille	150	105	136	Via Olskroken
601	Göteborg norra	Olskroken	40	40	40	
601	Olskroken	Göteborg Kville	80	63	63	
601	Olskroken	Göteborg Marieholm	110	88	88	
602	Sävenäs rangerbangård		20	20	20	
603	Göteborg Kville	Göteborg Skandiahallen	40	38	38	
611	(Falköpings central)	(Alingsås)	200	153	193	
612	Alingsås	(Partille)	180	112	138	
621	(Uddevalla central)	Strömstad	90	79	87	
623	(Munkedal)	Lysekil				Uppgift saknas
624	(Stenungsund)	(Uddevalla central)	140	104	118	
625	(Göteborg Kville)	Stenungsund	140	115	130	
626	(Almedal)	Kungsbacka	180	160	173	
627	(Kungsbacka)	Kistinge	200	176	189	

Bilaga 3.5 JNB 2015 STH och medelhastighet per sträcka

senast uppdaterad 2015-02-05

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h)	Skyltad medelhastighet utan maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Skyltad medelhastighet med maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
628	(Eldsberga)	Ängelholm	200	149	149	
629	(Torebo)	Falkenberg godsstation	105			
630	Furet	Kistinge	200	142	142	Via Halmstads central
631	Kil	Charlottenberg gräns	160	117	143	
634	Älvängen	(Göteborg Marieholm)	200	160	200	
635	Öxnered	(Älvängen)	200	160	200	
636	(Skälebol)	(Kornsjö-gränsen)	200			
637	(Kil)	(Öxnered)	160	131	146	
640	Halmstad rangerbangård		130			
641	(Almedal)	(Borås central)	140	93	108	
651	Uddevalla central	(Öxnered)	140	108	118	
652	(Öxnered)	(Håkantorp)	110	50	103	
653	Håkantorp	(Herrljunga)	160	145	151	
654	(Herrljunga)	(Borås central)	110	100	100	
655	Borås central		100	81	81	
656	(Borås central)	(Varberg)	110	101	101	
661	(Kil)	Torsby	90	72	82	
662	(Mellerud)	Billingsfors	80	59	59	
666	(Alvhem)	Lilla Edet	40	39	39	
710	(Falköpings central)	(Sandhem)	160	155	158	
711	Sandhem	(Nässjö central)	160	119	131	
715	(Jönköpings central)	Jönköpings gbg	60	60	60	
720	Värnamo	(Alvesta)	160	146	151	
721	(Borås)	(Värnamo)	160			
731	(Jönköping gbg)	(Vaggeryd)	100	83	83	
732	(Nässjö central)	(Landeryd)	125	97	98	
733	Landeryd	(Furet/Halmstads central)	120	92	92	
735	(Torup)	Hyltebruk	40	40	40	
742	Smålands Burseryd	(Landeryd)	40	40	40	
751	(Värnamo)	Helmershus	40	40	40	
752	Timsfors	Markaryd	40	33	33	Upphört underhåll från T15
810	Mjölby		140	100	118	
811	(Mjölby)	(Nässjö central)	200	142	181	
813	(Nässjö central)	(Alvesta)	200	160	200	
814	Alvesta	Älmhult	200	185	196	
815	(Älmhult)	(Hässleholm)	200	160	200	
817	Nässjö central		200	80	85	
821	(Alvesta)	Växjö	160	126	143	
822	(Växjö)	Emmaboda	160	132	154	

Bilaga 3.5 JNB 2015 STH och medelhastighet per sträcka

senast uppdaterad 2015-02-05

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h)	Skyltad medelhastighet utan maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Skyltad medelhastighet med maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
823	(Emmaboda)	Karlskrona central	200	118	137	
824	(Emmaboda)	(Kalmar södra)	200	137	157	
827	Kalmar södra	Kalmar central	140	97	105	
829	(Nässjö central)	Vetlanda	100	93	93	
831	(Nässjö central)	(Hultsfred)	100	89	89	
832	Hultsfred	Berga	110	97	106	
833	(Berga)	Oskarshamn	100	96	96	
841	(Bjärka-Säby)	(Hultsfred)	120	95	100	
843	(Linköpings central)	Bjärka Säby	100	93	93	
845	(Bjärka-Säby)	Västervik	110	90	90	
851	(Älmhult)	Olofström	70	68	68	
872	(Vetlanda)	Kvillsfors	40	39	39	Kvillsfors-Järnforsen trafikeras som sidospår
873	(Kvillsfors)	(Pauliström)				
875	(Blomstermåla)	(Berga)	120	91	98	
876	(Kalmar södra)	Blomstermåla	120	89	96	
877	Mönsterås	(Blomstermåla)	70	70	70	
901	(Malmö central)	Lockarp	200	133	158	
901	Arlöv	(Malmö godsbangård)				Uppgift saknas
901	Arlöv	Lockarp				Uppgift saknas
910	(Hässleholm)	(Höör)	200	160	200	
912	Höör	(Arlöv)	200	151	187	
913	(Lockarp)	(Trelleborg)	130	110	110	
914	Trelleborg		110	50	50	
919	(Fosieby)	Lernacken	200	156	168	
920	(Ängelholm)	(Helsingborgs central)	180	142	148	
922	(Ängelholm)	(Åstorp)	130	127	127	
923	(Åstorp)	(Kattarp)	120	119	119	
924	(Åstorp)	(Teckomatorp)	90	89	90	
925	(Kävlinge)	(Arlöv)	110	109	109	
926	(Helsingborgs central)	Teckomatorp	140	135	136	
927	(Teckomatorp)	(Kävlinge)	140	137	138	
931	(Elsberga)	(Hässleholm)	130	118	118	
932	(Hässleholm)	(Åstorp)	130	124	124	
933	(Helsingborgs rbg)	Åstorp	130	122	122	
935	(Teckomatorp)	(Eslöv)	120	118	118	
937	Landskrona godsbangård	(Landskrona östra)	80	80	80	
938	(Helsingborgs central)	(Kävlinge)	200	186	193	via Landskrona östra
940	Kävlinge	(Lund c)	200	181	193	
941	(Hässleholm)	(Karpalund)	160	147	159	

Bilaga 3.5 JNB 2015 STH och medelhastighet per sträcka

senast uppdaterad 2015-02-05

Bandel	Sträcka från	Sträcka till	Största tillåtna hastighet (km/h)	Skyltad medelhastighet utan maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Skyltad medelhastighet med maximalt procentuellt hastighetsöverskridande	Kommentarer
942	Karpalund	Kristianstads gbg	160	96	96	via Kristianstads central
943	(Kristianstads central)	(Karlskrona central)	160	119	129	
951	Hanaskog	(Karpalund)				otrafikerad sträcka
952	(Kristianstads central)	Åhus	40	37	37	
960	(Malmö central)	(Lernacken)	200	138	146	via Hyllie
960	(Malmö central)	(Svågertorp)	160	119	124	via Hyllie
961	(Lockarp)	Ystad	160	140	146	
964	(Östervärn)	Brågarp				otrafikerad sträcka
969	(Ystad)	Simrishamn	140	118	120	
990	(Lernacken)	(Köbenhavns Lufth. Kastrup)	200	198	199	Tvåskenssignalering till dess E2 kopplas in

Lutningar per stråk

Dokumentet lämpar sig inte för publicering i tryckt form. Dokumentet finns tillgängligt på Trafikverkets webbplats.

http://www.trafikverket.se/contentassets/f770e5276a9e4158ab512e85c6e27092/bil_3_6_jnb_2015_lutningar.xlsx

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.....	3
2.4	Fördefinierade kostnadsparametrar för kategorierna.....	3
2.5	Beräkna kostnadsskillnader mellan lösningar (giltiga tåglägen).....	3
2.6	Prioritera effektivaste lösningsalternativet	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	8
4.1	Kategorisering av tåglägen och associationer men ej banarbeten	8
4.2	Identifieringsvillkor för prioriteringskategorier	8
4.3	Prioriteringskategorier för tåg – godstransporter.....	10
4.4	Prioriteringskategorier för tåg - persontransporter	12
4.5	Prioriteringskategorier för tåg - produktionstekniska transporter	13
4.6	Prioriteringskategorier för associationer	14
5	Kostnadsparametrar	15
5.1	Kostnadsparametrar för tåg	15
5.2	Kostnadsparametrar för associationer	16
6	Förutsättningar för beräkning av samhällsekonomiska kostnader	17
6.1	Konfliktlösta alternativ.....	17
6.2	Giltiga tåglägen	17
6.3	Beräkningsmodell för samhällsekonomiska kostnader	18
6.4	Kostnad för ”ej tågläge”	18
6.5	Manuella korrigeringar för begränsningar i modellen.....	18
7	Kriterier för prioritering baserade på beräkningar	19

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 Trafikverkets 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 en e-tjänst för ansökan om kapacitet på Trafikverkets webbplats. För att Trafikverket ska kunna ta in uppgifterna i systemen måste denna e-tjänst eller överföring med filformatet TDEF användas, 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)

Trafikverket 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 Trafikverket när olika intressen ska vägas mot varandra.

3.1 Uppgifter för tåglägen

Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Beskrivning
Gånguppgifter	Obl	B	Specifikation	Tåguppslagets 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.
Tåglägestjänst	Obl	X	Specifikation	

Järnvägsnätsbeskrivning 2015
Bilaga 4.2 – Prioriteringskriterier
Utgåva 2013-12-13

Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Beskrivning
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.
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 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 Trafikverkets 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 Trafikverkets 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.

Järnvägsnätsbeskrivning 2015
Bilaga 4.2 – Prioriteringskriterier
Utgåva 2013-12-13

Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Beskrivning
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 (TAP) 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.
Maximal totaltid	Friv	X	Villkor	Den största acceptabla totaltiden (mellan start- och slutplats). Uppgiften är frivillig, men Trafikverkets 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 tågslägen

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 tågslägen.
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.

Järnvägsnätsbeskrivning 2015
Bilaga 4.2 – Prioriteringskriterier
Utgåva 2013-12-13

Uppgift	Obl/ friv*	Prio krit*	Info typ	Beskrivning
Största acceptabla associationstid	Friv	X	Villkor	Den längsta acceptabla associationstiden (tiden mellan ankomst från-tåget och avgång till-tåget). Uppgiften är frivillig, men Trafikverkets 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.

Järnvägsnätsbeskrivning 2015
Bilaga 4.2 – Prioriteringskriterier
Utgåva 2013-12-13

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 kontrollerar 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 många fall finns mer än en uppsättning villkor som leder till samma prioriteringskategori. Varje sådan uppsättning visas på en egen rad och har en unik identifieringsnyckel. Varje nyckel innehåller en möjlig uppsättning av krav som måste uppfyllas för att kategorin ska gälla. Samtligavillkor 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. Trafikverket kommer att granska de inlämnade uppgifterna, och om det finns tveksamheter kan Trafikverket överpröva uppgifterna. I ett sådant fall kan Trafikverket 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 Trafikverket att hävda tolkningsrätten av prioriteringskategorin.

Variationer och osäkerheter i identifieringsvillkoren för prioriteringskategorier

För alla tåg kan variationer förekomma i identifieringsvillkoren (antal resande, andel tidskänsliga resande 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		OBS! <i>Texten i dessa två kolumner syftar endast till att ge en ungefärlig uppfattning om vad respektive kategori har för innebörd. Varje kategoris exakta definition framgår av de åtta identifieringsvillkor som är relaterade till varje nyckel!</i>		Krav på snabb framfart*	Tidskänslighet i logistikkedja	Transporttid i kundlöfte	Krav på leveransprecision	Krav på flexibilitet	Transportvolym	Förädlingsgrad	Godstågs-konfiguration
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	-	Medel	Mycket hög	-
		GS2	Mycket tidskänsliga transporter av post, paket och styckegods där mycket kort transporttid efterfrågas.	Posttåg	Höga	-	Mycket kort	Mycket hög	-	Medel	-	-
		GS3	Mycket tidskänsliga intermodala transporter där mycket kort transporttid efterfrågas.	Kombitåg högprioriterat	Höga	-	Mycket kort	Hög	-	Medel	-	Kombitåg
Gods–övernatt	GT	GT1	Tidskänsliga transporter av industriprodukter med snäva logistikkedjor där kort transporttid efterfrågas.	Systemtåg högprioriterat	Vissa	Mycket hög	-	Hög	-	Medel	Hög	Systemtåg
		GT2	Tidskänsliga transporter av högvärdigt gods där kort transporttid efterfrågas.	Systemtåg högprioriterat	Vissa	Hög	Kort	Hög	-	Medel	Hög	Systemtåg
		GT3	Intermodala transporter där kort transporttid efterfrågas.	Kombitåg standard	Vissa	-	Kort	-	-	Medel	-	Kombitåg
		GT4	Vagnslasttåg där snäva förbindelser måste upprätthållas med hänsyn till kundlöften, vilket kräver kort transporttid	Vagnslasttåg högprioriterat	-	-	Mycket kort	-	-	Medel	-	Vagnslasttåg
Gods–regulär	GR	GR1	Transporter av industriprodukter med logistikkedjor där transport med hög leveransprecision efterfrågas.	Vissa systemtåg med krav på regularitet	-	Hög	-	Hög	-	Medel	Hög	Systemtåg
		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	-	Systemtåg
Gods–nätverk	GN	GN1	Vagnslasttåg där förbindelser måste upprätthållas med hänsyn till kundlöften	Vagnslasttåg standard	-	-	Kort	-	-	Medel	-	Vagnslasttåg
Gods–flexibilitet	GF	GF1	Systemtransporter där flexibilitet är viktigare än kort transporttid	Systemtåg med krav på flexibilitet	-	-	-	-	Hög	Medel	-	Systemtåg
		GF2	Systemtransporter och vagnslast där krav på kort transporttid inte kan motiveras eller verifieras	Godståg, övriga	-	-	-	-	-	Medel	-	-
		GF3	Vagnslasttåg där förbindelser inte kan motiveras att upprätthållas med hänsyn till kundlöften	Vagnslasttåg lågprioriterat	-	-	-	-	-	Medel	-	Vagnslasttåg
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.

Prioriterings-kategorier		Identi-fier-ings-nyckel	Typ av trafik, beskrivning	Exempel på tåg	Identifieringsvillkor			
Namn	Kod		OBS! <i>Texten i dessa två kolumner syftar endast till att ge en ungefärlig uppfattning om vad respektive kategori har för innebörd. Varje kategoris definition framgår av de fyra identifieringsvillkor som är relaterade till varje nyckel!</i>		Antal res- ande	Andel tids- känsliga 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 %	-
		RL3	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
					Förflyttningstyp
Tomtransport	TT	TT1	Förflyttning av lok+vagnar	Ingen transport av resande/gods	Lok+vagnar
		TT2	Förflyttning av motorvagnar	Ingen transport av resande/gods	Motorvagnar
Ensam lok	EL	EL1	Förflyttning av lok	Ingen transport av resande/gods	Lok

4.6 Prioriteringskategorier för associationer

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

Prioriteringskategori	Kod prioriterings-kategori	Identifierings-nyckel	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 Ensamt 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	Transporttidkostnad (kr/min)	Transportavståndskostnad (kr/km)	Förskjutningskostnad (kr/min)	Uppehållsförkortnings- kostnad (kr/min)	Före styvtdtkostnad (kr/min)	Efter styvtdtkostnad (kr/min)	Osynadkostnad (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	764	52	695	-	-	-	-	-	15
RX	314	38	255	-	-	-	-	-	15
FX	788	44	642	-	-	-	-	-	20
RS	193	16	165	-	-	-	-	-	20
FS	406	44	312	-	-	-	-	-	25
RL	141	16	113	-	-	-	-	-	30
FL	253	36	156	-	-	-	-	-	35
RI	43	12	16	-	-	-	-	-	40
FI	69	14	29	-	-	-	-	-	45
PO	32	9	12	-	-	-	-	-	50
TT	32	18	0	-	-	-	-	-	100
EL	30	13	0	-	-	-	-	-	100

5.2 Kostnadsparmetrar 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 följd effekter 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 tågäge 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 Trafikverket 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) *) [Fördröjd transporttid] = [Bastid*] **x (100 + J)/100 **) [Bastid] = Tågets totala transporttid exkl. all tilläggstid som uppstår p.g.a. trängsel.
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.

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 sådana avvikelser blir avsevärda, kan den sökande lägga fram information för att påvisa att modellens kraftiga schablonisering av verkligheten orsakat stora avvikelser. Trafikverket kan då efter särskild prövning korrigera beräkningarna med manuella korrigeringar av de värden som modellen genererar.

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.

[illegible]

Kapacitetsförutsättningar

Innehåll

1	Banarbeten	2
1.1	Planerade större banarbeten.....	2
1.2	Förplanerade tider i spår för banunderhåll	2
1.3	Banunderhåll på flerspåriga sträckor	2
1.3.1	Sträckor med enkelriktad trafik del av dygnet	3
1.3.2	Sträckor där underhållsarbeten kan bedrivas även dagtid	3
2	Förplanerade tåglägen för internationella korridorer	3
3	Trångsektorsplaner.....	3
3.1	Trångsektorsplan Stockholm	4
3.2	Trångsektorsplan Göteborg	6
3.3	Trångsektorsplan Skåne.....	10
4	Driftplatser.....	12
4.1	Stockholms central	12
4.2	Malmö central.....	12

1 Banarbeten

1.1 Planerade större banarbeten

Se bilaga 3.2 - Planerade större banarbeten.

1.2 Förplanerade tider i spår för banunderhåll

För att skapa utrymme för underhållsarbete kommer följande servicefönster att gälla som förutsättning för ansökan om kapacitet.

Citytunneln (Hie)-(M)

Tidtabellen i Citytunneln (Hie)-(M) kommer att konstrueras med förutsättningen att banan är enkelspårig natt mot söndag – fredag mellan klockan 23.00 och 05.00. Detta möjliggör underhållsarbete i ena tunnelröret under dessa tider.

Västra stambanan (Gnesta)-(Hallsberg) samt Södra stambanan (Katrineholm)-(Mjölby)

Tidtabellen på delar av Västra och Södra stambanan kommer att konstrueras med förutsättningen att banan är enkelspårig natt mot måndag – fredag. Följande klockslag gäller för respektive sträcka:

(Gnesta)-(Katrineholm) konstrueras som enkelspår **00.00 – 05.30**.
Tåg norrut prioriteras.

(Katrineholm)-(Hallsberg) konstrueras som enkelspår **00.00– 06.00**.
Tåg norrut prioriteras.

(Katrineholm)-(Norrköping) konstrueras som enkelspår **00.00 – 06.00**.
Tåg norrut prioriteras.

(Norrköping)-(Mjölby) konstrueras som enkelspår **01.00 – 05.00**.
Tåg norrut prioriteras.

Eventuellt motriktad (södergående) trafik kommer alltså att ges en lägre prioritet vid konstruktionen. Detta möjliggör längre sammanhängande sträckor med underhållsarbete på upp- och nedspåret under dessa tider.

1.3 Banunderhåll på flerspåriga sträckor

För att rationellt kunna utföra underhållsarbeten krävs sammanhängande tider på cirka fem timmar eller mer. Förutsättningar för att uppnå dessa tider inarbetas i tågplanen enligt nedan beskrivna principer. Sträckorna indelas i tre grupper utifrån utformning och trafikstruktur:

- sträckor med enkelriktad trafik del av dygnet
- sträckor där underhållsarbeten kan bedrivas även dagtid
- storstadsområden.

1.3.1 Sträckor med enkelriktad trafik del av dygnet

För sträckor som har en trafikstruktur där det nattetid finns en tydlig huvudriktning för trafiken och det i andra riktningen, motriktningen, går inga eller enstaka tåg, tillämpas följande:

- **Antalet tåg i motriktningen minimeras** genom att ha ett tak för antalet tåg per timme, normalt två tåg per timme.
- **Tåg i motriktningen ges ett tidstillägg.** Tillägget är dimensionerat så att tågen kan nedprioriteras vid enkelspårdrift. Tidstillägget läggs på lämpliga stationssträckor enligt tidtabellskonstruktörens bedömning. Det ska tydligt framgå att det är ett extra tillägg per stationssträcka som avses, det vill säga att det inte bör "smetas ut" med en minut per stationssträcka eller liknande.
- **Tidsavsnitten** anges med ungefärliga klockslag för hela sträckan. Tiderna baseras på innevarande tågplan inklusive val av **gränståg**. Tidsavsnitt och gränståg kan behöva justeras med ledning av hur tågplanearbetet utfaller. De exakta tiderna för varje stationssträcka ges av när angivna gränståg går (sista tåg före respektive första tåg efter enkelspårdriften). Avsnitten avser natt mot Ti- F. Avvikande tider (i regel längre tidsavsnitt) kan tillämpas natt mot M, L och S enligt bedömning i varje särskilt fall.
- **Kanalkörning** kan tillämpas, vilket innebär att alla enkelspårdrifter förläggs så att tågen kör på en längre sträcka utan att behöva kryssa mellan spåren. Se [Exempel kanalkörning](#) på webbplats JNB 2014.

1.3.2 Sträckor där underhållsarbeten kan bedrivas även dagtid

Tiderna för arbetspassen väljs så att minsta möjliga trafikpåverkan uppkommer och blir likvärdig i båda riktningarna. Huvudriktning och motriktning saknas. För att minimera förseningar på grund av enkelspårdriften, ges tågen ett tidstillägg.

2 Förplanerade tåglägen för internationella korridorer

Förplanerade tåglägen för internationella korridorer, se Trafikverkets webbplats:

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Tagplan/>

Länk till RailNetEurope (RNE) <http://www.rne.eu/>

3 Trångsektorsplaner

I kapitel 3 ges en sammanfattande beskrivning av trångsektorsplanerna för Stockholm, Göteborg och Skåne. Planerna i sin helhet är publicerade på Trafikverkets webbplats: [Trångsektorsplan 2015](#)

3.1 Trångsektorsplan Stockholm

Trångsektorsplan för Stockholm ersätter tidigare trångsektorsplan Mälardalen och har avgränsats till att endast gälla det geografiska område där SL bedriver lokaltrafik. Trångsektorsplanen omfattar följande sträckor:

- Stockholms central–Arlanda/Märsta–Uppsala
- Stockholms central–Bålsta
- Stockholms central–Nynäshamn
- Stockholms central–Södertälje hamn–/Södertälje syd–Gnesta
- Södertälje hamn–Södertälje centrum.

Geografisk avgränsning



Figur 1. Trångsektorsplan Stockholm, geografisk avgränsning

Tåglägeskanaler Stockholm, allmänt

Tåglägeskanaler har tagits fram för tågtrafiken norr och söder om Stockholms central. Kanalerna beskriver antalet tåglägen utifrån en definierad trafikstruktur. På dubbelspårssträckor blandas långsamma och snabba tåg, och på fyrspårssträckorna separeras långsamma och snabba tåg (lokaltåg och godståg på innerspår och interregionala tåg, snabbtåg och posttåg på ytterspår).

För tåglägeskanaler förutsätts att fordonens hastighet är cirka 100–160 km/tim på innerspårerna och cirka 161–200 km/tim på ytterspårerna. Det minsta tidsavståndet mellan två tåg är definierat för trafiksystemet. Närmast Stockholms central är det avståndet 2 minuter, och längst ut i trafiksystemet är avståndet 5 minuter.

Tåglägeskanaler från Stockholms central och söderut

Den dubbelspåriga sträckan Stockholms central–Stockholms södra och den angränsande fyrspårssträckan begränsar den tillgängliga kapaciteten söderut. Den teoretiska kapaciteten på sträckan uppgår till motsvarande 30 tåglägen, och för att kunna tillgodose taktfast 15-minuterstrafik för SL: s lokaltåg består kanalsystemet av 28 förplanerade tåglägen per timme och riktning, med följande trafikstruktur:

- 16 tåglägen till och från innerspårerna på angränsande fyrspårssträcka
- 12 tåglägen till och från ytterspårerna på angränsande fyrspårssträcka.

Trafikverket har reserverat fyra tåglägen i timmen för återställning av trafiken vid driftstörningar. Detta innebär att 24 av de förplanerade 28 tåglägena för närvarande är bokningsbara, men att en successiv ökning av trafiken är möjlig.

Ankomst- och avgångstider för tåglägeskanalerna finns specificerade i fasta minuttal för Stockholms central och söderut.

Tåglägeskanaler från Stockholms central och norrut

På den fyrspåriga sträckan norr om Stockholms central är tåglägen på innerspårerna och ytterspårerna helt oberoende av varandra vid Stockholms central. Det kan dock finnas kopplingar vid förgreningspunkterna Karlberg (Ostkustbanan/Mälarbanan) och Skavstaby (Ostkustbanan/Arlandabanan).

Trafikstrukturen möjliggör totalt 32 förplanerade tåglägeskanaler per timme och riktning norr om Stockholms central enligt följande fördelning:

- 16 tåglägen till och från innerspårerna
- 16 tåglägen till och från ytterspårerna.

Ankomst- och avgångstider för tåglägeskanalerna finns specificerade i fasta minuttal för Stockholms central och norrut.

Planerade större banarbeten

Trångsektorsplanen bygger på att den i järnvägsnätsbeskrivningen angivna infrastrukturen är komplett och i full drift. Planerade större banarbeten som utförs i samband med byggandet av Citybanan och Mälarbanan kan dock innebära begränsningar av antalet tåglägen under vissa perioder.

Särskilda förutsättningar

A-Trains trafik på sträckan Stockholms central–Arlanda norra regleras genom ett avtal med staten. Avtalet garanterar trafik med antingen fyra tåg/timme i 15-minuterstakt eller sex tåg/timme i 8–12-minutersintervall.

Sträckan Värtan–Stockholms central–Gnesta (och bortom) har av RailNetEurope definierats som en internationell korridor med förplanerade tåglägen för godstrafik.

Övrigt

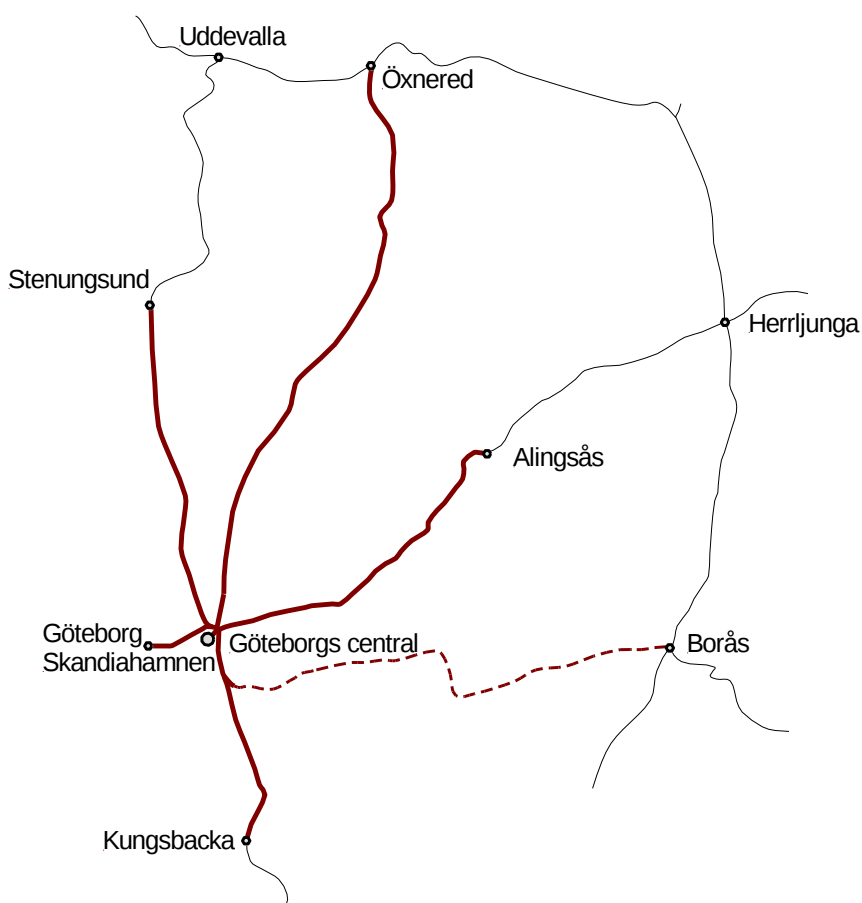
För riktlinjer om spår användning på Stockholms central, se kapitel 4.

3.2 Trångsektorsplan Göteborg

Trångsektorsplanen för Göteborg omfattar följande sträckor:

- Göteborg–Stenungssund
- Göteborg–Öxnered
- Göteborg–Alingsås
- Göteborg–Almedal-(Borås)
- Göteborg–Kungsbacka
- Göteborg, Hamnbanan.

Geografisk avgränsning



Figur 2. Trångsektorsplan Göteborg, geografisk avgränsning

Tåglägeskanaler Göteborg, allmänt

Förplanerade tåglägeskanaler har tagits fram för Västra stambanan och Västkustbanan. Tåglägen och principitidtabell har tagits fram för Bohusbanan och Hamnbanan.

Fokus har lagts på de spåravsnitt på samtliga banor runt Göteborg där blandningen av tågslag och hastigheter är som störst. Resandetågen har förutbestämda avgångs- och ankomsttider vid Göteborgs central var femte minut. Godståg till och från

Göteborgs hamn ska kunna framföras i ett kanalsystem på Hamnbanan som samverkar med de kanaler som skapas på banorna runt Göteborg.

Det minsta tidsavståndet mellan tåg i samma riktning på dubbelspårssträckor i Göteborgsområdet är 5 minuter. Undantag kan förekomma, till exempel när ett tåg leds in på ett annat spår än det efterföljande tåget vid en förbigång.

Ett trafikmönster har tagits fram utifrån erfarenhet och kända önskemål om framtida trafikering. Efterfrågan har dokumenterats för godståg, lokal persontrafik, regional och interregional persontrafik, snabb persontrafik (snabbtåg) och snabb godstrafik (posttåg).

Tåglägeskanaler Västra stambanan

Kanalsystemet har 10 bokningsbara tåglägen per timme och riktning för sträckan Göteborg–Alingsås.

Tåglägeskanaler har tagits fram utifrån medelhastigheterna 80, 100 och 120 km/tim. Tåglägena fördelas enligt tabell 1.

Antal	Tågslag	Relation	Medelhastighet	Anmärkning
2	Godståg	Göteborgs ställverksområde–Hallsberg	80 km/tim (låg)	
2	Lokaltåg	Göteborgs central–Alingsås	80 km/tim (låg)	
1	Lokaltåg	Göteborgs central–Floda	80 km/tim (låg)	
3	Regionaltåg	Göteborgs central–Skövde	100 km/tim (medel)	
2	Snabbtåg/posttåg	Göteborgs central–Stockholm	120 km/tim (snabb)	

Tabell 1. Tåglägeskanaler Göteborg–Alingsås

Tåglägeskanaler Västkustbanan och Kust till kust-banan

Kanalsystemet har 10 bokningsbara tåglägen per timme och riktning för sträckan Göteborg–Älvängen. Tåglägen för godståg, regiontåg och snabbtåg/posttåg fortsätter bortanför Öxnered.

Tåglägeskanaler har tagits fram utifrån medelhastigheterna 80, 120 och 160 km/tim. Tåglägena fördelas enligt tabell 2.

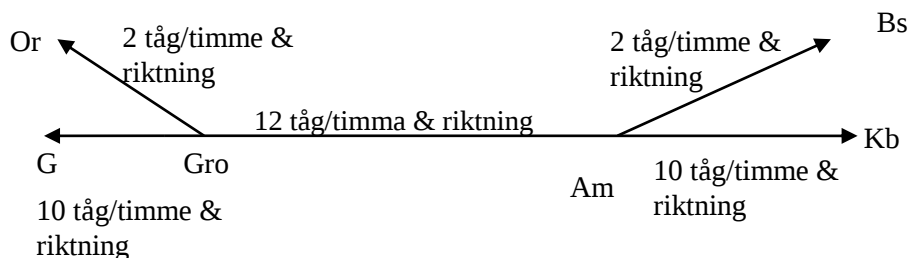
Antal	Tågslag	Relation	Medelhastighet	Anmärkning
2	Godståg	Göteborgs ställverksområde–Öxnered ob	80 km/tim (låg)	
4	Lokaltåg	Göteborgs central–Älvängen	80 km/tim (låg)	
2	Regiontåg	Göteborgs central–Öxnered ob	120 km/tim (medel)	
2	Snabbtåg/posttåg	Göteborgs central–Oslo/Karlstad	160 km/tim (snabb)	

Tabell 2. Tåglägeskanaler Göteborg–Öxnered

Tåglägeskanaler Väst kustbanan och Kust till kust-banan

För Väst kustbanan, delen Göteborg–Kungsbacka, finns en kapacitetskonflikt mellan långsamma och snabba tåg. Det finns också kapacitetsbegränsningar vid infarten till Göteborgs central och korsande tågvägar, bland annat vid Gubbero och Almedal.

Kanalsystemet har 10 bokningsbara tåglägen per timme och riktning för Göteborg–Kungsbacka. För delen Gubbero–Almedal finns ytterligare 2 bokningsbara tåglägen per timme och riktning.



Figur 3. Schematisk karta över antalet bokningsbara tåglägen per banavsnitt

Tåglägeskanaler har tagits fram utifrån medelhastigheterna 80, 100, 120 km/tim. Tåglägena fördelas enligt tabell 3.

Antal	Tågslag	Relation	Medelhastighet	Anmärkning
2	Godståg	Göteborgs ställverksområde–Halmstad ob	80 km/tim (låg)	
4	Lokaltåg	Göteborgs central–Kungsbacka	80 km/tim (låg)	
2	Regiontåg	Göteborgs central–Halmstad ob	100 km/tim (medel)	
2	Regiontåg	Göteborgs central–Borås ob	100 km/tim (medel)	
2	Snabbtåg	Göteborg–Malmö/Köpenhamn	120 km/tim (snabb)	

Tabell 3. Tåglägeskanaler Göteborg–Kungsbacka

Hamnbanan och Marieholmsbron

Hamnbanan i Göteborg är enkelspårig bana mellan Göteborg Skandiahamnen och Göteborg Kville. I Göteborg Kville ansluter Bohusbanan. Nästa enkelspåriga avsnitt är Marieholmsbron som ligger mellan Göteborg Kville och Olskroken/Göteborg Marieholm, se figur 4.

För Hamnbanan har fyra tåglägen per timme och riktning planerats mellan Göteborg Kville och Göteborg Skandiahamnen. Dessa tåglägen fördelas från/till:

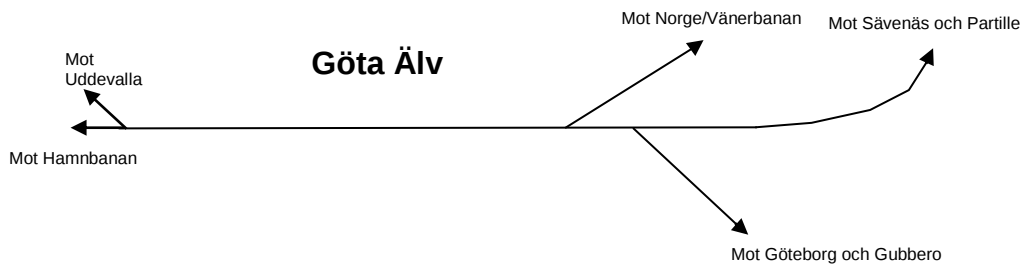
- Västra stambanan
- Norge/Vänerbanan
- Väst kustbanan/Kust till kust-banan
- Sävenäs/Göteborgs norra.

Kolonnkörningsprincipen är endast tänkt att tillämpas vid de tider Hamnbanan har kapacitetsproblem i tilldelningsprocessen. Om det inte finns någon ansökan om tågläge i en viss relation, kan detta i stället användas till en växlingsrörelse eller ett tjänstetåg inom ställverksområdet. Det kan även vara möjligt att använda detta läge

i motsatt riktning. Ansökta tåglägen enligt trångsektorsplanen har dock företräde vid tilldelningsprocessen.

Sträckan från Göteborg Kville, över Göta älv på Marieholmsbron, har tre olika målpunkter. Det är

1. Göteborg Marieholm för tåg mot Norge/Vänerbanan
2. Gustavsplatsen för tåg mot Sävenäs och Västra stambanan
3. Olskrokskrysset för resandetåg mot Göteborgs central och godståg mot Gubbero (Väst kustbanan och Kust till kust-banan).



Figur 4. Schematisk karta över banavsnittet Marieholmsbron med anslutande banor

På sträckan Göteborg Kville–Olskroken/Göteborg Marieholm får det enligt trångsektorsplanen plats fyra godståg och två persontåg per timme och riktning.

Marieholmsbron är öppningsbar för båttrafik på Göta älv. Generellt har tågtrafiken företräde gentemot båttrafiken. Under Tågplan 2012 pågår ett försök med att tidtabellslägga även broöppningstider på Marieholmsbron. Syftet är att ge sjötrafiken två säkra passagetider på förmiddagen och två på eftermiddagen. Dessa tider fastställs samtidigt som tågplanen. Under båtpassagetiden reduceras antalet tåglägen.

Särskilda förutsättningar

Sträckan Kungsbacka–Göteborg–Öxnered har av RailNetEurope definierats som en internationell korridor med förplanerade tåglägen för godstrafik.

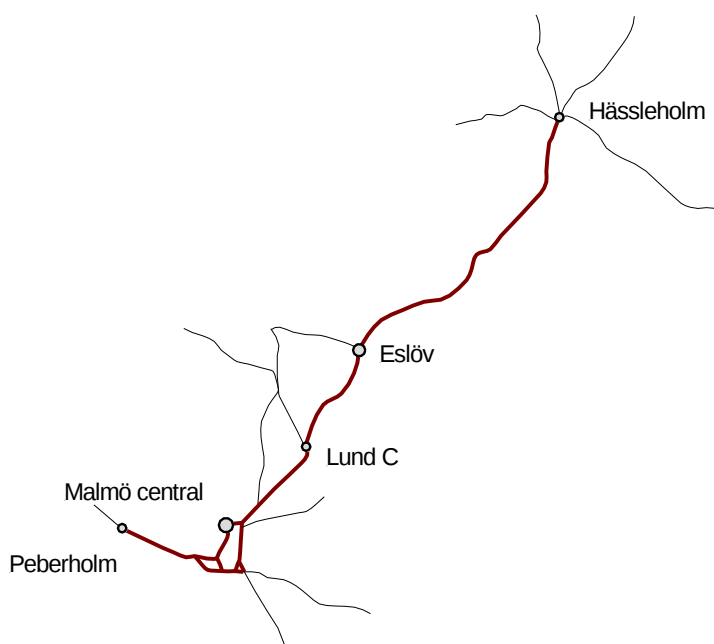
Övrigt, spårplanering Göteborgs central

I syfte att minimera effekterna av det stora antalet korsande tågvägar vid Göteborgs central har en schablon för spår användning samt avgångs- och ankomsttider tagits fram. Under lågtrafik kan avvikelser från dessa förekomma.

3.3 Trångsektorsplan Skåne

Trångsektorsplanen för Skåne omfattar sträckan Hässleholm–Malmö (via Hyllie respektive Svågertorp)–Peberholm.

Geografisk avgränsning



Figur 1. Trångsektorsplan Skåne, geografisk avgränsning

Tåglägeskanaler Skåne, allmänt

Förplanerade tåglägeskanaler har tagits fram för stråket Södra stambanan–Öresundsförbindelsen, delsträckan Hässleholm–Malmö–Peberholm (gränsstation mot Danmark). Genom Malmö ingår både Citytunneln (persontrafik) och Kontinentalbanan (godstrafik).

För Öresundsförbindelsen är de valda tåglägeskanalerna samordnade så att de även fungerar på den anslutande danska sträckan från Peberholm mot Köbenhavn H (persontrafik) respektive gränsstationen Padborg (godstrafik). På svensk sida har tåglägena i de flesta fall en möjlig fortsättning bortom Lund i riktning mot Helsingborg och bortom Hässleholm i riktning mot Alvesta eller Kristianstad.

Det minsta tidsavståndet mellan tåg för tåglägeskanalerna är 3 minuter Malmö central–Lund och 4 minuter Malmö central–Peberholm. Mellan Lund och Hässleholm är tåglägena mer differentierade. Minsta tidsavstånd för förbigång är 3–4 minuter. För att öka transportkvaliteten ska det finnas vissa lediga tåglägeskanaler.

Ett trafikmönster har tagits fram utifrån erfarenhet och kända önskemål. Tåglägeskanalerna är uppdelade i snabba och långsamma tåglägen. Snabba

tåglägen är anpassade för tåg som kan framföras i minst 160 km/tim. Det omfattar persontåg med få uppehåll och posttåg. Långsamma tåglägen är planerade för normala godståg och för persontåg med många uppehåll för resandeutbyte. Ingenting hindrar att tåg som uppfyller kraven för ett snabbt tågläge framförs i ett långsamt tågläge.

Planerad användning - dimensionerande tid

Tåglägeskanalerna är tänkta att utgöra grunden för såväl tåglägesansökningar som konstruktion av tågplanen. Avsteg från dessa bör tillämpas bara för tåg som går enstaka dagar, samt för tåg som inte framförs under dimensionerande tid. Den ”dimensionerande tiden” infaller under två tidsavsnitt på vardera cirka tre timmar måndag–fredag (ungefär klockan 6–9 och 16–19).

Tåglägeskanaler Malmö central–Lund–Hässleholm

Antalet bokningsbara tåglägen Malmö central–Lund–Hässleholm är cirka 15 per timme och riktning, och mellan Lund och Hässleholm cirka 9. För vissa snabba tåglägen anges ett tidsspänn för ankomst till Hässleholm (norrgående tåg) respektive avgång från Hässleholm (södergående tåg). Detta medger att de kan användas av tåg med olika prestanda eller uppehållsbild. Vissa tåglägen kan användas för snabba alternativt långsamma tåg, vilket möjliggör ett effektivare utnyttjande av tåglägena.

Tåglägeskanaler Malmö central–Peberholm

Antalet bokningsbara tåglägen mellan Malmö central och Hyllie via Citytunneln är 13 per timme och riktning. Alla dessa tåglägen har likartad hastighet och uppehållsbild och klassas därför som ”snabba”. För sträckan Malmö godsbangård–Fosieby–Lernacken finns 2–3 tåglägen, alla av typen långsamma. För Öresundsförbindelsen finns cirka 10 tåglägen, normalt fördelat på 7 snabba och 3 långsamma.

Planerade större banarbeten

Trångsektorsplanen bygger på att den i järnvägsnätsbeskrivningen angivna infrastrukturen är komplett och i full drift. Planerade större banarbeten är kontaktledningsombyggnad Hässleholm–Lund, vilket kan medföra tidstillägg och begränsningar av antalet tåglägen under vissa perioder. Planerade banarbeten under Tågplan 2015 är i första hand kontaktledningsombyggnad Hässleholm–Lund.

Särskilda förutsättningar

Sträckan Peberholm–Malmö–Hässleholm har av RailNetEurope definierats som en internationell korridor med förplanerade tåglägen för godstrafik.

Övrigt

För riktlinjer om spår användning på Malmö central, se kapitel 4.2.

4 Driftplatser

4.1 Stockholms central

För att nå ett bättre utnyttjande av spårkapaciteten vid plattformar gäller särskilda planeringsförutsättningar för Stockholms central. Det är framför allt plattformskapaciteten för spår 3–19, E6–E7 och C2–C4, men även kapaciteten för uppställning av vändande tåg i Karlberg, som är begränsad. Trafiken på Stockholm central indelas i tre grupper, med delvis olika förutsättningar:

- genomgående tåg
- vändande tåg söderifrån
- vändande tåg norrifrån.

Allmänna riktlinjer anges för koppling av motorvagnståg och tågsättsbyten.

Planeringsförutsättningarna gäller under högtrafik. Under övriga tider kan undantag från dessa göras för att möta speciella önskemål.

4.2 Malmö central

För att nå ett bättre utnyttjande av spårkapaciteten vid plattformar gäller särskilda planeringsförutsättningar för de genomgående spåren 1–4 på Malmö central. Dessa spår ska användas enligt följande principer:

- Tågen ska vara genomgående, det vill säga inte ha Malmö central som slut- eller utgångsstation.
- Tågens sammansättning ska inte ändras, till exempel i form av av- eller tillkoppling av tågsätt.
- Upphållstiden ska vara mellan två och fyra minuter.

Dessa planeringsförutsättningar gäller under större delen av trafikdygnet. Enstaka undantag kan göras, i första hand i lågtrafik (ungefär mellan klockan 19 och 6), för att tillgodose speciella önskemål.

Trafikinformation

1. Trafikinformation till järnvägsföretag och trafikorganisatörer

Informationen levereras till järnvägsföretag eller trafikorganisatörer genom olika kanaler, såsom e-post, internet, direkt åtkomst till Trafikverkets it-system eller muntligt via telefon.

Informationen omfattar:

- a. villkor för trafikens framförande
- b. avvikelser från fastställd tågplan
- c. planerade ankomst- och avgångstider på platser med trafikutbyte
- d. uppgifter om var tågen i realtid geografiskt befinner sig
- e. punktlighet (presenteras i minuter i förhållande till fastställd tidtabell)
- f. aktuellt ankomst- eller avgångsspår på platser med trafikutbyte
- g. prognoser på ankomst- eller avgångstider vid 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.

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

När nya eller förändrade informationssätt ska införas krävs god framförhållning för att göra det möjligt för järnvägsföretaget eller trafikorganisatören att vid behov förändra eller vidareutveckla egna rutiner och processer.

För upplysningar om tillgång till Trafikverkets it-system, se Trafikverkets webbplats: [System, verktyg och e-tjänster för järnväg](#).

2. Trafikinformation till resenärer

Trafikinformation till resenärer säkerställer att resenärer och tredje man får den information som är nödvändig för att kunna genomföra en resa, oberoende av järnvägsföretag och trafikorganisatör.

Trafikinformation avser såväl normalläge som trafikförändringar, vilka påverkar resenärens förväntade restid, service och/eller komfort.

2.1 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 Trafikverket, ansvarar fastighetsägaren för den fasta skyltningen. Ramavtalet för Trafikverkets skyltstandard är öppet för alla ansvariga aktörer att använda. Detta ger möjlighet att skapa en helhetslösning för skyltning och informationsflöde.

2.2 Dynamisk trafikinformation till resenär

Beroende på de tekniska möjligheterna i våra trafikinformationskanaler kan presentationen av annonseringsuppgifterna variera. Informationen ska vara enhetlig och om möjligt täcka in resenärens hela tågresor.

Trafikinformation till resenär bygger på aktuella och i möjligaste mån verifierade uppgifter. Informationen levereras skyndsamt och på ett sådant sätt att resenären enkelt och snabbt kan tillgodogöra sig innehållet.

Visuell information ges omgående när en trafikstörande händelse blir känd, och den presenteras för de stationer som säkert bedöms bli påverkade av avvikelsen. Information om inställda tåg/avgångar ges omgående på alla platser som berörs.

Trafikverket strävar efter att skyndsamt lämna och uppdatera information och prognos till resenären när en trafikpåverkande händelse blir känd. En osäker prognos anges som ”preliminär” och kan justeras framåt och bakåt.

Trafikinformation på en station upplyser om det aktuella trafikläget och i förekommande fall om prognoser för kommande trafikläge. Informationen förmedlas direkt till resenären via en eller flera dynamiska trafikinformationskanaler. Vid spårändringar beaktas resenärernas gångväg i avstånd och tid.

Så långt det är möjligt kan informationen omfatta

- a. annonserat tågnummer
- b. annonserad start- /slutstation
- c. via-station, som är avgörande för resan
- d. planerade ankomst- och avgångstider på platser med trafikutbyte
- e. prognoser på ankomst- och avgångstider för tåg som är 5 minuter försenat eller mer (jämfört med fastställd tidtabell). Om orsaken till förseningen är känd, lämnas den vid förseningar på 10 minuter eller mer.
- f. aktuellt ankomst-/avgångsspår på platser med trafikutbyte

- g. samlad information med orsak och prognos för händelser som ger trafikpåverkan på ett flertal tåg
- h. järnvägsföretagets/trafikorganisatörens namn
- i. produktnamn, information om tågsammansättning, service med mera
- j. anvisningar vid eventuell trafikstörning (till exempel ersättningstrafik).

Om punkterna a och b avviker från körplanen ansvarar järnvägsföretaget eller trafikorganisatören för att uppdatera Trafikverkets it-stöd med denna information. Även kompletterande detaljinformation enligt punkterna h–j ska uppdateras av järnvägsföretaget eller trafikorganisatören.

Dynamisk skyltning

Samtliga tåg annonseras på skyltar och monitorer, om möjligt, senast 30 minuter före ordinarie ankomst- eller avgångstid. När en trafikförändring berör flera tåg kan informationen sammanfattas i övergripande skyltmeddelanden.

Skyltanmärkningen ”Spårändrat” används i de fall en spårändring aktualiseras 60 minuter eller mindre före ankomst-/avgångstid.

Högtalare

Högtalarutrop görs normalt klockan 6.00–22.00. Vid behov kan högtalarutrop göras dygnet runt.

Högtalarutrop görs endast för tåg med trafikförändring samt händelser som kräver extra uppmärksamhet.

När en trafikförändring berör flera tåg kan informationen sammanfattas i övergripande högtalarmeddelanden.

Vid större trafikförändringar kan sådana utrop som är avgörande för resans fullföljande prioriteras framför övriga utrop.

Även vid oförändrat läge ges regelbundet information samt upplysning om att mer information kommer.

Trafikverket arbetar succesivt med införande av utrop på engelska för avgående tåg vid försening, spårändring, inställelse och ersättningstrafik.

Information via webb

På Trafikverkets webbplats presenteras dynamisk trafikinformation som i första hand riktar sig till resenärer, men som även kan vara av värde för järnvägsföretag och trafikorganisatörer. Informationen publiceras 12 timmar före tågets ordinarie avgångs- eller ankomsttid och motsvarar den som visas på stationernas flertågs-displayer. I anslutning till informationen finns en länk till järnvägsföretagets eller trafikorganisatörens hemsida, förutsatt att denne valt att förse Trafikverket med webbadress.

Länk till trafikinformationen: mobila tjänster (wap) <http://m.trafikverket.se/trafik> och Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.se/Privat/Resan-och-trafiken/Din-resa/Laget-i-trafiken/>.

2.4 Övrigt

Trafikinformation som utbyts mellan Trafikverket och järnvägsföretaget eller trafikorganisatören tillhandahålls i första hand genom it-system. Information kan även som komplement lämnas via telefon, e-post och till järnvägsföretagets/trafikorganisatörens personal på plats. Såväl innehållet i den information som utbyts som sättet för utbyte ska vara strukturerat enligt Trafikverkets riktlinjer. Trafikverket och järnvägsföretaget/trafikorganisatören ska föra en dialog för att få samsyn och öka kvaliteten på trafikinformationen till resenärer.

Den trafikinformation som Trafikverket tillhandahåller får användas för järnvägsföretagets/trafikorganisatörens webbaserade och mobila trafikinformation till resenärer, eller som muntlig trafikinformation till resenärer via callcenter och försäljningskanaler.

Den information om tågtrafiken som visas på Trafikverkets webbplats via ”Läget i trafiken”, är även tillgänglig som data för de marknadsaktörer som utvecklar trafikinformationstjänster till resenärer och allmänhet.

2.5 Annonseringsuppgifter för skyltning och utrop för persontåg

Trafikverket sammanställer, utifrån tågens körplaner, en grundannonsering avseende trafikinformationen till resenärer. Förslaget till annonsering presenteras för järnvägsföretag/trafikorganisatörer via ett it-stöd (Planno).

Järnvägsföretaget/trafikorganisatören ansvarar för att komplettera annonseringen med information enligt nedan, både inför ny tågplan och med ändringar under pågående tågplan.

Samtliga ändringar och kompletteringar ska innehålla uppgift per tåg och station och ska lämnas av järnvägsföretaget/trafikorganisatören via Trafikverkets it-stöd enligt följande:

Tåg i fastställd tågplan	Senast 2 veckor innan tågplanen börjar gälla
Förändring av annonsering för tåg i fastställd tågplan	Senast kl. 15.00 vardagen före kommande driftperiod ¹
Tåg i ad hoc-processen	Senast kl. 15.00 vardagen före kommande driftperiod ¹

¹ Efter denna tidpunkt är uppgifterna låsta och kan endast ändras av Trafikverket.

Vid avvikelser efter kl. 15 vardagen före kommande driftsperiod samt under innevarande driftsperiod förutsätts att järnvägsföretaget eller trafikorganisatören förser Trafikverket med de ändringar och kompletteringar som krävs för en fullständig trafikinformation till resenärer. I bilaga 1.1 finns kontaktuppgifter för inlämnandet av dessa annonseringsuppgifter.

Järnvägsföretaget/trafikorganisatören ska komplettera annonseringsinformationen med:

- annonseringstexter ur gruppen *avvikelse* för
 - ersättningstrafik
 - kompletterande trafik
 - inställt – när tåget inte ersätts eller vid hänvisning till nästa avgång
- annonseringstexter ur gruppen *övrigt* för
 - anvisningar till resenär
 - ändrad tågsammansättning (i de fall järnvägsföretaget tidigare har angett annonseringsuppgifter om tågsammansättning).

Järnvägsföretaget/trafikorganisatören kan dessutom ändra/komplettera annonseringsinformationen med:

- annonserat tågnummer
- andra till- och från-stationer än körplanen anger
- via-stationer
- annonseringstexter ut grupperna *produkt* eller *service*
- annonseringstexter ur grupperna *bokning*, *övrigt* och/eller *tågsammansättning*
- ägare av trafikinformation till resenär samt länkadress till denne (för webb och mobila enheter).

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.

Förutom för skyltning och utrop på station, använder Trafikverket annonseringsuppgifterna vid publicering av trafikinformation på internet, i mobila tjänster och via Trafikverkets it-system. För att i förväg kunna ge resenären generell trafikinformation om en planerad händelse behöver Trafikverket underlag från järnvägsföretaget /trafikorganisatören. Detta ska tydligt beskriva förändringar och/eller kompletteringar i såväl trafikupplägg som eventuell ersättningstrafik. Underlaget måste vara Trafikverket tillhanda senast 7 dagar innan aktuell händelse.

Service Level Agreement - SLA Trafikinformation

1. Leveransens villkor och innehåll

1.1 Trafikverkets åtagande för leverans av trafikinformation i form av data

Trafikverket tillhandahåller tjänsten *Prenumeration på trafikinformation till järnvägsföretag och trafikorganisatörer* (JNB avsnitt 5.5.2) i form av elektroniska telegram med format enligt Trafikverkets definierade standard.

De meddelandestandarder som erbjuds specificeras i dokumentet ”Information som utbyts via UTIN”, som publiceras på Trafikverkets webbplats.

Trafikverkets ansvar sträcker sig till och med att leveransen lämnat Trafikverket i rätt format och med riktigt innehåll. Trafikverket ansvarar inte för kommunikation mellan Trafikverket och järnvägsföretag (JF)/trafikorganisatör (TO), inte heller för JF/TO mottagande av leveransen.

1.2 Järnvägsföretagets/trafikorganisatörens åtagande

JF/TO ansvarar för uppbyggnad av den tekniska lösning som krävs för att ta emot och använda levererad trafikinformation. JF/TO ansvarar också för all nödvändig utbyggnad, uppdatering och vidareutveckling av sin tekniska lösning, liksom för att

- informationen inte förändras eller publiceras mot slutkunden på ett sätt så att den blir missvisande
- information som är viktig för slutkunden inte utelämnas vid publicering
- mot slutkunden inte publicera egna uppskattade ankomst- eller avgångstider (prognoser), baserade på underlag som har sitt ursprung i information levererad enligt detta system
- skyndsamt meddela Trafikverket om de får problem med att ta emot informationen eller drabbas av problem i sina system och det kan påverka leveransen.

Om JF/TO vidareförmedlar informationen till tredje part ska JF/TO se till att tredje part uppfyller samma villkor som gäller för JF/TO.

Om JF/TO vill ha ändringar i leveransen ska deras kontaktperson skriftligen meddela detta till Trafikverkets kundansvarige.

1.3 Avtalspartens rättigheter

JF/TO har rätt att i valfri omfattning använda informationen inom sin egen organisation samt att vidareförmedla informationen till de JF/TO och underleverantörer som anlitas.

1.4 Användargrupp

Trafikverket har en användargrupp för samtliga JF/TO som använder tjänsten *Prenumeration på trafikinformation till järnvägsföretag och trafikorganisatörer* (JNB avsnitt 5.5.2). Syftet är att utbyta planer mellan Trafikverket och JF/TO och att följa upp genomförda leveranser. Användargruppen kan också komma med egna förslag till förändringar och ge synpunkter på förslag från Trafikverket. Trafikverket ansvarar för att sammankalla dessa till möten och meddelar JF/TO:s kontaktperson i god tid innan dessa möten hålls. Användargruppen sammankallas minst en gång per år.

2 Service Level Agreement

Tjänstens tillgänglighet ska vara minst 99,0 procent per kalendermånad ¹⁾ per telegram. Som inte tillgänglig tid räknas avbrott beroende på fel klassade enligt prioritet 1–2 nedan. Planerade underhållsåtgärder inom servicefönster som meddelats avtalsenligt undantas. Antalet avbrott enligt prioritet 1–2 nedan får inte vara mer än 3 per kalendermånad. Större incidenter hos Trafikverket som påverkat tillgängligheten rapporteras löpande med incidentrapporter till JF/TO.

Information om förändringar sker genom att Trafikverket tillhandahåller JF/TO tidplan för införande av ny funktionalitet (driftsättningsplan) och tidplan för upprätthållande av befintlig funktionalitet (servicefönster). Dessa tidplaner publiceras normalt i november och gäller för nästkommande år. Informationen lämnas vid användarmöten och publiceras på Trafikverkets webbsida (inloggning krävs). Vid planerade förändringar som kan påverka pågående leverans informeras JF/TO normalt minst 30 dagar i förväg, och utan oskälig fördröjning. Vid omplanering av tidigare planerad förändring meddelas JF/TO senast 5 arbetsdagar i förväg.

Säkerhetsuppdateringar samt redovisning av detaljerat innehåll i planerade servicefönster kan ske med kortare varsel än 30 dagar.

Trafikverket kan behöva ändra format på leveransen. För att underlätta JF/TO:s övergång till det nya formatet garanterar Trafikverket att

- meddela JF/TO om det nya formatets utformning minst 12 månader innan det gamla formatet upphör att gälla
- möjliggöra för JF/TO att testa det nya formatet under minst 6 månader innan det gamla formatet upphör att gälla.

¹⁾ Beräknas: Ett (1) minus (summan av de avbrottsminuter som uppkommer i leveranser enligt JNB avsnitt 5.5.2) delat med (antal minuter i aktuell kalendermånad) ggr 100.

2.1 Tekniskt fel och stöd/support

Vid tekniskt fel – kontakta Trafikverkets Servicedesk (0771-828 828).

Servicedesk finns tillgänglig dygnet runt. Vid felanmälan – uppge att felet avser leverans från systemet UTIN, och ange felets prioritet enligt nedanstående tabell.

Servicetid	Drifttid	Prioritet	Svarstid ²⁾ (sekunder)	Inställelsetid (timmar)	Åtgärdstid (timmar/fel)
00–24 Må–sö	Alla dagar dygnet runt	1	30	1	2
		2		2	4
		3		4	8 timmar under normal arbetstid ³⁾
		4		4 timmar under normal arbetstid	17 arbetstimmar under normal arbetstid

Prioritet	Beskrivning
1 (Kritisk)	Används då fel medför allvarlig påverkan både internt på Trafikverket och/eller för Trafikverkets externa kunder och användare. Effekterna av felet innebär stora risker för: - liv och hälsa - betydande ekonomisk eller finansiell förlust - allvarlig påverkan på kundens eller leverantörens rykte och förtroende
2 (Hög)	Används då fel medför betydande påverkan för verksamheten, hälsa, ekonomi eller förtroende.
3 (Medium)	Används då en drabbad användare är förhindrad att arbeta med sina primära arbetsuppgifter.
4 (Låg)	Används då en användare är drabbad av icke kritiskt fel som tillåter att användaren arbetar vidare med sina primära arbetsuppgifter. Kan också vara att en oviktig del av tillämpningen inte är tillgänglig.

Mättidpunkt för när ”Inställelsetid” och ”Åtgärdstid” startar är när Servicedesk nås av telefonsamtalet eller då Trafikverket registrerat felet. Tidsangivelser avser servicetiden. Det är JF/TO:s uppgift att i samråd med Trafikverket prioritera fel, och JF/TO ansvarar för att prioriteringen följer de kriterier som anges ovan. Vid förändrade effekter av ett fel har JF/TO rätt att förändra prioritetsnivån.

Minst 95 procent av felen, per kalenderår, ska ha åtgärdats inom åtgärdstid.

Åtgärders påbörjande och avslut rapporteras. Trafikverket följer upp dessa värden i sitt ärendehanteringssystem. Avslut avgör vilken månad som ärendet räknas till.

2) 80% svar inom 30 sekunder

3) Normal arbetstid är 08.00 – 16.30, helgfria veckodagar måndag till fredag.

2.2 Förebyggande underhåll

Systemunderhåll och preventiva förändringsarbeten görs regelbundet för att undvika fel och eventuella störningar. Det proaktiva och strukturerade arbetet innebär att problem kan upptäckas och åtgärdas innan störningar uppstår för JF/TO. Om inte annat meddelas kommer inte leveransen av information att påverkas nämnvärt av detta arbete.

Servicefönster planeras efter behov (men så få som möjligt), i syfte att störa verksamheten så lite som möjligt. Alla servicefönster innebär en förändring, vilket medför att Trafikverkets rutiner för förändringshantering följs under planering och genomförande. Servicefönster är normalt förlagda till fredagar, med början kl. 23:00. Alternativt används efterföljande lördag, med start kl 23:00.

För önskemål om tekniskt stöd hänvisas till utin@trafikverket.se. Trafikverket ser till att JF/TO får återkoppling inom 5 arbetsdagar. Trafikverket tillhandahåller tekniskt stöd under normal kontorstid.

2.3 Ändringshantering

JF/TO har möjlighet att komma med önskemål om förändringar i leveransen från Trafikverket. Trafikverket ansvarar för kategorisering, prioritering samt beslut om huruvida ändringen ska genomföras.

Trafikverket ansvarar för att ändringsförslag dokumenteras i enlighet med Trafikverkets standard.

2.4 Åtgärder vid bristande uppfyllande av servicenivåer

Om servicenivån inte uppfylls, ska Trafikverket återkomma med en handlingsplan för att åtgärda samtliga brister, såväl incidenter som processer hos Trafikverket, för att snarast åter nå överenskomna nivåer.

Vid brister i servicenivån rapporterar Trafikverket löpande till JF/TO om status och aktiviteter för att uppnå avtalad servicenivå.

2.5 Eskalering

Om JF/TO upplever att Trafikverket inte uppfyller sitt åtagande och om Trafikverket inte vidtar åtgärder, kan JF/TO eskalera frågan till samrådsorganet enligt TRAV.

Tåglägesavgift, passage- och emissionsavgift

1 Tåglägesavgift

Tåglägesavgiften är en kilometerbaserad avgift som har tre nivåer: hög, mellan och bas. Den geografiska indelningen för de olika nivåerna redovisas nedan. Avgiften baseras på tilldelad kapacitet.

Högnivå tillämpas på följande sträckor:

- Stockholms central–Göteborgs central:
 - Stockholms central–Älvsjö
 - Västra stambanan, Älvsjö–Partille
 - Partille–Göteborgs central
- Göteborgs central–Malmö central:
 - Göteborgs central–Almedal
 - Västkustbanan, 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
 - Ostkustbanan, Ulriksdal–Gävle.
- Malmö central–Triangeln–Hyllie–Lernacken
- Malmö central–Östervärn
- Arlöv–Östervärn
- Östervärn–Fosieby–Lockarp
- Lockarp–Svågertorp–Hyllie
- Svågertorp–Lernacken
- Gubbero–Olskroken
- Olskroken–Göteborgs norra

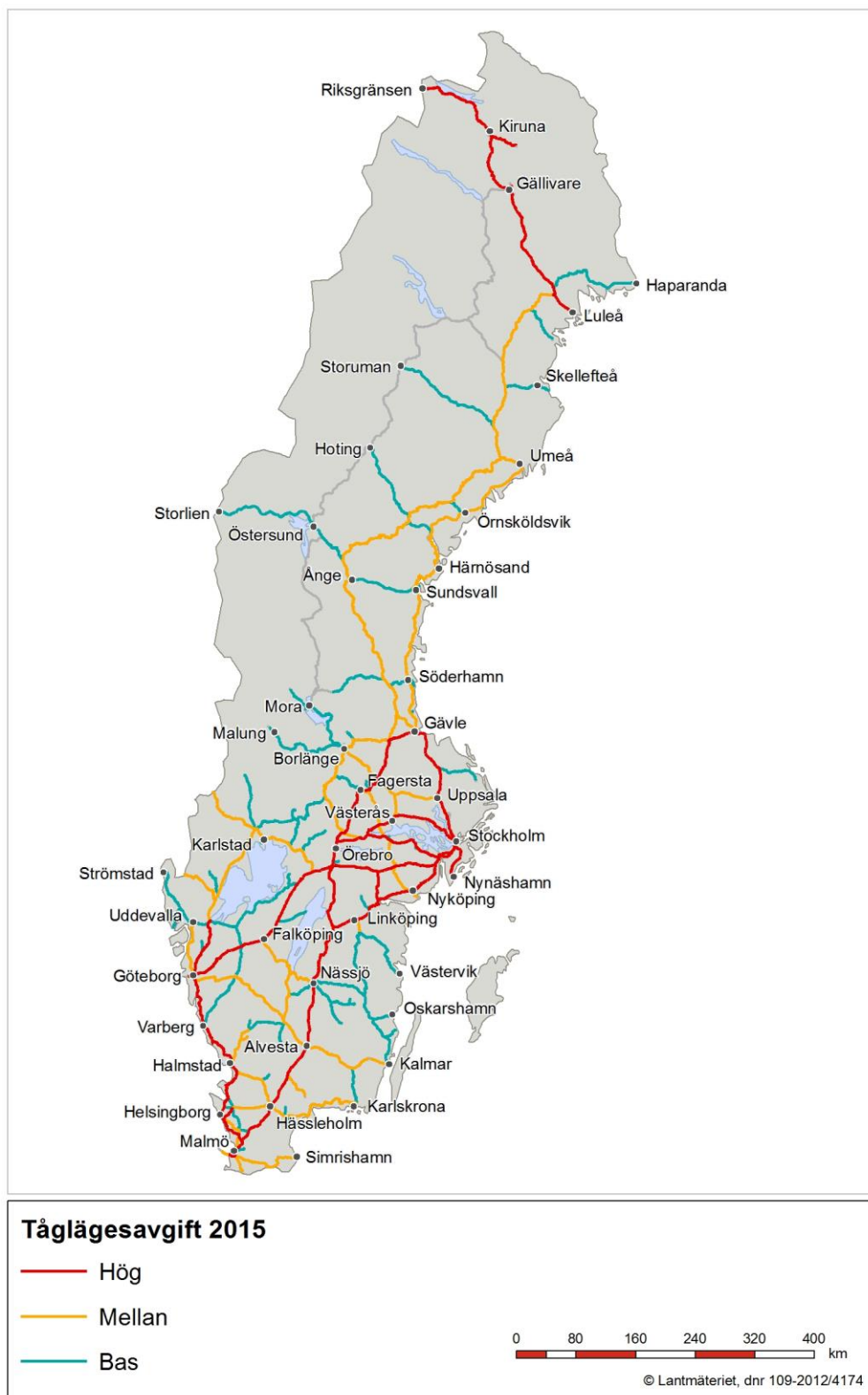
- Olskroken–Göteborg Marieholm–Göteborg Kville–Pölsebo–Skandiahammen
- Riksgränsen–Luleå
- Stockholm–Västerås–Kolbäck–Valskog–Arboga–Jädersbruk–Hovsta
- Södertälje övre–Eskilstuna–Rekarne–Valskog
- Älvsjö–Nynäshamn
- Göteborg Olskroken–Öxnered
- Helsingborg–Åstorp
- Gävle–Storvik–Avesta Krylbo–Fagersta–Frövi–Hallsberg–Mjölby.

Mellannivå tillämpas på följande sträckor:

- Boden–Nyfors–Bastuträsk–Hällnäs–Vännäs
- Vännäs–Umeå–Gimonäs
- Gimonäs–Örnsköldsvik–Västerasby
- Västerasby–Härnösand–Sundsvall
- Sundsvall–Gävle
- Vännäs–Mellansel–Forsmo–Långsele–Bräcke
- Bräcke–Ånge–Bollnäs–Ockelbo–Gävle
- Ockelbo–Storvik
- Storvik–Falun–Borlänge–Ludvika–Ställdalen–Frövi
- Borlänge–Avesta Krylbo–Sala–Uppsala
- Sala–Tillberga
- Snyten–Kolbäck
- Fagersta–Engelsberg
- Kolbäck–Rekarne
- Eskilstuna–Flen–Nyköping S–Oxelösund
- Linköping–Bjärka Säby
- Laxå–Kristinehamn–Karlstad–Kil–Charlottenberg (riksgränsen)
- Kil–Öxnered
- Kornsjö–Skälebol
- Falköping–Jönköping–Nässjö
- Jönköping–Vaggeryd–Värnamo
- Borås–Värnamo–Alvesta–Emmaboda–Kalmar
- Karlskrona–Kristianstads central
- Ystad–Simrishamn
- Älmhult–Olofström

- Halmstad–Landeryd
- Torup–Hyltebruk
- Eldsberga–Markaryd–Hässleholm
- Åstorp–Hässleholm
- Arlöv–Flädie–Kävlinge–Teckomatorp–Helsingborg
- Göteborg Kville–Uddevalla
- Almedal–Borås
- Lockarp–Trelleborg
- Lockarp–Ystad
- Hässleholm–Kristianstad.
- Peberholm–Lernacken

Basnivå gäller för järnvägsnätet i övrigt.



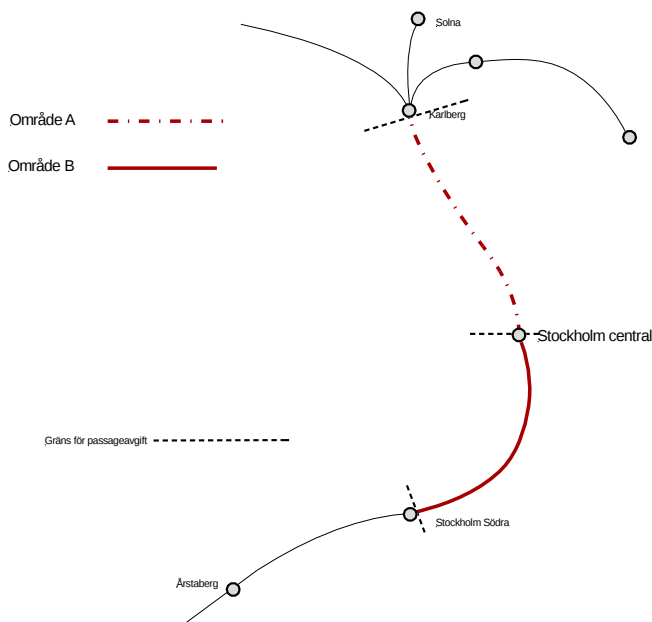
Trafikverket har utvecklat en kalkylator för att beräkna Trafikverkets avgifter för transport på järnväg. I kalkylatorn kan bland annat tåglägesavgiften mellan givna trafikplatser beräknas. Kalkylatorn är en webbapplikation och nås via <https://jvk.trafikverket.se/>.”

2 Passageavgift

2.1 Exempel Stockholm

I Stockholm tas avgiften ut för:

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



Passageavgifter Stockholm

Exempel för Stockholm:

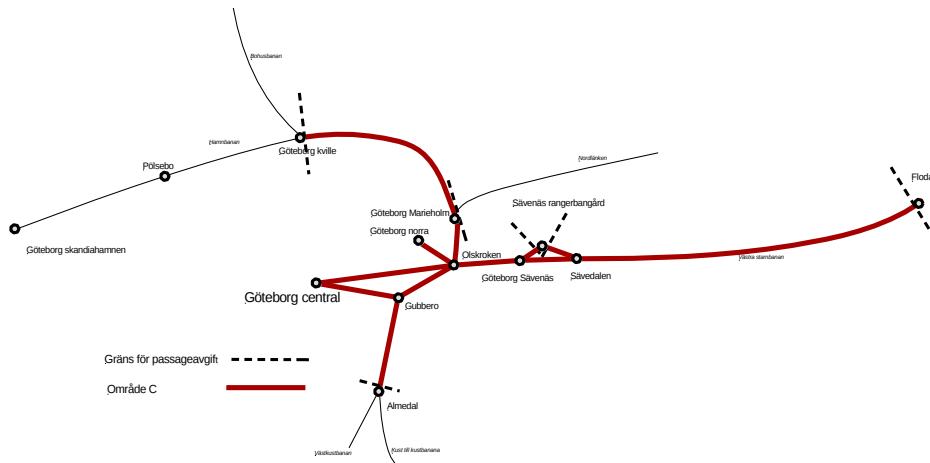
1. Ett tåg från Uppsala kör mot Norrköping via Stockholms central. Tåget kör in via Karlberg 7.15 en helgfri vardag och debiteras en passageavgift (Karlberg–Stockholms central). Tåget kommer till Stockholms central och kör vidare 7.30 mot Norrköping via Stockholms södra och debiteras då ytterligare en 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. Tågsättet i exempel 2 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.
4. Ett tåg från Falun kör mot Stockholms central. Tåget passerar Karlberg 17.40 en helgfri vardag och debiteras en passageavgift (Karlberg–Stockholms central). *1 passageavgift för tågläget.*
5. Tågsättet i exempel 4 har vänt vid Stockholms central och ska köra ett nytt tågläge till Falun 18.05 samma dag. Vid avgång 18.05 debiteras inte någon

passageavgift eftersom tåget inte kommer att köra på området för passageavgift inom den tid då passageavgift debiteras. *Ingen passageavgift för tågläget.*

6. Ett tåg från Gävle kör mot Linköping via Stockholms central. Tåget kör in via Karlberg 17.55 en helgfri vardag och debiteras en passageavgift (Karlberg–Stockholms central). Tåget kommer till Stockholms central 18.00 och kör sedan vidare 18.05 mot Linköping via Stockholms södra. Det blir ingen ytterligare passageavgift för tåget eftersom det inte kommer att köra på området för passageavgift inom den tid då passageavgift debiteras. *1 passageavgift för tågläget.*
7. Ett tåg från Uppsala kör mot Stockholms central. Tåget passerar Karlberg 16.08 en helgfri vardag och debiteras en passageavgift (Karlberg–Stockholms central). Passagerare lämnas av på Stockholms central. *1 passageavgift för tågläget*
8. Tågsättet i exempel 7 har vänt vid Stockholms central och ska köra ett nytt tågläge med annan trafikuppgift (tjänstetåg) till Hagalund (depå) 16.25 samma dag och debiteras en passageavgift (Stockholms central–Karlberg). *1 passageavgift för tågläget*
9. Ett tåg från Göteborg kör mot Stockholms central. Tåget passerar Stockholms södra 16.08 en helgfri vardag och debiteras en passageavgift (Stockholms södra–Stockholms central). Passagerare lämnas av på Stockholms central. *1 passageavgift för tågläget*
10. Tågsättet i exempel 9 ska köra ett nytt tågläge från Stockholms central med annan trafikuppgift (tjänstetåg) till Hagalund (depå) klockan 16.25 samma dag och debiteras en passageavgift (Stockholms central–Karlberg). *1 passageavgift för tågläget*

2.2 Exempel Göteborg

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).



Passageavgifter Göteborg

Exempel för Göteborg:

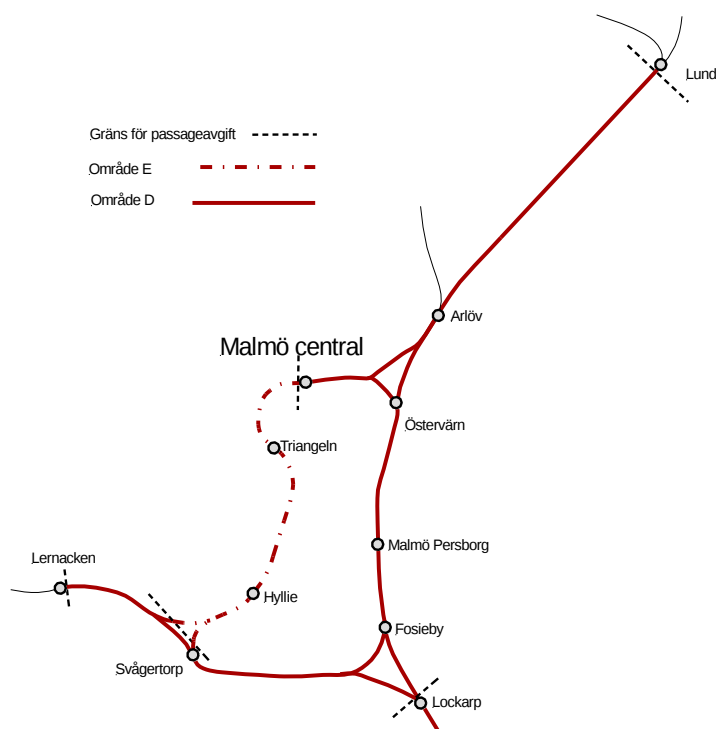
1. Ett tåg från Stockholm är på väg mot Göteborgs central. Tåget kör in via Floda 7.30 en helgfri vardag. En passageavgift debiteras vid passagen av Floda (Floda–Göteborgs central). *1 passageavgift för tågläget.*
2. Ett tåg från Malmö kör mot Göteborgs hamn. Tåget passerar Almedal 8.50 och fortsätter sedan mot Göteborgs hamn via Gubbero, Olskroken och Göteborg Kville. En passageavgift debiteras (Almedal–Göteborg Kville). *1 passageavgift för tågläget.*
3. Ett tåg kör från Sävenäs rangerbangård 8.45 en helgfri vardag och debiteras en passageavgift. Tåget kör till Göteborgs hamn. *1 passageavgift för tågläget.*

2.3 Exempel Malmö

I Malmö tas avgiften ut för

- samtliga spår i ett område som begränsas av ”Gräns för passageavgift” vid Lund, Lockarp, Svågertorp, Lernacken och Malmö central (område D)
- Malmö central–Svågertorp (Citytunneln), samtliga spår (område E).

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



Passageavgifter Malmö

Exempel för Malmö:

1. Ett tåg från Stockholm är på väg mot Lernacken. Tåget kör in via Lund 7.30 en helgfri vardag. En passageavgift debiteras vid passagen av Lund (Lund–Malmö central). Tåget kör mot Malmö central där det fortsätter till Citytunneln 8.00. Vid passagen från Malmö central till Citytunneln debiteras ytterligare en passageavgift (Malmö central–Lernacken).
Totalt 2 passageavgifter för tågläget.
2. Ett tåg från Göteborg är på väg mot Lernacken. Tåget kör in via Lund 7.30 en helgfri vardag. En passageavgift debiteras vid passagen av Lund (Lund–Lernacken). Tåget kör mot Arlöv–Östervärn där det fortsätter till Lernacken.
1 passageavgift för tågläget.
3. Ett tåg startar från Malmö central och kör mot Trelleborg. Tåget avgår 16.05 en helgfri vardag. En passageavgift debiteras för sträckan Malmö central–Lockarp via Östervärn. *1 passageavgift för tågläget.*

3 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, kväveoxider, svaveldioxid, kolväten och partiklar. Emissionsavgiften beror dels på motorns miljöklass, dels på mängden förbrukat drivmedel. Se övrig text i kapitel 6 i JNB.

För förbränningsmotordrivna fordon tas emissionsavgift ut enligt nedan.

Emissionsavgifter	Avgift kompressionständer motor		Avgift gnisttänder motor	
	kr/liter ⁽¹⁾	kr/m ³ ⁽²⁾	kr/liter ⁽¹⁾	kr/m ³ ⁽²⁾
Loktåg, bas	2,50	2,93	1,67	2,12
Loktåg, miljöklassade steg III A	1,62	1,90	1,62	1,90
Loktåg, miljöklassade steg III B	1,30	1,53	1,30	1,53
Motorvagnar, bas	2,45	2,87	1,62	2,04
Motorvagnar, miljöklassade steg IIIA	1,34	1,58	1,34	1,58
Motorvagnar, miljöklassade III B	1,11	1,30	1,11	1,30

¹ Flytande drivmedel

² Gasformiga drivmedel

Förbrukad mängd (liter och/eller kubikmeter) drivmedel ska redovisas för all trafik på Trafikverkets järnvägsnät, inte bara vid användande av tågläge. För miljöklassade fordon ska fordonsnummer och förbrukad mängd drivmedel per fordonsindivid anges på självdeklarationen.

Nedan redovisas räkneexempel på hur avgiften kan beräknas.

3.1 Exempel 1: Loktåg, bas

För ett loktåg med en icke emissionsklassad dieselmotor (kompressionständer) tillämpas avgift bas i kr/liter diesel. Fordonet har förbrukat 400 liter diesel. Den totala avgiften blir $400 \text{ liter} \times 2,50 \text{ kr/liter} = 1000 \text{ kr}$.

3.2 Exempel 2: Gasdrivet motorvagnståg, miljöklass steg III B

För ett gasdrivet motorvagnståg med gnisttänder motor som uppfyller utsläppsgränsvärdena för miljöklass III B är avgiften 1,30 kr/m³ gas. Fordonet har förbrukat 320 kubikmeter gas.

Den totala avgiften blir $320 \text{ m}^3 \times 1,30 \text{ kr/m}^3 = 416 \text{ kr}$.

3.3 Exempel 3: Dual-fuel motordrivet loktåg, miljöklass steg III A

För ett loktåg med en kompressionstænd dual-fuel-motor tillämpas både avgiften för flytande och för gasformigt drivmedel. Fordonet har förbrukat 160 liter diesel och 205 kubikmeter gas. Den totala avgiften blir $160 \text{ liter diesel} \times 1,62 \text{ kr/liter} + 205 \text{ m}^3 \times 1,90 \text{ kr/ m}^3 = 648,7 \text{ kr}$

Orsakskoder för kvalitetsavgifter

Innehåll

1	Orsakskoder	1
1.1	Inledning.....	1
1.2	Kodstruktur för förseningar	2
1.3	Principer för användande vid förseningar	2
1.4	Kodstruktur för akut inställda tåg samt vid avbokning	2
2	Kodlista vid förseningar.....	3
2.1	Driftledningsorsaker (D)	3
2.2	Följdorsaker (F).....	3
2.3	Infrastrukturorsaker (I).....	4
2.4	Järnvägsföretagsorsaker (J)	6
2.5	Olyckor och tillbud (O)	8
3	Kodlista för akut inställda tåg samt vid avbokning.....	9

1 Orsakskoder

1.1 Inledning

För att följa vad som orsakar driftstörningar och avbokningar rapporterar tågledare/tågklarerare vad de uppfattar är orsaken. Rapporteringen sker med orsakskoder enligt en standardiserad kodlista (se avsnitt 2 nedan). För driftstörningar bör rapportering ske i direkt anslutning till störningen men det finns möjlighet att under de 9 efterföljande dygnen komplettera eller korrigera orsakskoden. Syftet är att finna orsaken och vem som kan åtgärda problemen.

Kodlistan är indelad i fem huvudgrupper kopplade till vem som anses vara problemägare. Under dessa huvudgrupper finns möjlighet att i ytterligare två nivåer (undergrupper) tydligare beskriva problemet.

Huvudgrupperna är:

- driftledning (D)
- följdorsak (F)
- infrastruktur (I)
- järnvägsföretag (J)
- olyckor/tillbud och yttre faktorer (O).

Undantag

Under huvudgruppen järnvägsföretag (J) och i underkoden ”Sent från depå” (JDE) finns på nivå 3 koder som är kopplade till infrastrukturförvaltarens ansvar.

1.2 Kodstruktur för förseningar

Kodstrukturen har tre nivåer (se avsnitt 2 nedan). Den första nivån anges med bokstav för huvudgrupp enligt avsnitt 1.1. Nivå 2 anges med bokstavskombination för beskrivning och nivå 3 anges med ett tal.

Exempel

DPS1 ska tolkas som orsak: driftledning, personal, felaktig el- eller ställverksmanöver.

1.3 Principer för användande vid förseningar

För huvudgrupperna driftledning (D), infrastruktur (I) och olyckor/tillbud och yttre faktorer (O) ska alla tåg som påverkas av händelsen få den primära orsakskoden.

Tågledare/tågklarerare ska i första hand ange de två första nivåerna medan den tredje nivån kan kompletteras senare inom den tidsfrist systemet är öppet för förändringar (se ovan). För järnvägsföretag (J-koderna) förutsätts då att järnvägsföretag eller förare kontaktar tågledare/tågklarerare då förseningar på 3 minuter eller mer uppstår och att koderna på nivå 3 kompletteras.

Undantag

För koder i gruppen järnvägsföretag (J) kodas bara det orsakande tåget, medan övriga tåg som drabbas av förseningar får orsakskod i gruppen följdorsak (F). I praktiken kan det vara svårt för tågledare/tågklarerare att för långväga tåg ha kunskap om grundorsaken och därför används ibland koder i gruppen följdorsak (F) även då grundorsaken ligger inom grupperna driftledning (D), infrastruktur (I) och olyckor/tillbud och yttre faktorer (O).

1.4 Kodstruktur för akut inställda tåg samt vid avbokning

För att följa vad som orsakar akut inställda tåg rapporterar tågledare/tågklarerare vad de uppfattar är orsaken. Rapporteringen sker med orsakskoder enligt en standardiserad kodlista (se avsnitt 3 nedan). För driftstörningar bör rapportering ske i direkt anslutning till störningen. Syftet är att finna orsaken och vem som kan åtgärda problemen.

2 Kodlista vid förseningar

2.1 Driftledningsorsaker (D)

Driftledningsorsaker			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
D	OG		Ordergivning pga. tågföring
D	OS		Operativa stödsystem
D	OS	1	Test CATO ¹⁾ , Driftledningsområde Boden
D	PR		Prioritering
D	PR	3	Driftledningen prioriterar
D	PS		Personal
D	PS	1	Felaktig hantering eller beslut
D	PS	2	Resursbrist
D	PS	3	Felaktigt lämnad trafikinformation
D	TB		Tågträngsel bangård
D	TT		Misstänkt fel i körplan/ felplanering

¹⁾CATO – System för optimal tågföring

2.2 Följdorsaker (F)

Följdorsaker			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
F	AT		Stört av annat tåg
F	OI		Omlopp/inväntan
F	OI	1	Inväntar vagnar från tåg
F	OI	2	Omkopplingstid överskriden
F	OI	3	Omlopp tågpersonal
F	OI	4	Inväntad förbindelse
F	OI	5	Tågvändning/Omlopp/Tåglänk
F	TF		Tågföring
F	TF	1	Möte/Korsande tågväg
F	TF	2	Förbigång
F	TF	3	Tåg före/spårbrist

2.3 Infrastruktursaker (I)

Infrastruktursaker			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
I	BA		Bangårdsanläggningar
I	BA	1	Bangårdsbelysning & Plattformbelysning
I	BA	2	Plattform och lastkaj
I	BA	3	Plattformsovergång
I	BA	4	Rangerbromssystem
I	BA	5	Spårspärr
I	BA	6	Stoppbock
I	BA	7	Bromsprovanläggning
I	BA	8	Tåg och lokvärmeanläggning
I	BA	9	Vagnvåg
I	BA	10	Vändskiva
I	BT		Banarbete/transport
I	BU		Banunderbyggnad
I	BU	1	Bank
I	BU	2	Skärning
I	BU	3	Trumma
I	BU	4	Bro
I	BU	5	Tunnel
I	BÖ		Banöverbyggnad
I	BÖ	1	Spår
I	BÖ	2	Spårväxel
I	EA		Elanläggningar
I	EA	1	Kontaktledning
I	EA	2	Hjälpkraftledning
I	EA	3	Fördelningsstation
I	EA	4	Kopplingscentral
I	EA	5	Matarledning
I	EA	6	Frånskiljarstation
I	EA	7	Nätstation
I	EA	8	Omformarstation
I	EA	9	Sektioneringsstation
I	EA	10	Transformatorstation
I	EA	11	Eldriftledningssystem
I	EA	12	Teknikbyggnad
I	FK		Framkomlighet i spår pga. väder
I	FK	1	Spårhalka
I	FK	2	Snö och is

Järnvägsnätsbeskrivning 2015
Bilaga 6.2 -Orsakskoder för kvalitetsavgifter
Utgåva 2014-10-23

I	SA		Signalanläggningar
I	SA	1	Balisgrupp
I	SA	2	Plankorsning
I	SA	3	Positioneringssystem
I	SA	4	Signal
I	SA	5	Signalställverk, RBC och linjeblockeringssystem
I	SA	6	Rangerställverk
I	SA	7	Tavla
I	SA	8	Tågledningssystem – ARGUS ¹⁾
I	SA	9	Tågledningssystem - EBICOS TMS ¹⁾
I	SA	10	Tågledningssystem - EBICOS 900 & EBICOS 900 NT ¹⁾
I	SA	11	Tågledningssystem - JZA 11 ²⁾ (Relä fjärrblockering)
I	SA	12	Tågledningssystem - ERTMS
I	TA		Teleanläggningar
I	TA	1	Detektor
I	TA	2	Kabelanläggning
I	TA	3	Radioanläggning
I	TA	4	Signaltelefon
I	TA	5	Telecentral
I	TA	6	Telestationsanläggning
I	TA	7	Teletransmissionsanläggning
I	TA	8	Dynamisk skylt
I	TA	9	Högtalarsystem
I	TA	10	Klockor
I	ÖA		Övriga anläggningar
I	ÖA	1	Fastighet
I	ÖA	2	Hägnad
I	ÖA	3	Kanalisation
I	ÖA	4	Rälsmörjningsapparat
I	ÖA	5	Snögalleri
I	ÖA	6	Väg
I	ÖA	7	Avvattning, pumpsystem
I	ÖA	8	Övervakningskamera

¹⁾Lokalt manöversystem för relä- och datorställverk

²⁾Reläbaserat tågledningssystem av äldre typ

2.4 Järnvägsföretagsorsaker (J)

Järnvägsföretagsorsaker			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
J	AS		Avvikande sammansättning
J	AS	1	Överskjutande lastprofil/Farligt gods
J	AS	2	Långt tåg
J	AS	3	För tungt tåg
J	AS	4	Rapportering
J	AS	5	Loktransport
J	DE		Sent från depå
J	DE	10	Terminaltjänst
J	DE	11	Över 10 minuter sent till depå
J	DE	12	Handhavandefel
J	DE	13	Akut felavhjälpning
J	DE	14	Personalbrist
J	DE	15	Förare klarat tåg sent
J	DE	16	Utebliven klarrapport
J	DE	20	Övrigt
J	DE	21	Fordonsbrist
J	DE	22	Extratåg beställt
J	DE	23	Övrig extra beställning
J	DE	24	Ingen notering
J	DE	25	Förare sen eller saknas
J	DE	30	Städ
J	DE	31	Städleverantör överskrider tid
J	DE	32	Försening på grund av underleverantör Städ
J	DE	33	Städarbete ej godkänt av järnvägsföretag
J	DE	40	Verkstad
J	DE	41	Verkstad överskrider tid
J	DE	42	Förs på grund av underleverantör verkstad
J	DE	43	Verkstadsarbete ej godkänt av järnvägsföretag
J	DE	45	Försening på grund av annan leverantör
J	DE	50	Infrastruktur
J	DE	51	Banarbete
J	DE	52	Spårfel
J	DE	53	Växelfel
J	DE	54	Signalfel
J	DE	55	Kontaktledningsfel, spänningslös kontaktledning
J	DE	56	Snö och is
J	DE	57	Körorder går ej att få
J	DE	60	Trafikledning

Järnvägsnätsbeskrivning 2015
Bilaga 6.2 -Orsakskoder för kvalitetsavgifter
Utgåva 2014-10-23

J	DE	61	Ställverk ej levererat i tid
J	DE	62	Ställverk går ej att nå
J	DE	63	TRV DLC felaktig manöver
J	DE	64	Differens klarrapport/avläsningspunkt
J	DM		Dragfordon / motorvagn¹⁾
J	DM	1	ATC-fel
J	DM	2	Lokbyte
J	DM	3	Strömavtagare
J	DM	4	Hjulskada
J	DM	5	Bromsfel
J	DM	6	Omstart av system
J	DM	8	Maskinfel
J	DM	09	Dörrfel
J	FÖ		Förarpersonal
J	FÖ	1	Förarpersonal saknas
J	FÖ	2	Personalbyte
J	FÖ	3	Rast
J	JF		Ingen uppgift från JF
J	OM		Ombordpersonal
J	OM	1	Ombordpersonal saknas
J	OM	2	Personalbyte
J	PR		Prioritering
J	PR	1	Ett järnvägsföretag har bestämt prioriteringen mellan egna tåg
J	PR	2	Två järnvägsföretag har bestämt prioriteringen mellan varandras tåg
J	ST		Stationär personal
J	ST	1	Stationär personal saknas
J	TP		Terminal/Plattform-hantering
J	TP	1	Furnering
J	TP	2	Försenad lastning/lossning
J	TP	3	Post
J	TP	4	Inväntad färja
J	TP	5	Inväntar vagnar från kund
J	TP	6	Växlingsrörelse ivägen
J	TP	7	Rangering/Växling utöver plan
J	TP	8	Oplanerad sammansättning
J	TP	9	Felväxlat lok
J	TP	10	Skada terminallok
J	TP	11	Terminallok saknas
J	TP	12	Bromsprovsningsanläggning
J	TP	13	JF önskemål
J	TP	14	Lok saknas på godsbangård
J	TP	15	Överskriden klargöringstid på godsbangård
J	TP	16	Inväntad förbindelse buss/taxi

1) En orsakskod har utgått ur serien. Därför förekommer ett hopp i numreringen.

Järnvägsnätsbeskrivning 2015
 Bilaga 6.2 -Orsakskoder för kvalitetsavgifter
 Utgåva 2014-10-23

J	VA		Vagn
J	VA	1	Dörrfel
J	VA	2	Bromsfel
J	VA	3	Hjulskada
J	VA	4	Lastförskjutning/Fellastning/Lastjustering
J	VA	5	Självakoppling/Avslitet tåg
J	VA	6	Vagnsyn

2.5 Olyckor och tillbud (O)

Olyckor och tillbud			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
O	BÖ		Broöppning
O	BÖ	1	Broöppningstid överskriden
O	BÖ	2	Planerad broöppning
O	DJ		Djur
O	DJ	1	Vilt
O	DJ	2	Tamdjur
O	DJ	3	Renar
O	MÄ		Människa
O	MÄ	1	Påkörd person
O	MÄ	2	Obehöriga i spåret
O	MÄ	3	Polis/sjukdom
O	MÄ	4	Sabotage/hot
O	NA		Naturhändelser
O	NA	1	Brand
O	NA	2	Översvämning
O	NA	3	Storm/Snöstorm
O	NA	4	Lavin
O	NA	5	Skred
O	NA	6	Kyla
O	SY		Avsugning av bana/fordon
O	SY	1	Bana
O	SY	2	Fordon
O	TÅ		Tåg/arbetsrörelse
O	TÅ	1	Urspårning/kollision
O	TÅ	2	Plankorsningsolycka
O	TÅ	3	ATC ¹⁾ nödbroms
O	TÅ	4	Otillåten stoppsignal-passage
O	TÅ	05	Uppkörd växel
O	UT		Sent till/från utland eller annan infrastrukturförvaltare
O	UT	1	Pass/tull
O	VÄ		Otjänlig väderlek på bangård

¹⁾ATC – Automatic Train Control

3 Kodlista för akut inställda tåg samt vid avbokning

Orsakskod (Kallat Beskrivning i TP)	Kod i IT- system (Kallat ID i TP)	Avbokning (>24 h innan avgång)	Akut inställelse (<24 h innan avgång och framåt)	Beskrivning
Banarbete överenskommet	B	X	X	Koden ska användas för de banarbeten som är inplanerade vid tågplanens fastställande.
Banarbete ej överenskommet	E	X	X	Koden ska användas då justering sker av tågplanen, pga ej tidigare planerat banarbete, efter tågplanens fastställande. Banarbeten pga akuta infrastrukturfel/olycka rapporteras på respektive orsakskoder.
Driftledning	D		X	Koden ska användas vid akut inställda tåg på grund av brister i tågledningen.
Infrastruktur	I	X	X	Koden ska användas vid akut inställda tåg som beror på infrastrukturfel samt för avbokningar till följd av ihållande infrastrukturfel.
Olycka/Yttre tillbud och Externa händelser	O	X	X	Koden ska användas vid olyckor/yttre tillbud samt då väderlek, polis- eller räddningsingripande förhindrar tågtrafik. Vid avbokningar ska koden olycka/tillbud och externa händelser kvarstå tills banan har återfått ursprunglig prestanda oavsett att det oftast krävs ett banarbete för att återställa banan.
Felaktig planering	W	X	X	Koden ska enbart användas då felaktig planering har inträffat under planeringsfasen.
Följdorsak	F		X	Ska användas då tåg blir akut inställt på grund av störning från annat tåg.
Järnvägsföretag	J	X	X	Ska användas för såväl avbokningar som akut inställda tåg och anges av

Järnvägsnätsbeskrivning 2015
Bilaga 6.2 -Orsakskoder för kvalitetsavgifter
Utgåva 2014-10-23

				kunden i Ansökan om Kapacitet. Koden används när JF vill ställa in ett tåg som det inte finns några hinder för att köra (får köra) samt om det är JF som är orsakande för det inställda tåget (ex lokskada).
--	--	--	--	--

Beräkningsexempel elkostnad

Innehåll

1	Beräkningsexempel.....	1
1.1	Inledning.....	1
1.2	Tillgång till elström vid uppställning av järnvägsfordon (6.3.3).....	1
1.2.1	Beräkningsexempel 1	3
1.3	Tillhandahållande av drivmotorström	4
1.3.1	Allmänt om drivmotorström (6.3.4).....	4
1.3.2	Beräkningsexempel 2 – Rc-lok utan elmätare.....	5
1.3.3	Beräkningsexempel 3 – Rc-lok med elmätare.....	6

1 Beräkningsexempel

1.1 Inledning

Följande beräkningsexempel syftar till att ge en förståelse för hur kostnaden räknas ut för el för uppställning och drivmotorström. Observera att detta enbart är exempel. För aktuella siffror, se [elprisrapporten](#) på vår webbplats. I övrigt hänvisar vi till texterna i JNB kapitel 6, i avsnitten om tillgång till el vid uppställning av järnvägsfordon och tillhandahållande av drivmotorström.

1.2 Tillgång till elström vid uppställning av järnvägsfordon (6.3.3)

Debiterad kostnad för uppvärmning av järnvägsfordon grundar sig dels på en fast kostnad per dygn för varje bokat tillfälle då anslutning till energikällan sker, dels på en kostnad för elförbrukningen.

Tabell 1: Kostnad för tillgång till tågvärmeposter, lokposter och dieselvärmeposter

Tjänst	Avgift
Tillgång till tågvärmepost, lokvärmepost eller diesellokvärmepost	X kr/påbörjat dygn
Tillgång till el via uppfälld strömavtagare för fordon med elmätare	X kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn.
Tillgång till el via uppfälld strömavtagare för fordon utan elmätare	X kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn

Aktuellt värde för x i tabellen finns i avsnitt 6.3.3

[Elprisrapport](#)

För fordon med elmätare, som står uppställda med uppfälld strömavtagare ingår elströmmen i den debiterade drivmotorströmmen, se järnvägsnätsbeskrivningen avsnitt 6.3.4. För de fordon som saknar mätare eller som använder tågvärmepost, lokvärmepost eller dieselvärmepost så tillämpas schablonen nedan.

Tabell 2: 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
Dieselmotorvagn Y1	5	10
Dieselmotorvagn Y2, Y31-32	5	18

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

För fordon där tabellen ovan är tillämplig som saknar elmätare så är förlustpåslaget E= normalt förlustpåslag(1,16) vid beräkningarna. För de fordon som tar ström via uppfälld strömavtagare och som har mätare ingår elström för uppvärmning i den månadsvisa debiteringen av drivmotorström (se beräkningsexempel 3 under 1.3)

1.2.1 Beräkningsexempel 1

Exempel på beräkning av energiförbrukning (gjord 2011).

Tågtyp	Regina X 50-53 Utan elmätare
Uppställningstid dagar, april–okt	214
Uppställningstid dagar, nov–mars	151
Uppställningstid i timmar/dag	6
Elpris, öre/kWh	48,0
Nätkostnad, öre/kWh	9,0
Elcertifikat, öre/kWh	4,5
Förlustpåslag = E	1,16
Beräknad volymförlust, öre/kWh	1,5

Aktuella uppgifter enligt ovan kan utläsas i elprisrapporten

Kostnad per kWh

(elpris + nätkostnad) x förlustpåslag + elcertifikat + volymdifferens

$(48+9 \text{ öre}) \times 1,16 + 4,5 + 1,5 = 72,12$

Genomsnittligt effektuttag:

april–okt 5 kW (enligt tabell 2 ovan)

nov–mars 15 kW (enligt tabell 2 ovan)

Uträkning:

april–okt 214 dagar x 6 tim = 1 284 timmar

nov–mars 151 dagar x 6 tim = 906 timmar

Antaget elpris 72,12 öre/kWh

Kostnad: april–okt 5 kW x 1 284 timmar x 72,12 öre/kWh ger 4 630 kr

Kostnad: nov–mars 15 kW x 906 timmar x 72,12 öre/kWh ger 9 801 kr

Till kostnaderna ovan tillkommer också en fast kostnad per uppställningstillfälle tågvarmepost/lokvarmepost. (X i tabell 1 har här satts till 40 kr per påbörjat dygn = 2013 års avgift).

Antal dagar blir för exempelåret med avgiften 2013 på tågvarmepost/lokvarmepost ger 365 (214+151) dagar x 40 kronor, det vill säga 14 600 kronor.

Totalkostnaden i vårt exempel under ett år vid en varmepost blir preliminärt
 $14\,600\text{kr} + 4\,630\text{kr} + 9\,801\text{kr} = 29\,031\text{kronor}$.

Elpriset inklusive elcertifikat mm ovan är endast beräkningsexempel. Det pris som används för debitering är utfallet av den aktuella månadens elhandel (se avsnitt 6.3.4 och elprisrapporten.)

1.3 Tillhandahållande av drivmotorström

1.3.1 Allmänt om drivmotorström (6.3.4)

För fordon som har elmätare installerad faktureras kostnaden baserat på den verkliga förbrukningen (exempel på hur en kostnad redovisas visas i beräknings-exempel 3 nedan). För de fordon som saknar mätare utgår man från det redovisade transportarbetet och schablonvärden enligt tabell 1 nedan.

Tabell 3: 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
Museitrafik	Wh/bruttotonkilometer
Museifordon enligt järnvägslag (2004:519) 3 kap. 4§ punkt 4.	20

Tabell 4: Förlustpåslag

Fordonstyp	Förlustpåslag *
Rc, Rd	E x 1,08
Ma	E x 1,07
IORE	E
Dm	E x 1,13
BR 185, BR 241, , BR 242, Re	E
BR 189, BR 441, BR 141	E
BR 142	E x 1,03
BR 161	E x 1,04
X2	E
X3	E
X31–32	E
X40	E
X50–55	E
X60–62	E
X1	E x 1,03
X10–14	E x 1,03
Museifordon enligt järnvägslag (2004:519) 3 kap. 4§ punkt 4.	E

*E = normalt förlustpåslag = 1,16

Det totala förlustpåslaget varierar från fordonstyp till fordonstyp utifrån ovanstående tabell.

1.3.2 Beräkningsexempel 2 – Rc-lok utan elmätare

Exemplen nedan är upprättade 2011. För att göra ett aktuellt exempel, se elprisrapporten och tabellerna ovan.

Antaganden:

Tågtyp	Rc-lok
Bruttovikt ton	1000
Transportsträcka km	500
Förbrukning enligt tabell Wh	19,5
Förlustpåslag (E x 1,08 enligt tabell 4)	1,25
Beräknad volymdifferens, öre/kWh	1,5
Elpris, öre/kWh	48
Nätkostnad, öre/kWh	9,0
Elcertifikat, öre/kWh	4,5

Aktuella prisuppgifter kan utläsas i elprisrapporten

Kostnadsberäkning enligt uppgifter ovan:

Ett Rc-lok drar 19,5 Wh/bruttoton-km. Sträckan är 500 km och med en bruttovikt på 1 000 ton ger detta 500 000 bruttoton-km.

Förbrukad kWh = 500 000 bruttoton-km x (19,5/1000)kWh = 9 750 kWh

Beräknat pris per kWh = Förlustpåslag x (elhandelspris+nätavgift) + elcertifikat + beräknad volymdifferens.

$1,25 \times (48+9 \text{ öre}) = 71,25 + 4,5 \text{ öre elcertifikat} + 1,5 \text{ öre i beräknad volymdifferens}$
ger det beräknade priset 77,25 öre

Detta ger $9\,750 \text{ kWh} \times 0,7725 \text{ kr/kWh} = 7\,532 \text{ kronor}$

1.3.3 Beräkningsexempel 3 – Rc-lok med elmätare

Antaganden:

Tågtyp	Rc-lok
Förbrukning enligt mätare kWh	10 000
Förlustpåslag (E x 1,08 enligt tabell 4)	1,25
Elpris, öre/kWh	48,0
Nätkostnad, öre/kWh	9,0
Elcertifikat, öre/kWh	4,5

Aktuella prisuppgifter enligt ovan kan utläsas i elprisrapporten

Avläst förbrukning multipliceras med beräknat pris/kWh som är
(Förlustpåslag) x (elhandelspris + nätavgift) + (pris elcertifikat)

$1,25 \times (48 \text{ öre} + 9 \text{ öre}) + 4,5 \text{ öre} = (71,25 + 4,5)$ ger en prognostiserad kostnad på
75,75 öre per kWh

Om Rc-loket förbrukat 10 000 kWh enligt mätaren så blir kostnaden i detta
exempel $10\,000 \times 0,7575 = 7\,575$ kronor

Elpriset inklusive elcertifikat med mera ovan är endast beräkningsexempel.

Det prognostiserade elpriset i elprisrapporten ska endast ses som en information
om prisnivån.

Från och med 2009 debiterar Trafikverket 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.

Föreskrifter

Dokument	Titel	Giltig from
TDOK 2013:0389	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem E1, E2, E3	2014-12-14
TDOK 2014:0132	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem F, version 1	2014-06-01
TDOK 2015:0297	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem R	2015-10-01
TDOK 2013:0601	Växlar-manövrering med lokalställare, passage när växel är ur kontroll, Version 1.0	2014-05-01
TDOK 2013:0657	Ordnings- och skyddsregler för bangårdar	2014-08-01
BVF 592.11	Detektorer. Hantering av larm från stationära detektorer samt åtgärder efter upptäckta skador vid manuell avsyning, version 3.0	2013-06-01
BVF 922 ¹⁾	Elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser	2006-12-10
TDOK 2015:0112	BVF 925 - TDOK 2015:0112 Trafiksäkerhetskrav vid användning av GSM-R telefon	2015-09-30

- 1) När kapacitet tilldelas för uppställning av vagnar och fordon behöver Trafikverkets avtalspart inte ansöka om dispens enligt bestämmelserna i BVF 922. Rutiner vid kapacitetstilldelning med tillhörande uppställbarhet är ännu inte utarbetade. Ansvaret regleras i Ellagen (1997:857).

Hanteringsregler vid olycka och tillbud

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 Trafikverket förvaltar ska omgående anmälas till Trafikverkets trafikledning. Elolyckor och elolyckstillbud kan alternativt anmälas till Trafikverkets 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 Trafikverket.

1.3 Järnvägsföretag, kontaktperson och röjningsmedgivande

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

1.4 Samverkan och tillgång till faktaunderlag

Järnvägsföretaget ska utan dröjsmål låta Trafikverkets 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. Trafikverket ska utan dröjsmål låta järnvägsföretagets utredare få tillgång till uppgifter som behövs för utredningens genomförande, exempelvis ställverksregistreringar och registrerade säkerhetssamtal.

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

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

2 Olycksplatsansvarig

Trafikverket 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 röjnings-medgivande till den olycksplatsansvarige.

När den olycksplatsansvarige inhämtat alla parter medgivande och olycksplatsen är skyddad ur el- och trafiksäkerhetssynpunkt kan röjningstillståndet lämnas till de som ska 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 Trafikverket ska i förebyggande syfte i samverkan genomföra räddningsövningar i den omfattning som parterna kommit överens om.

Om flera järnvägsföretag trafikerar järnvägssträcka inom samma kommun kan räddningstjänst komma att framställa önskemål till Trafikverket om samordning mellan järnvägsföretagen. Järnvägsföretaget ska följa de krav som följer av detta.

Rutiner vid skadereglering

1 Inledning

Ansvar för och ersättning vid sak- eller personskada framgår av Trafikverkets 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.

1.1 Olyckskategorier

Utrednings- och handläggningsmässigt indelas järnvägsolyckor i följande kategorier:

- olycka i tågfärd, spärrfärd eller växling
- sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon (plankorsningsolycka).

1.2 Rapportering

1.2.1

När en olycka inträffat i tågfärd, spärrfärd eller växlingsrörelse lämnar Trafikverket information till

- SOS-larm (i förekommande fall)
- Trafikverkets driftledning som i förekommande fall bland annat kallar bärgningsföretag och berörda järnvägsföretag.

1.2.2

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

a) eget försäkrat järnvägsfordon:

- tar reda på vägfordonets registreringsnummer genom polis eller Trafikverket
- kontaktar vägfordonets försäkringsgivare
- ställer sitt skadeståndskrav till vägfordonets försäkringsgivare.

b) av annan ägt eller försäkrat järnvägsfordon:

- får genom polis och/eller Trafikverket vägfordonets registreringsnummer
- kontaktar järnvägsfordonsägarens försäkringsbolag eller försäkringsmäklare
- sammanställer och sänder in sitt krav, stilleståndskostnader, extrakostnad till vägfordonets försäkringsgivare.

1.3 Utredning

1.3.1

Olycka i tågfärd, spärrfärd eller växling utreds av Trafikverket och järnvägsföretaget.

Anmärkning:

Utredning ska också i särskilda fall genomföras av polis och/eller Statens haverikommission.

Sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon utreds av Trafikverket 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, ska i första hand regleras av vägfordonets försäkringsbolag. Administrationen sker av berört järnvägsföretag vid fordonsskada, och av Trafikverket vid skada på infrastrukturen.

1.3.2

Utredningsrapport upprättas både av Trafikverket och järnvägsföretaget enligt anvisningar fastställda av bland annat Transportstyrelsen. För att ekonomiskt kunna reglera skadan ska rapporten innehålla beskrivning av

a) anläggning

- teknisk standard; räler, sliprar, ballast etc.
- anläggningens ålder.

b) fordon/maskin

- littera och individnummer
- fordonets/maskinens ålder
- fordonsägare.

c) utrustning som tillhör tredje man (inklusive annat järnvägsföretag).

Utredningsrapport ska upprättas snarast 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 det att faktainsamlingen säkerställts, för att klargöra orsaken till olyckan i möjligaste mån.

1.4 Principer för skadevärdering och egendom

1.4.1

Totalskada har uppstått när kostnaden för återanskaffning eller reparation överstiger det 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 procent, 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 $V = (A \times (100 - P))$.

1.4.2

Med reparationskostnad menas 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 adekvata metoder och vidtas under normal arbetstid och under normala förhållanden.

Kostnad för reparation får inte överstiga värdet av totalskada enligt punkt 1.4.1 ovan. Kostnad för provisorisk åtgärd för att återställa exempelvis spår efter skada kan dock tillkomma under vissa omständigheter, till exempel om tjäle omöjliggör ett normalt återställande.

1.4.3

Forcering är arbete på övertid, merkostnader för transporter, material och verktyg etc. inköpta på plats, förtäring levererad till olycksplats med mera, allt i avsikt att snabba upp återställande. Tillägget syftar till att forcering är normen, det vill säga att exempelvis Trafikverket så snabbt som möjligt återställer efter en olycka. Forceringskostnad ska kunna motiveras genom inbesparad avbrottskostnad och ska särredovisas från normal reparationskostnad.

1.4.4

Det åligger parterna att efter bästa förmåga söka minimera den totala skadekostnaden.

1.4.5

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:

$$\frac{RF * \frac{\text{Å}}{2}}{\frac{100}{365}} + \frac{\text{Å}}{A} \text{ [kr/dag]}$$

där RF = gällande referensränta + 2 [%]

Å = återanskaffningsvärde [kr]

A = avskrivningstid [år]

1.5 Principer för prissättning av tjänster

1.5.1

Endast direkt kostnad hänförlig till fastställd skada ersätts.

1.5.2

Administrativt tillägg utgår inte.

1.5.3

Respektive part svarar för egna utredningskostnader.

1.5.4

Inköpt material faktureras till debiterat pris.

1.5.5

För maskiner och fordon som används i såväl tågdriften som spårreparationer faktureras skäliga kostnader, enligt verifikat.

1.5.6

För maskiner och fordon som hyrs in av järnvägsföretaget är försäkringsvärdet det som anges i avtalet mellan järnvägsföretaget och fordonsuthyraren.

1.5.7

Inhyrda tjänster, entreprenörer, leverantörer, transporttjänster med mera debiteras enligt styrkt kostnad.

1.6 Former för reglering av skada (ersättningsregler)

Ersättning utges för reparationskostnad eller kostnad för återanskaffning, dock maximalt med föremålets dagsvärde enligt punkt 1.4.1. Kostnader ska alltid styrkas enligt punkt 1.7.1, 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.

1.7 Betalning

1.7.1

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

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

Faktura ska 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
- externa kostnader.

Delfakturering kan ske efter överenskommelse mellan parterna.

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

1.7.2

Ränta på fordran utgår enligt räntelagen.

1.7.3

Moms utgår inte på skadestånd.

1.7.4

Fakturaadress avseende sakskada orsakad av:

- a) Trafikverket; se bilaga 1.1.

Trafikverket
Box 851, EF 1207
833 26 Strömsund

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

1.8 Preskription

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