

Järnvägsnät-
beskrivning

2015

Samrådsutgåva
2013-09-27



TRAFIKVERKET



Uppdateringar

Dokumentet uppdateras utifrån de avvikelsemeddelanden som publiceras på Trafikverkets webbplats. I förteckningen nedan anges aktuellt avvikelsemeddelande som berör detta dokument med beslutsdatum och införandedatum.

På den sida som uppdateras införs en fotnot med hänvisning till aktuellt avvikelsemeddelande och dess beslutsdatum. I avvikelsemeddelandet finns oftast en kommentar som beskriver vad uppdateringen omfattar.

Denna utgåva innehåller följande uppdateringar och ersätter tidigare utgåvor.

Uppdatering	Infört
Samrådsutgåva	2013-09-27

Innehållsförteckning - JNB 2015 kapitel 1

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	Krav för att ansöka om tågläge	11
2.2.2	Vem har rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik?	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	17
2.6	Farligt gods	18
2.7	Godkännandeprocess för fordon.....	18
2.7.1	Kommunikationssystem GSM-R	18
2.7.2	Framföranderestriktioner	18
2.7.3	Provkörning.....	18
2.7.4	Krav på ETCS-utrustning	19
2.8	Behörighetskrav för operativ personal.....	19
3	Infrastruktur	20
3.1	Inledning	20
3.2	Järnvägsnäts omfattning.....	20
3.2.1	Gränser.....	20
3.2.2	Anslutande järnvägsnät.....	20
3.2.3	Övriga upplysningar om järnvägsnätet	21
3.3	Beskrivning av infrastrukturen	22
3.3.1	Geografisk anläggningsöversikt.....	22
3.3.2	Egenskaper.....	22
3.3.3	Trafikerings- och kommunikationssystem.....	25
3.4	Trafikrestriktioner.....	26
3.4.1	Särskild infrastruktur	27
3.4.2	Miljörestriktioner	31
3.4.3	Farligt gods	31
3.4.4	Tunnlar.....	31
3.4.5	Broar	31
3.5	Infrastrukturens tillgänglighet.....	31
3.6	Trafikplatser för resandeutbyte	33
3.7	Godsterminaler.....	33
3.7.1	Anslutning till kombiterminaler och hamnar	33
3.7.2	Lastplatser för gods.....	34
3.8	Serviceanläggningar.....	34
3.8.1	Bangårdar.....	34
3.8.2	Spår för uppställning.....	35
3.8.3	Underhållsanläggningar	35
3.8.4	Bränsledepåer.....	35
3.8.5	Tekniska anläggningar	35
3.8.6	Övriga anläggningar.....	35
3.9	Planerad utveckling av infrastrukturen	36
4	Tilldelning av kapacitet.....	40
4.1	Inledning	40
4.2	Processbeskrivning	40
4.2.1	Ansökan om kapacitet.....	40
4.2.2	Ad hoc-ansökan	40
4.2.3	Ansökan om kapacitet på driftplatser.....	40
4.3	Tidplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess.....	41
4.3.1	Kapacitetsförutsättningar	42
4.3.2	Tider för årlig tågplan	45

4.3.3	Tider för ansökan utanför tågplan (ad hoc).....	45
4.4	Tilldelningsprocessen	45
4.4.1	Samordningsprocessen.....	46
4.4.2	Tvistlösning.....	47
4.4.3	Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process	47
4.4.4	Ramavtalens påverkan på tilldelnings- processen.....	48
4.4.5	Kapacitetsanalys	48
4.4.6	Kapacitetsförstärkningsplan.....	48
4.4.7	Fastställd tågplan	48
4.5	Tilldelning av kapacitet för banunderhåll	49
4.5.1	Process	49
4.6	Tilldelad kapacitet som inte används, avbokning och återta tilldelad tjänst	49
4.6.1	Avbokning av tågläge	49
4.6.2	Återtagande av tilldelad tjänst.....	50
4.7	Specialtransporter och farligt gods	50
4.7.1	Kapacitet för specialtransport	50
4.7.2	Tågläge med farligt gods	50
4.8	Särskilda åtgärder vid störningar	51
4.8.1	Principer.....	51
4.8.2	Operativa regler	51
4.8.3	Förutsägbara problem	51
4.8.4	Problem som inte kan förutses.....	51
4.9	Tilldelning av kapacitet vid angränsande serviceanläggningar	53
5	Tjänster	54
5.1	Inledning	54
5.1.1	Information om andra som tillhandahåller tjänster	55
5.2	Minimipaket av tillträdestjänster	55
5.2.1	Tågläge för persontrafik.....	56
5.2.2	Tågläge för godstrafik.....	57
5.2.3	Tågläge för tjänstetåg.....	57
5.3	Bantillträdestjänster och tillgång till angränsande serviceanläggningar	57
5.3.1	Användning av kontaktledning	57
5.3.2	Bränsledepåer.....	57
5.3.3	Stationer för resenärer, inklusive byggnader och plattformar.....	58
5.3.4	Godsterminaler.....	58
5.3.5	Rangerbangårdar	60
5.3.6	Spår eller spårområde för tåg bildning.....	61
5.3.7	Uppställning.....	62
5.3.8	Underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar	64
5.4	Tilläggstjänster.....	64
5.4.1	Tillhandahållande av el	64
5.4.2	Tillhandahållande av bränsle	65
5.4.3	Service för tåg.....	65
5.4.4	Tåg bildningstjänster.....	65
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	68
5.5.3	Teknisk kontroll av fordon.....	69
5.5.4	Andra extratjänster.....	69

6	Avgifter	71
6.1	Avgiftsprinciper	71
6.1.1	Minimipaket av tillträdestjänster	72
6.1.2	Bantillträdestjänster enligt avsnitt 5.3.....	73
6.1.3	Tillgång till angränsande serviceanläggningar i 5.3	73
6.1.4	Tilläggstjänster.....	73
6.1.5	Extra tjänster	73
6.2	Avgiftssystem	73
6.3	Tariffer	75
6.3.1	Minimipaket av tillträdestjänster	75
2 980 kr	78
6.3.2	Bantillträdestjänster enligt avsnitt 5.3.....	78
6.3.3	Tillträde till angränsande serviceanläggningar enligt 5.3	79
6.3.4	Tilläggstjänster enligt 5.4.....	79
6.3.5	Extra tjänster	84
6.4	Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.....	84
6.4.1	Kvalitetsavgifter.....	85
6.4.2	Avvikelse från fastställd tågplan och trafikeringsavtal.....	86
6.4.3	Rapportering av avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal	87
6.4.4	Skyldighet att betala kvalitetsavgift.....	87
6.4.5	Undantag från verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.....	88
6.4.6	Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning ..	89
6.5	Förändringar av avgifter	89
6.6	Debitering	90
7	Trafikverkets allmänna avtalsvillkor	91
7.1	Trafikeringsavtal	91
7.2	Handlingar och ansvar	91
7.3	Parternas prestationer.....	91
7.3.1	Trafikverkets leverans.....	91
7.3.2	Detaljerade villkor	91
7.3.3	Avtalspartens användning	92
7.3.4	Bärgningsresurs före användning.....	92
7.3.5	Betalning för tjänst.....	92
7.4	Avvikelse från avtal.....	92
7.4.1	Kvalitetsavgift vid avvikelse.....	92
7.4.2	Avgift vid omledning.....	93
7.4.3	Ersättning för merkostnader vid ändring av banarbeten	93
7.5	Avhjälpan av avvikelser.....	93
7.5.1	I samverkan och i dialog	93
7.5.2	Informera vid avvikelser och fel	93
7.5.3	Prognos för avhjälpan och fortsatt trafik.....	94
7.5.4	Inställelsestid	94
7.5.5	Evakuering av resenärer.....	94
7.5.6	Vid olycka.....	94
7.5.7	Begäran om röjning.....	94
7.5.8	Resurser vid röjning.....	95
7.5.9	Ersättning vid röjning	95
7.6	Ersättning vid skada	95
7.6.1	Ersättningsansvar	95
7.6.2	Vållande till skada.....	95

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

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 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 beträffande säkerhet som 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 bestående 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:s 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 tågglägen som RNE erbjuder. Systemet stödjer även järnvägsföretag vid förfrågan om tågglägen. Charging Information System (CIS) erbjuder kalkylering av priser för internationella tågglägen. Train Information System (TIS) visar aktuell tågglägesinformation 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, tidigast 24 timmar före planerad avgångstid från utgångsstationen eller senare.

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 tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik.

Järnvägsinfrastruktur: För järnvägstrafik avsedda spår-, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande.

Järnvägsnät: Järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare.

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

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.

2.2.1 Krav för att ansöka om tågläge

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

2.2.2 Vem har rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik?

Ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik och persontrafik på svenska järnvägsnät inklusive Trafikverkets järnvägsnät. Den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § järnvägslagen och hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera järnvägstrafik på svenska järnvägsnät inklusive 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 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
- särskilt tillstånd.

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.

Särskilt tillstånd

Ett särskilt tillstånd kan beviljas de företag som avser att inom landet utföra endast

- lokal eller regional persontrafik på fristående järnvägsinfrastruktur
- regionala godstransporter
- trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur, eller
- till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel.

Auktorisation

Auktorisation är ett tillstånd för den organisation eller det företag som avser att organisera men inte själv utföra järnvägstrafik. Detta tillstånd möjliggör ansökan om infrastrukturkapacitet hos Trafikverket och andra infrastrukturförvaltare. Exempelvis kan gods- och persontransportköpare vara aktuella för auktorisation.

Omrövning av tillstånd

Tillståndshavaren är skyldig att till Transportstyrelsen anmäla ändringar i verksamheten som kan medföra omrövning 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 likvärdigt arrangemang ska täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafiken. När det gäller säkerhetsintyg avser kravet på försäkring eller likvärdigt arrangemang i stället täckning av den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller (ingår i säkerhetsintygets B-del). Således kan kravet på försäkring eller likvärdigt arrangemang vara mer specificerat vid prövningen av om säkerhetsintyg ska beviljas. Kraven i de båda fallen kan dock också vara sammanfallande.

För särskilt tillstånd gäller i princip samma krav på försäkring eller likvärdigt arrangemang som för licens och säkerhetsintyg. Kraven får dock anpassas till verksamhetens art och omfattning.

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

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 trafikorganisatören 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 vid bifall till ansökan. 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).

Elöverbrygning är ett problem som förekommer på järnvägsnätet. Elöverbrygning innebär att fordonens strömavtagare brygger över spänning från en spänningssatt kontaktledningssektion till en kontaktledningssektion som kopplats ifrån på grund av arbete med kontaktledningen. Detta innebär livsfara för personalen som arbetar med kontaktledningen. Det är viktigt att samspelet fungerar och att järnvägsföretagen är medvetna om problemet och kan bidra till att minska riskerna.

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 tillgängliga 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 driftledning meddela avvikelser 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 avhjälpd.

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. Varje användare behöver personligt användar-id med tillhörande lösenord för att få åtkomst till systemet, och det är endast behörig beställare som får ansöka.

Under tågplan 2014 är ett nytt körordersystem planerat att driftsättas. Det kommer därför inte längre att behövas något avtal med Evry, eftersom det nya systemet kommer att tillhandahållas av Trafikverket.

Instruktioner för ansökan om behörighet till det nya systemet kommer att publiceras på Trafikverkets webbsida för Körorder.

Tågorder

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

Dygnsorder

För vissa sträckor inom pendeltågssystemen i Göteborgs- och Stockholmsområdet tillämpas dygnsorder som ersätter tågorder, enligt överenskommelse med järnvägsföretag. Tågnummerserier finns angivna i underlag till linjebok, avdelning F.

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.

¹ EIRENE – European Integrated Railway Radio Enhanced Network

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.

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.

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.

² ETCS – European Train Control System

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.

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
Väst kustbanan	trafikplats*	Ny trafikplats med två huvudspår och möjlighet till resandeutbyte	December 2015
Väst kustbanan	Båstad norra	Upprustad driftplats med 4 spår och möjlighet till resandeutbyte	December 2015
Väst kustbanan	Förslov	Hållställe för resandeutbyte	December 2015
Väst kustbanan	trafikplats*	Ny trafikplats med 4 hsp och ett stäckspår, ej för resandeutbyte	December 2015
Stambanan genom Övre Norrland	Tvärälund	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.

* Dessa trafikplatsnamn är i skrivande stund under beredning för fastställelse hos Transportstyrelsen.

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.

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

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)

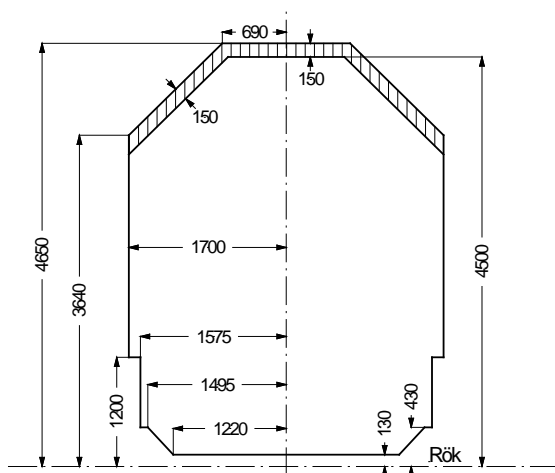
Referensprofil är det utrymme i sid- och höjddled inom vilket fordon och last ska rymmas.

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).

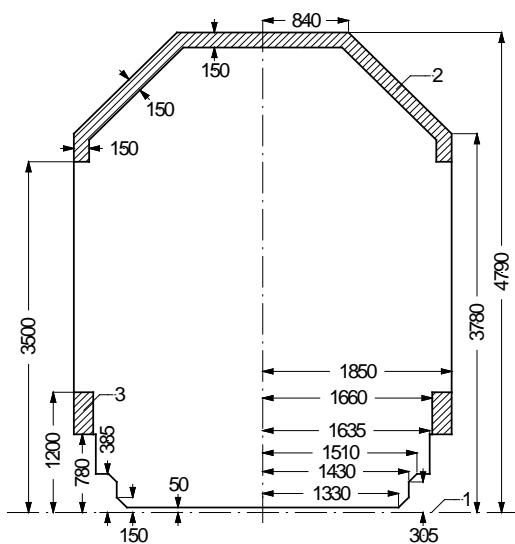
Referensprofilernas mått gäller under vissa bestämda förutsättningar och hänger samman med beräkningsregler för bestämning av största tillåtna last- och fordonstorlek, se vidare BVS 1586.22.

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*.

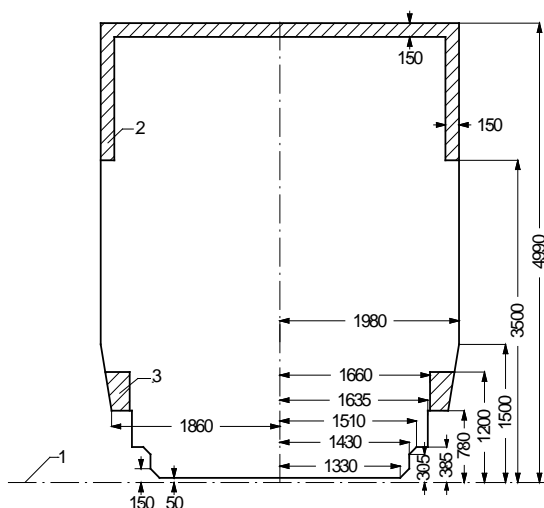
De europeiska profilerna G1, GA och GB inryms i de svenska profilerna SEa och A. Den europeiska profilen GC inryms i den svenska profilen SEc. Se nedan.



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 strömavtagare hänvisas till BVS 543.330.

Fordon med den så kallade EU-strömavtagaren (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.]

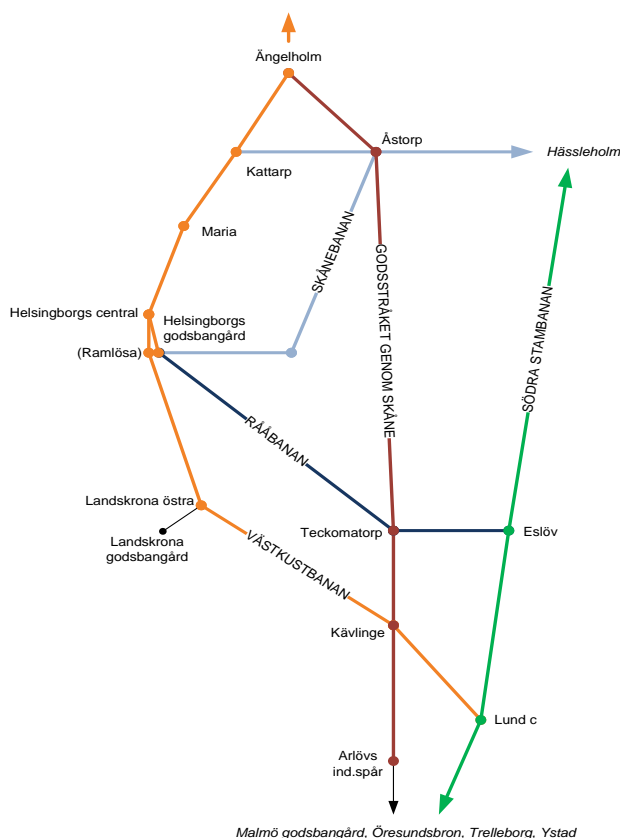
För trafikering av dessa sträckor gäller följande förutsättningar:

- 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 omdirigering 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 Väst kustbanan 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 med särskilda förutsättningar eller upphört underhåll 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
153 (Forsmo)–(Hoting)	151 (Jörn)–(Arvidsjaur)
236 (Sandarne)–Stugsund	456 (Tillberga)–Gamla Tortuna
237 (Härnösand)–Älandsbro	541 (Skövde central)–Tibro
239 (Hamrångefjärden)–Norrundet	829 (Vetlanda)–Åseda
242 (Kilafors)–(Söderhamns v)	951 Hanaskog–(Karpalund)
251 (Bollnäs)–Edsbyn–(Furudal)	
344 (Snyten)–Kärgruvan	
361 (Lomsmyren)–Vika	
364 (Filipstad)–Persberg	
371 (Blyberg)–Märbäck	
375 (Malung)–Malungsfors	
376 (Rågsveden)–Malung	
393 Bofors–(Strömtorp)	
623 (Munkedal)–Lysekil	
662 (Mellerud)–Billingsfors	
751 (Värnamo)–Helmershus	
752 Timsfors–(Markaryd)	
935 (Teckomatorp)–(Eslöv)	
964 (Östervärn)–Brågårp	

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 236 (Sandarne)–Stugsund

Sträckan har mycket liten trafik, och ingen har ansökt om tåglägen för tågplan 2014. Trafikverket har som mål att fatta beslut om upphörande av underhåll för sträckan.

Bandel 237 (Härnösand)–Älandsbro

Sträckan trafikeras inte, och ingen har ansökt om tåglägen för tågplan 2014. Trafikverket har som mål att fatta beslut om upphörande av underhåll för sträckan.

Bandel 239 (Hamrångefjärden)–Norrundet

Sträckan trafikeras inte, och ingen har ansökt om tåglägen för tågplan 2014. Trafikverket har som mål att fatta beslut om upphörande av underhåll för sträckan.

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 är i dåligt skick och trafikeras inte.

Bandel 344 (Snyten)–Kärrgruvan

Sträckan har mycket liten trafik och järnvägsanläggningen är sliten. Endast ett visst avhjälpande underhåll utförs. Trafikverket har som mål att fatta beslut om upphörande av underhåll för sträckan.

Bandel 361 (Lomsmyren)–Vika

Sträckan trafikeras inte, och ingen har ansökt om tåglägen för tågplan 2014. Trafikverket har som mål att fatta beslut om upphörande av underhåll för sträckan.

Bandel 364, sträckan (Filipstad)–Persberg

Sträckan trafikeras inte.

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

Sträckan trafikeras inte, och ingen har ansökt om tåglägen för tågplan 2014. Trafikverket har som mål att fatta beslut om upphörande av underhåll för sträckan.

Bandel 376 (Rågsveden)–Malung

Sträckan trafikeras inte, och ingen har ansökt om tåglägen för tågplan 2014. Trafikverket har som mål att fatta beslut om upphörande av underhåll för sträckan.

Bandel 393 Bofors–(Strömtorp)

Sträckan har brister i banunderbyggnaden vilket kan medföra risk för solkurvor under varma somrar.

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 inte, och ingen har ansökt om tåglägen för tågplan 2014. Trafikverket har som mål att fatta beslut om upphörande av underhåll för sträckan.

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. Trafikverket har som mål att fatta beslut om upphörande av underhåll för sträckan.

Bandel 751 (Värnamo)–Helmershushus

Sträckan är i dåligt skick och kan komma att stängas för trafik.

Bandel 752 Timsfors–(Markaryd)

Sträckan är i dåligt skick och Trafikverket har som mål att fatta beslut om upphörande av underhåll för sträckan.

Bandel 829 (Vetlanda)–Åseda

Sträckan trafikeras inte och underhållet har upphört.

Bandel 935 (Teckomatorp)–(Eslöv)

Sträckan är i dåligt skick och risken är stor för reducering av såväl STAX som sth.

Bandel 951 Hanaskog–(Karpalund)

Sträckan är stängd för trafik och underhållet har upphört.

Bandel 964 (Östervärn)–Brågarp

Sträckan trafikeras inte.

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 infra-

strukturens tillgängliga kapacitet. Exempel på detta är spårtillgänglighet och plattformsväl. 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 V1533-1549 från sth 130 till sth 70 km/h på en sträcka av ca 6000m.
- Inom Hallsbergs ställverksområde- Spårbyte spår 2 och 3,Upprustning av spår 106, förarbeten inför dubbelspår och nytt ställverk 95.
- Svealandsbanan- Hastighetsnedsättning hela året från sth 200 till 80 km/H på en sträcka av 8700m.
- Malmbanan- Lappberg och Koskivaara bangårdsförlängningar.
- Dalabanan- Förarbeten spårbyte Borlänge- Avesta Krylbo.
- Norra stambanan- Växelbyten samt utgrävningar 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)
- Mäljarbanan- Fyrspårsutbyggnad Barkarby–Kallhäll
- Stockholm C- Solna- Spår- och ballastbyte
- Bohusbanan- Plattformförlängningar.
- Göteborg- Byte 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 infrastrukturändringar 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, Tomtebodavästra, 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
Tomtebodda	Tm	10–30, 32r, 33r, 40–42, 50–52	
Trelleborg	Trg	9–18, 91	Ja
Västerås västra	Väv	5–14, 201–204	
Ånge godsbangård	Åggb	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.

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 *Uppställning*.

3.8.3 Underhållsanläggningar

Trafikverket tillhandahåller inga underhållsanläggningar.

3.8.4 Bränsledepåer

Trafikverket tillhandahåller inga bränsledepåer.

3.8.5 Tekniska anläggningar

Bromsprovсанläggningar

En bromsprovсанläggning finns i Göteborg Skandiahamnen, vid spår 31–35. Läs mer om tjänsten *Tillgång till bromsprovсанläggning* i avsnitt 5.3.8.

Bromsprovсанläggningar 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		

Järnvägsnätsbeskrivning 2015

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 kustbanan	Emmaboda–Karlskrona/Kalmar	Fjärrblockering samt spårupprustning och hastighetsanpassning 160 km/tim	X		
Kust till kustbanan	Göteborg–Borås	Nytt dubbelspår via Landvetter flygplats (etapp Mölnlycke–Bollebygd)			X
Kust till kustbanan	Kalmar/Trekanten	Mötesspår, ökar kapacitet för gods- och persontrafik	X		
Kust till kustbanan	Pågatåg Nordost	Nya stationer för resande	X	X	
Kust till kustbanan	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
Mäljarbanan	Tomtebodavägen–Kallhäll	Ökad kapacitet med fyrspår	X	X	X
Norge/Vänernbanan med Nordlänken	Kil–Öxnared	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		

Järnvägsnätsbeskrivning 2015

Ostkustbanan	Skutskär–Furuviik	Dubbelspårsutbyggnad	X		
Ostkustbanan	Svartbäcken–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	

Järnvägsnätsbeskrivning 2015

Värmlandsbanan	Kil–Laxå	Mötesstationer	X	X	
Värmlandsbanan	Laxå–Arvika	Mötesstationer och kapacitetshöjande åtgärder			X
Väst kustbanan	Hallandsås	Tunnel	X		
Väst kustbanan	Varberg	Dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum		X	X
Väst kustbanan	Ängelholm–Maria	Dubbelspårsutbyggad (inklusive Romares väg)		X	X
Väst kustbanan	(Göteborg)–(Lund)	Införande av ERTMS (2022-2025) (står angivet som Väst kusten 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 Skandiahammen, 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](#) 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).

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.

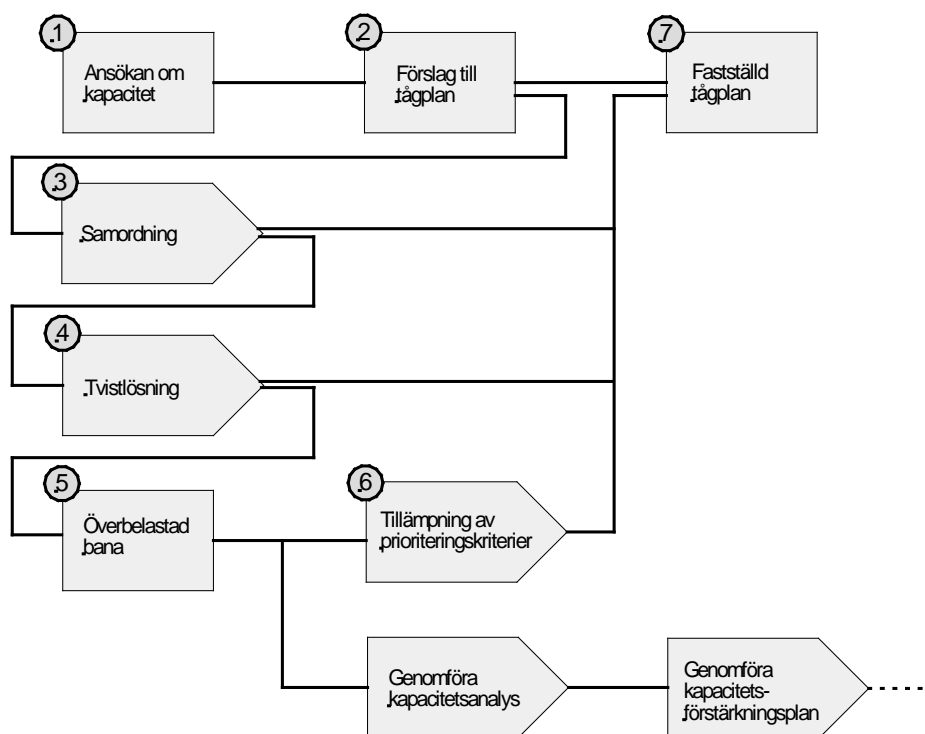
4.3 Tidplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess

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	2014-09-15	Datum för begäran om tvistlösning
	2014-09-26	Tvistlösning avslutad
5	2014-10-03	Beslut om att förklara infrastrukturen överbelastad
6	2014-10-03	Kapacitetstilldelning med tillämpning av prioriteringskriterier
7	2014-10-03	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.
	2013-11-30	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 järnvägsnätsbeskrivningen, och denna typ av banarbeten utgör en del av förutsättningarna för tilldelningsprocessen, för exempelvis framkomlighet och hastigheter på järnvägsnätet. Samtliga ansökningar om kapacitet ska vara anpassade efter de PSB som listats i järnvägsnätsbeskrivningens 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 olika 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 spår användning. 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 avsnitt 5.3.7 och 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 3.7, 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 5.3.4.

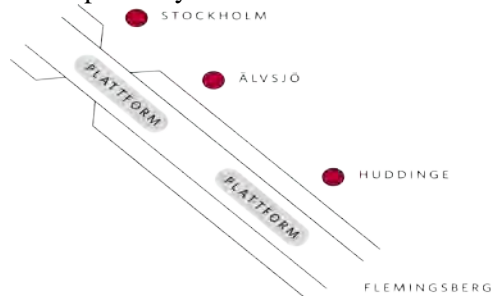
Spårkapacitet för uppställning av fordon vid plattform medges normalt endast för resenärernas på- och avstigning, furnering och lättare driftsunderhåll, se avsnitt 5.3.7.

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 uppvärmning av järnvägsfordon erbjuds den som samtidigt ansöker om plats för uppställning av fordon på det angränsande spåret, se avsnitt 5.3.7.

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, avsnitt 1.2- Förplanerade tider i spår för basunderhåll.
-
- **Maximalt antal tåglägen, se trångsektorsplan Stockholm. Tidsavstånd mellan tåg, se Riktlinjer täthet mellan tåg, se (länk kommer senare).**
-

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 gränsöverskridande 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 tillstånd 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 samt en motivering till varför de lösningar som föreslagits i samordningen inte accepteras.

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

Efter begärd tvistlösning kallar 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 ansökts för järnvägsföretagets eller trafikorganisations 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 trafikorganisations anlitat 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.

Tillståndsmättnings 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 trafikorganisationen 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,
- tågvikt eller tåglängd som kommer att överskridas, eller
- avvikande tågsammansättning från tilldelad eller tillåten nivå och som försämrar prestanda i järnvägssystemet.

Information om bokningsavgift (se 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 sakskada. Att omfattande skada sannolikt kan inträffa innebär en sådan oacceptabel risk, exempelvis extrema väderförhållanden.

Vid återtagande av 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 det att beaktas vid senare tilldelning av kapacitet varvid ett tågläge kan få lägre prioriteringskategori (Bilaga 4.2) eller att Trafikverkets avtalspart kan komma att nekas tilldelning.

Trafikverket har rätt att återta 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 trafikstörningar, avtalade avvikelser från tidtabellen eller om trafiksituationen uppenbarligen föranleder något annat. I de fall regeln skulle leda till orimliga konsekvenser för trafiken som helhet, ska den inte tillämpas. 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 strömvagn. 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 strömvagnmodell 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 strömvagnen.

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. Trafikverkets definition av tjänst är *en paketerad service eller lösning som erbjuds för att tillgodose ett behov*. Nyttan av tjänsten uppstår i gränslandet mellan oss som leverantör och varje kund i samband med att tjänsten används. Varje tjänst är resultatet av en eller flera aktiviteter, där samma aktivitet kan finnas i flera olika tjänster.

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:

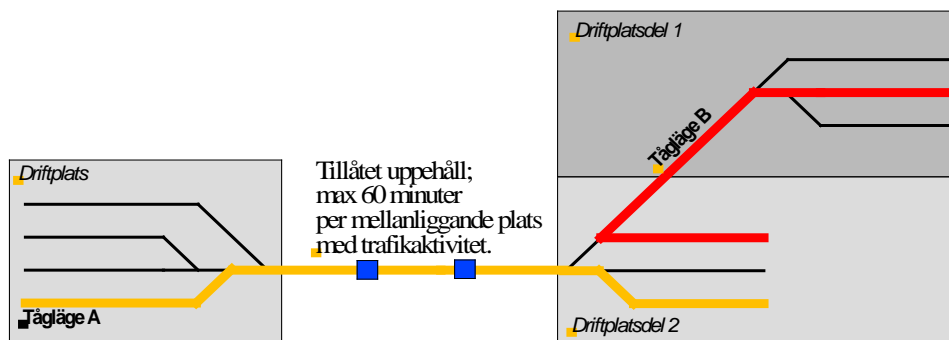
- tågläge för persontrafik
- tågläge för godstrafik
- tågläge för tjänstetåg.

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 trafikeringssdag.

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 trafikorganisations. 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 trafikorganisations 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.

De elfordon som nyttjar drivmotorström ska vara utrustade med elmätare som tillhandahålls av Trafikverket.

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 marktytor, 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 upplåtelseperioder på minst 6 månader. Se fastigheter på 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 på den del av lastytan som är närmast spåret. 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.

Om kapacitet endast önskas för uppställning på spår där tjänsten *kapacitet på lastplats* erbjuds, kan detta tilldelas villkorat om inga ansökningar till tjänsten har inkommit. Den villkorade uppställningen upphör om tjänsten söks och tilldelas någon annan. I så fall kommer den som fått villkorad kapacitet tilldelad att, med minst 14 dagars förvarning, få ställa upp sina fordon på en annan plats.

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

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. Tillträde till rangerbangårdar med förhöjd säkerhetsnivå medges till personer som uppfyller behörighetskraven enligt Trafikverkets lokala ordnings- och skyddsregler.

Vid tilldelning av kapacitet kommer ansökningar som kan knytas till rangering att prioriteras före separata ansökningar om tjänster, se avsnitt 4.3.1.

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. Ansökan om uppställning ska i första hand utformas utifrån önskad spårlängd och tid för uppställning – inte specifika spår. För mer information, se avsnitt 4.3.1.

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 spår användning, se avsnitt 4.3.1.

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

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 konsumenter 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 drivmotorström ingår automatiskt i ansökan om tjänsterna *tågläge, kapacitet på rangerbangård* samt *spår och spårrområde för tågbildning*. Tillståndet att använda el ingår i trafikeringsavtalet för fordon utrustade med elmätare som tillhandahålls av 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 tillkännas 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 och referensprofiler (se även avsnitt 3.3.2 och bilaga 3.4). Det förekommer avsnitt och spår där linjeklass eller referensprofil 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
- nyttjar den europeiska referensprofilen GC
- nyttjar 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.

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](#).

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

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 av trafikinformation till järnvägsföretag och trafikorganisatör

Tjänsten tillåter Trafikverkets avtalskunder 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 avseende 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 tjälffritt.

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 mätvärden för bullermätning av fordon, se bilaga 1.1.

6 Avgifter

6.1 Avgiftsprinciper

Trafikverket tar ut avgifter enligt 7 kapitlet i järnvägslagen 2004:519 för användande av infrastruktur.

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 uppräkningsavgifter, 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 tågägena ansöks i ad hoc-processen, se avsnitt 4.2.3.

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.

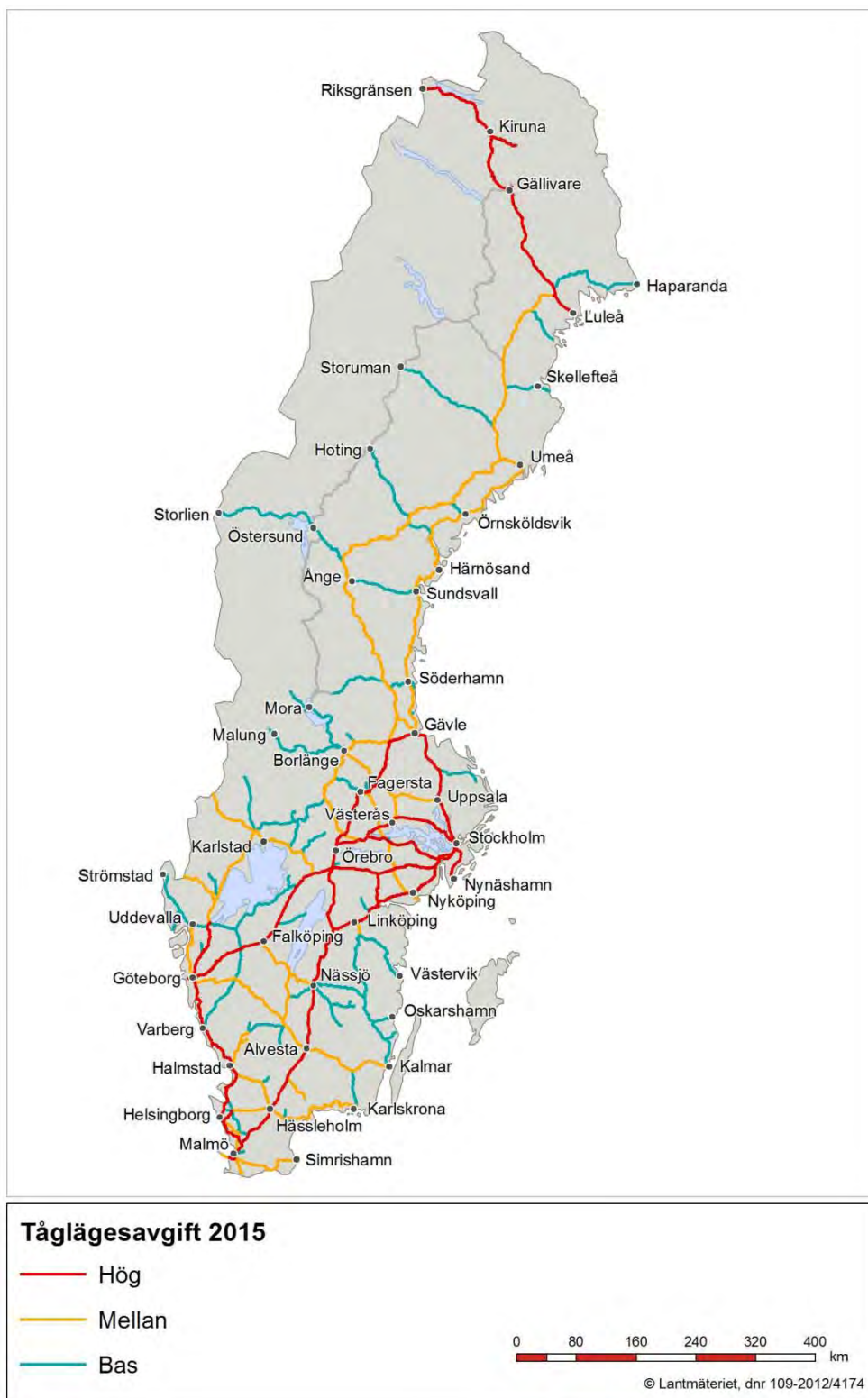
6.1.5 Extra tjänster

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

För tilldelad kapacitet för tågläge som avbokas av järnvägsföretag eller trafikorganisations tas en bokningsavgift ut. Bokningsavgiften baseras på uppgifter om tilldelad kapacitet och orsak till avbokning. Bokningsavgift tas endast ut för sådana orsaker som järnvägsföretaget är direkt ansvarigt för (*ska preciseras t.ex. järnvägsföretagets verksamhet och kommersiella ställningstaganden*).

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

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

Tidsperiod	Persontrafik (resandetåg)	Godstrafik
60 dagar eller tidigare jämfört med planerad avgångstid vid utgångsstation	20 % av tåglägesavgiften	10 % av tåglägesavgiften
Mellan 59 dagar och 24 timmar jämfört med planerad avgångstid vid utgångsstation	40 % av tåglägesavgiften	20 % av tåglägesavgiften

Tabell 6.1 Bokningsavgift

Bokningsavgifter beräknas på det planerade tåglägets hela sträcka.

För tilldelad kapacitet som ställs in akut, det vill säga tidigast 24 timmar före planerad avgångstid vid utgångsstation, 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 trafikorganisationen inte lämnat uppgifter enligt bilaga 2.1, beräknas avgifterna utifrån ansökan om kapacitet.

6.3.1 Minimipaket av tillträdestjänster

Avgifterna debiteras per tågkilometer, bruttotonkilometer och 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 kompressionständ 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 bensin 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 fordonsindivid 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 fordonsindivid 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

Bromsprovansläggning

Tjänst	Avgift
Tillgång till bromsprovansläggning 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.

Om elmätaren är ur funktion alternativt visar orealistiska mätvärden ska den åtgärdas snarast. I avvaktan på åtgärd kan fordonet användas men järnvägsföretag eller trafikorganisations ska sända in uppgifter enligt nedan för fordon utan mätare. Avgiften som då tas ut är 10% lägre än schablonvärden.

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 trafikorganisations 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 trafikorganisationserna 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 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. 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 skäligen 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 merförsening jämfört med körplanen i form av merförseningar och akut inställda tåg. 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 respektive akut inställda tåg.

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:

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

Kvalitetsavgiften för akut inställda tåg baseras på akut inställda tåg jämfört med körplan och orsakskod. Avgiften betalas månatligen, med utgångspunkt från Trafikverkets sammanställningar.

Övriga orsakskoder omfattas inte av modellen med kvalitetsavgifter för akut inställda tåg.

6.4.2 Avvikelser 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 tidigast 24 timmar före planerad avgångstid vid utgångsstation. Avvikelsen kan avse tågläget i sin helhet eller endast del av sträcka.

Infrastrukturförvaltarens ansvar för avvikelser 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, tågplanejustering, följdorsaker, olyckor, tillbud eller yttre omständigheter belastar inte någon av parterna.

Tjänstetåg omfattas inte av modellen med kvalitetsavgifter.

Orsakskoderna anges i bilaga 6.2. (Orsakskoderna kommer att presenteras i slutlig samrådsversion av JNB).

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 trafikorganisatorerna tillgång till realtidsinformation om avvikelser 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 hela det akut inställda tågläget, oberoende av om det är hela eller del av sträckan som ställts in.

Trafikverket ska betala kvalitetsavgift när avvikelserna tilldelas någon av orsakskoderna ”Driftledning” (D) och ”Infrastruktur” (I). Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska betala kvalitetsavgifter när avvikelserna tilldelas 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 1.10.2). 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 10 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 trafikorganisatören 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 läses 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.

Akut inställda tåg

Den som orsakar avvikelser enligt ovan blir skyldig att betala kvalitetsavgift för hela det akut inställda tågläget, oberoende av om det är hela eller del av sträckan som ställts in.

Trafikverket ska betala kvalitetsavgift när avvikelserna tilldelas någon av orsakskoderna "Driftledning" (D) och "Infrastruktur" (I). Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska betala kvalitetsavgifter när avvikelserna tilldelas orsakskoden "Järnvägsföretag" (J). Skyldigheten att betala gäller inte om grundorsaken till det akut inställda tåget är föranledd av den andra parten.

6.5 Förändringar av avgifter

Under Tågplan 2015 kan boknings- och kvalitetsavgifterna 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, för att undvika dröjsmålsränta. Råder oklarheter ska fakturan bestridas före förfallodatum med förklaring om vad som är oklart. Ostridigt belopp ska betalas enligt fakturans betalningsvillkor.

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.

I händelse av att ett järnvägsföretag eller en trafikorganisatör är i dröjsmål med betalning vid två eller fler tillfällen under en och samma tågplanepериод har Trafikverket rätt att neka järnvägsföretaget eller trafikorganisatören leverans 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 underhåll 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. Efter beviljad ansökan om respit med specifikationen av merkostnaderna kan tiden förlängas till sextio (60) dagar från den dag då merkostnaden uppkom. För reklamationer som kommer senare än trettio (30) dagar betalas ingen ersättning av Trafikverket. Om respit beviljats kan dock specifikationen av merkostnader dröja upp till sextio (60) dagar.

7.5 Avhjälpan 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 avhjälpes 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) följskador 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 ersättningskyldig.

7.8 Avtalets giltighet

7.8.1 Trafikeringsavtal

Trafikeringsavtalet eller annat särskilt avtal om användning av tjänst gäller som längst under en (1) tågplanepериод. Dessa avtal kan också sägs 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.