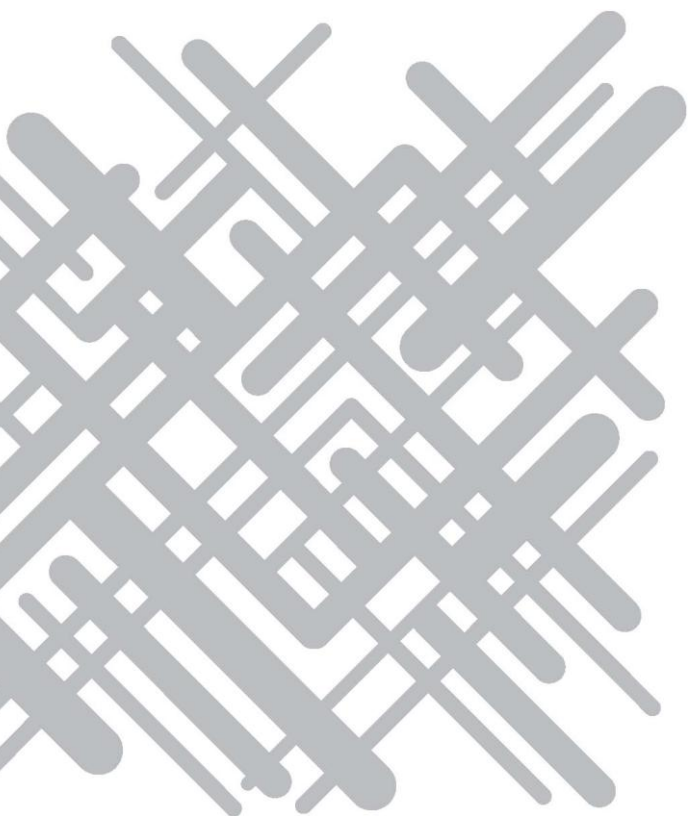


## Vägledning för att ta fram en järnvägsnätsbeskrivning

Vägledning för bestämmelserna angående upprättande av  
järnvägsnätsbeskrivning i enlighet med 6 kap. järnvägslag  
(2004:519) och JvSFS 2005:1



## REVISIONSINFORMATION

Version	Datum	Beskrivning av ändring	Skapad/ändrad	Fastställt av
01	2009-11-09	Nytt dokument	Nils Enberg	

## Innehåll

Vägledning för att ta fram en järnvägsnätsbeskrivning.....	1
Järnvägsnätsbeskrivning.....	5
Frågor .....	5
Transportstyrelsen .....	5
Tillträde till järnvägsinfrastruktur .....	6
Nyheter .....	6
Vem som ska ta fram beskrivning av järnvägsnät.....	7
Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet .....	7
Vissa lättnader .....	7
Sammanställning av beskrivningarna av järnvägsnäten.....	8
Giltigheten av beskrivningarna av järnvägsnäten.....	8
Samråd.....	8
Tvist.....	8
Kapacitetstilldelningsförfarandet .....	9
Samarbete .....	9
Planeringsprocessen .....	10
Tågplan.....	10
Tåglägen.....	10
Ansökan .....	10
Planerade banarbeten .....	11
Reservkapacitet .....	11
Rätt att avslå ansökningar .....	11
Förslag till tågplan .....	12
Samordning .....	13
Tvistlösning.....	13
Överbelastad infrastruktur.....	13
Tvist .....	14
Trafikeringsavtal .....	15
Dokument som ska sparas av infrastrukturförvaltaren .....	15
Ad hoc-ansökningar.....	15
Tjänster.....	15
Kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan .....	16
Kapacitetsanalys.....	16

Kapacitetsförstärkningsplan.....	17
Avgifter.....	17
Anvisningar för hur man beskriver ett järnvägsnät .....	19
Exempel -Järnvägsnätsbeskrivning .....	35

## Järnvägsnätsbeskrivning

Transportstyrelsen har tagit fram den här vägledningen för att underlätta för alla som ska ta fram en järnvägsnätsbeskrivning.

Kraven på en järnvägsnätsbeskrivning framgår av:

- Järnvägslagen (2004:519)
- Järnvägsförordningen (2004:526)
- Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur.

Den här vägledningen består av tre dokument:

- **Tillträde till järnvägsinfrastruktur**
  - **Vägledning för att ta fram en järnvägsnätsbeskrivning (10 sidor)**
- **BILAGA 1: Anvisningar för hur man beskriver ett järnvägsnät (10 sidor)**
- **BILAGA 2: Ett exempel på hur en järnvägsnätsbeskrivning kan se ut**
  - **företaget Orvars korv (6 sidor)**

## Frågor

Nils Enberg, tel. 0243-24 69 48 och Anders Mattsson, tel. 0243-24 69 48, svarar på frågor kring järnvägsnätsbeskrivningar.

På Transportstyrelsen hemsida finns den här vägledningen samt andra aktuella dokument tillgängliga.

## Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har i lagstiftningen getts uppdraget att verka för en effektiv järnvägsmarknad med likvärdiga villkor och en sund konkurrens, utfärda föreskrifter TSFS (tidigare JvSFS), besluta om tillstånd, godkänna fordon, infrastruktur och tekniska system samt utöva tillsyn över säkerheten.

## Tillträde till järnvägsinfrastruktur

Nya regler ska tillämpas på den tågplan som gäller från och med klockan 24:00 andra lördagen i december 2006 (5 kap. 4 § järnvägsförordningen). Det innebär att det arbete som bedrivs för framtagandet av tågplanen måste följa de nya reglerna.

Vad som gäller framgår i

- järnvägslagen (2004:519, JL),
- järnvägsförordningen (2004:526, JF), och
- Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur.

Nedan ges en kortfattad beskrivning av vad som gäller i förhållande till de uppräknade författningarna.

### Nyheter

I och med lagen, förordningen och föreskriften gäller i grova drag följande:

- alla infrastrukturförvaltare (som inte omfattas av undantagen i 1 kap. 1 a § JL) måste ta fram beskrivning av järnvägsnät,
- alla järnvägsföretag och verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik har rätt att få tågläge från det att fordonen startar tills de kommer till slutdestinationen,
- ansökan får inte lämnas av någon som både utför eller organiserar järnvägstrafik och samtidigt ansvarar för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter utan Transportstyrelsens beslut om det,
- tågläge ska även tilldelas på sidospår (gäller endast ur kapacitetssynpunkt),
- ansökan om infrastrukturkapacitet i form av tågläge ska göras i enlighet med beskrivningarna av järnvägsnäten,
- infrastrukturförvaltare har bl.a. rätt att avslå ansökningar om ansökan rör fristående lokala och regionala järnvägsnät avsedda enbart för persontrafik eller privata järnvägsnät som endast används av ägaren för egen godstrafik,
- tågplanerna ska gälla från december till december.

## Vem som ska ta fram beskrivning av järnvägsnät

Alla infrastrukturförvaltare, med några undantag, ska ta fram en beskrivning av sitt eget järnvägsnät. De som inte behöver ta fram en beskrivning är de infrastrukturförvaltare som endast ansvarar för trafikledande uppgifter eller de som har verksamhet vid fristående lokala och regionala järnvägsnät avsedda för person- eller museitrafik. Inte heller de som har verksamhet vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods omfattas av kraven på järnvägsnätsbeskrivning.

Två eller flera infrastrukturförvaltare kan ta fram en beskrivning gemensamt men det ska klart och tydligt framgå i beskrivningen vem som ansvarar för vad.

Eftersom alla rörelser med fordon kräver tågläge, vilket man ska ansöka om i enlighet med beskrivningarna, innebär det att alla järnvägsnät ska ha en järnvägsnätsbeskrivning.

## Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet

I beskrivningen ska infrastrukturförvaltaren informera om sitt järnvägsnät och vad som gäller på det, bl.a. hur man ansöker om infrastrukturkapacitet i form av tågläge. Vad som ska framgå mer i beskrivningen regleras i 4 § JvSFS 2005:1.

## Vissa lättnader

De infrastrukturförvaltare som tillhandahåller infrastrukturkapacitet som endast en ringa del av en sådan tjänst som är uppräknad i 6 kap. 23 § JL behöver inte ta med alla uppgifter i sin beskrivning. Vilka delar som inte behöver tas med framgår i 4 § andra stycket JvSFS. Observera att de tjänster som är uppräknade i 6 kap. 23 § JL är kopplade till järnvägsverksamhet. Några andra lättnader är inte tillåtna enligt gällande författningar.

Transportstyrelsen kan även besluta att andra infrastrukturförvaltare får undantas från de skyldigheter som nämns i 6 kap. 24 § JL om det kan ske utan att någon som utför eller organiserar trafik diskrimineras.

De uppräknade tjänsterna i 6 kap. 23 § JL är bl.a. tillträde till stationer för passagerare – inklusive byggnader och övriga installationer, godsterminaler, bränsledepåer samt underhållsanläggningar, rangering och andra möjligheter för tågbildning och möjligheter för uppställning, drivmotorström, uppvärmning före

avgång av persontåg, bränsleförsörjning samt nödvändig växling vid anläggningarna.

## **Sammanställning av beskrivningarna av järnvägsnäten**

I och med att alla infrastrukturförvaltare tar fram beskrivningar på sina respektive infrastrukturer kommer beskrivningar att finnas på hela det svenska järnvägsnätet. Banverket tillhandahåller en plats för offentliggörandet av alla beskrivningar, men verket kommer inte att ansvara för innehållet i dem. Ansvaret för innehållet ligger på var och en av infrastrukturförvaltarna.

## **Giltigheten av beskrivningarna av järnvägsnäten**

Tanken är att beskrivningarna av järnvägsnäten ska gälla under en längre period. En beskrivning behöver alltså inte tas fram för varje kommande tågplan. Det räcker att infrastrukturförvaltaren uppdaterar de uppgifter som är specifika för en viss tågplan. Dessa uppgifter kan exempelvis finnas i en bilaga till beskrivningen. Utöver detta ska infrastrukturförvaltaren uppdatera och ändra beskrivningen vid behov.

## **Samråd**

När infrastrukturförvaltare tar fram en beskrivning, uppdaterar eller ändrar en tidigare version ska samråd ske med berörda parter. Samrådsskyldigheten avser såväl sådana aktörer som tidigare ansökt om kapacitet och kan förväntas göra detta även i framtiden som nya aktörer som håller på att etablera sig som organisatörer och utförare av trafik. För att kunna klara av detta ska infrastrukturförvaltaren offentliggöra förslaget till beskrivningen, uppdateringen eller ändringen. Infrastrukturförvaltaren bestämmer själv hur offentliggörandet ska ske och hur yttranden ska lämnas.

## **Twist**

Om järnvägsföretag eller verksamhetsutövare som organiserar trafik inte är nöjda med infrastrukturförvaltarens beslut om beskrivning av järnvägsnät, finns

möjlighet att vända sig till Transportstyrelsen i frågan för att få beslutet prövat (prövning av tvist). Transportstyrelsen kommer då att pröva huruvida beslutet överensstämmer med JL, JF och föreskriften. Transportstyrelsens beslut i tvisten bör meddelas inom två månader från det att Transportstyrelsen har fått in all den information som behövs för att pröva tvisten.

## Kapacitetstilldelningsförfarandet

Tanken med de nya reglerna om kapacitetstilldelningsförfarandet är att det ska vara transparent. Genom kapacitetstilldelningsförfarandet ska man uppnå ett samhällsekonomiskt effektivt nyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Det nämnda är alltså vägledande för infrastrukturförvaltarna när de fördelar infrastrukturkapacitet på sitt järnvägsnät. Tilldelningen av infrastrukturen ska ske på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt mot avgift.

Infrastrukturförvaltarna ska utifrån sina beskrivningar av järnvägsnät genomföra kapacitetstilldelningsförfarandet. Kapacitetsfördelningsförfarandet består av dels planeringsprocessen, dels ad-hoc-ansökningar. Ad-hoc-ansökningar är sådana ansökningar om tågläge som lämnas in från det att en tågplan är beslutad.

Planeringsprocessen är den process som bedrivs hos infrastrukturförvaltaren för framtagande av den ettåriga tågplan som börjar gälla andra lördagen i december.

## Samarbete

Infrastrukturförvaltare ska samarbeta med varandra för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät. Samarbetet gäller bl.a. i samband med internationell trafik.

För att underlätta för de sökande ska infrastrukturförvaltarna inför en planeringsprocess se till att följande datum är gemensamma.

- Sista datumet för ansökningar om tågläge, nationella som internationella
- när förslag till tågplan enligt 27 § JvSFS kommer att skickas ut, samt
- när tågplan kommer att beslutas och offentliggöras.

I järnvägsnätsbeskrivningarna ska järnvägsföretag och verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik få kännedom om vilka infrastrukturförvaltare som samarbetar med vem och hur de samarbetar.

## Planeringsprocessen

### ***Tågplan***

En infrastrukturförvaltare ska upprätta tågplan en gång per kalenderår. Tågplanen ska börja gälla klockan 24.00 den andra lördagen i december. Ändringar och justeringar kan göras i enlighet med 5 kap. 4 § JF.

### ***Tåglägen***

Tåglägen ska tilldelas på tågspår och sidospår. Tåglägen ska tilldelas för en tågplaneperiod i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge ska inte anses som överlåtet om den som inte är järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken. Har någon överlåtit ett tågläge får infrastrukturförvaltaren vägra att tilldela nytt tågläge.

Har ett tågläge inte använts ska, om infrastrukturförvaltaren så begär det, tågläget avstås. Tågläget behöver inte avstås om anledningen till detta beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll.

Ett lågt nyttjande av tågläge kan beaktas av infrastrukturförvaltaren i samband med kommande kapacitetstilldelningar.

### ***Ansökan***

Järnvägsföretag och verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik ska ansöka om infrastrukturkapacitet i form av tågläge i enlighet med de anvisningar som ska finnas i infrastrukturförvaltarens beskrivning av järnvägsnätet. När ansökan ska vara inlämnad ska också framgå av beskrivningen. Sista ansökningsdagen får dock inte infalla tidigare än tolv månader innan tågplanen börjar gälla.

Om en ansökan gäller trafik som kommer att gå på fler än en infrastrukturförvaltares järnvägsnät, räcker det att lämna in ansökan om kapacitet till en av dem. Mottagaren av ansökan är skyldig att se till att övriga infrastrukturförvaltare får kopia av ansökan. Kopian ska vidarebefordras av infrastrukturförvaltaren inom två arbetsdagar från det att ansökan kom in.

Om en ansökan om tågläge av misstag har kommit in till fel infrastrukturförvaltare, bör – om möjligt – infrastrukturförvaltaren se till att ansökan snarast vidarebefordras till rätt adress.

En infrastrukturförvaltare får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som sökande i samband med ansökan tillhandahåller om sina affärs- och driftförhållanden.

### ***Planerade banarbeten***

Infrastrukturförvaltaren ska ta fram en plan över de banarbeten som behöver genomföras under den kommande tågplanen. Dessa banarbeten ska vara av större karaktär med innebörden att möjligheten att få infrastrukturkapacitet vid dessa tillfällen inskränks.

Planen ska vara klar samma dag som sista ansökningsdagen.

### ***Reservkapacitet***

Infrastrukturförvaltaren ska inte bara planera kommande större banarbeten. Infrastrukturförvaltaren behöver även utreda vilken reservkapacitet som behövs för

- ad-hoc-ansökningar,
- banarbeten som inte kan bokas i planeringsprocessen, samt
- transporter av arbetsfordon.

Reservkapacitet kan avsättas i mer eller mindre detaljerad form. Reservkapacitet kan exempelvis avsättas i form av att delar av den grafiska tidtabellen medvetet hålls fria från tåglägen med ettårig giltighetstid, i syfte att medge tilldelning senare under tågplaneperioden.

Infrastrukturförvaltaren ska alltså bedöma hur stort behovet är för reservkapacitet under den kommande tågplanen.

Även denna planering bör vara klar samma dag som sista ansökningsdagen.

### ***Rätt att avslå ansökningar***

Infrastrukturförvaltare måste ta emot ansökningar från järnvägsföretag och verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik. Det finns en rätt för infrastrukturförvaltaren att avslå ansökningar om förvaltaren anser att 5 kap. JL

medger detta. Exempelvis kan ansökningar avslås om järnvägsnätet är fristående eller regionalt och är enbart avsett för persontrafik. Infrastrukturförvaltaren kan även avslå ansökningar om järnvägsnätet är privat och det används endast av ägaren för egen godstrafik.

## **Förslag till tågplan**

När sista ansökningdagen har passerat ska infrastrukturförvaltaren ta fram ett förslag till tågplan.

Förslaget utgör en sammanställning av de ansökningar som har kommit in, infrastrukturförvaltarens plan över kommande banarbeten samt infrastrukturförvaltarens plan över behov av reservkapacitet.

Förslag till tågplan ska därmed innehålla följande uppgifter:

- a) alla inkomna ansökningar om tåglägen, nationella som internationella,
- b) infrastrukturförvaltarens planerade banarbeten,
- c) behovet av reservkapacitet för ad hoc-ansökningar om tåglägen, nationella som internationella
- d) behovet av reservkapacitet för banarbeten som inte kan bokas i planeringsprocessen,
- e) behovet av reservkapacitet för transporter av arbetsfordon, samt
- f) restkapacitet.

Restkapacitet är den infrastrukturkapacitet som inte är vikt för tåglägen, banarbeten eller reservkapacitet. Restkapacitet i den slutgiltiga tågplanen kan användas för ad hoc-ansökningar, banarbeten m.m. Skillnaden mellan reservkapacitet och restkapacitet är att reservkapacitet är den kapacitet som infrastrukturförvaltaren ska planera, dvs. infrastrukturförvaltaren ska redovisa vilket behov det finns för punkterna c), d) och e) ovan.

Förslag till tågplan ska finnas senast fyra månader efter det att tidsfristen för ansökan löpt ut. Förslaget ska skickas ut till berörda parter på samråd. Med berörda parter menas främst de som har ansökt om tågläge. Minst en månad ska de berörda parterna få på sig för samrådet. Om det inte framgår av utskicket ska det i beskrivningen av järnvägsnätet framgå när synpunkter senast ska lämnas in till infrastrukturförvaltaren.

Tanken med samrådet är att få så många frivilliga lösningar som möjligt på de kapacitetskonflikter som kan ha uppkommit i samband med sammanställningen av ansökningarna, banarbetena och reservkapaciteten.

## **Samordning**

Visar det sig att det fortfarande råder kapacitetskonflikter efter samrådet har infrastrukturförvaltaren möjlighet till att samordna. Med samordning menas att infrastrukturförvaltaren ensidigt får föreslå en sökande annan infrastrukturkapacitet än den begärda.

Samordningen ska dokumenteras på ett sådant sätt att det framgår vilka väsentliga justeringar som har gjorts i förhållande till ansökningar om tåglägen och grunden för justeringarna (29 § JvSFS 2005:1).

För att effektivisera processen kan infrastrukturförvaltaren i samband med utskicket av förslaget till tågplan lämna förslag på hur kapacitetskonflikterna kan lösas.

## **Twistlösning**

Är järnvägsföretag eller verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik inte nöjd med den tilldelade kapaciteten finns möjlighet till twistlösning. Twistlösning är ett förfarande som sker mellan infrastrukturförvaltaren och den som har begärt twistlösning.

Hur twistlösningsförfarandet ska gå till ska framgå av infrastrukturförvaltarens beskrivning av järnvägsnätet.

Twistlösning ska avslutas inom tio arbetsdagar från begäran.

## **Överbelastad infrastruktur**

Går det inte att lösa kapacitetskonflikten via twistlösning ska infrastrukturförvaltaren förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad. Infrastrukturförvaltaren ska även ange under vilka tider så är fallet. De övriga uppgifterna som ska finnas med i beslutet om överbelastad infrastruktur är på vilken del av infrastrukturen som kapacitetskonflikt råder och vilka parter som är berörda (31 § JvSFS 2005:1).

När infrastrukturförvaltaren har beslutat om överbelastad infrastruktur ska infrastrukturkapacitet tilldelas med hjälp av extra avgift och/eller prioriteringskriterier. Av beskrivningen av järnvägsnätet ska det framgå hur infrastrukturförvaltaren agerar vid dessa tillfällen. Bl.a. ska prioriteringskriterierna finnas redovisade i järnvägsnätsbeskrivningen. De åtgärder som infrastrukturförvaltaren vidtar enligt 6 kap. 14 och 15 §§ JL ska dokumenteras.

Kopia av beslutet om överbelastad infrastruktur ska genast ges in till Transportstyrelsen. Anledningen till detta är för att styrelsen ska dels få kännedom om marknadens problem, dels planera inför de kapacitetsanalyser och kapacitetsförstärkningsplaner som ska lämnas in (se nedan).

### *Fastställa tågplan*

När kapacitetskonflikt inte längre råder ska infrastrukturförvaltaren fastställa tågplanen. Beslutet ska innehålla uppgifter om tilldelade tåglägen – nationella som internationella, kapacitet som reserverats för banarbeten, reservkapacitet för ad hoc-ansökningar om tåglägen – nationella som internationella, reservkapacitet som inte kan bokas i planeringsprocessen, reservkapacitet för transporter av arbetsfordon samt restkapacitet (35 § JvSFS 2005:1). Beslutad tågplan ska genast skickas till berörda sökanden och även offentliggöras. Offentliggörandet sker på det sätt som infrastrukturförvaltaren bestämmer.

Kopia av beslutet om tågplan, inklusive själva tågplanen, och en sammanfattning av planeringsprocessens genomförande ska genast ges in till Transportstyrelsen. Sistnämnda görs då styrelsen har som uppgift att kontrollera hur marknaden fungerar.

Tågplanen ska gälla fr.o.m. klockan 24.00 den andra lördagen i december.

### ***Tvist***

Har en infrastrukturförvaltare fattat ett beslut i samband med kapacitetstilldelningen där det kan ifrågasättas om detta beslut överensstämmer med JL, JF och JvSFS, kan berörd part begära prövning av tvist hos Transportstyrelsen.

Observera att prövning av tvist är ett annat förfarande jämfört med tvistlösning. Tvistlösning är en del i kapacitetstilldelningsförfarandet som används när kapacitetskonflikt förekommer och parterna ska försöka lösa konflikten. Prövning av tvist är ett förfarande som används först när infrastrukturförvaltaren har fattat beslut enligt JL och part begär att Transportstyrelsen ska pröva frågan.

Prövning av tvist kan begäras av järnvägsföretag, verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik eller annan infrastrukturförvaltare som är berörd av beslutet.

I samband med prövning av tvist bör Transportstyrelsen meddela sitt beslut senast inom två månader från det att styrelsen har fått in all relevant information i tvisten.

## ***Trafikeringsavtal***

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats. Det medför att trafikeringsavtal måste finnas för att man ska kunna nyttja den infrastrukturkapacitet som är tilldelad. Trafikeringsavtalet ska förhandlas fram mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget / verksamhetsutövaren som organiserar järnvägstrafik. Om parterna inte kan komma överens om villkoren i trafikeringsavtalet kan part begära hos Transportstyrelsen om fastställande av villkor. Begärs fastställande av villkor kommer styrelsen att besluta om innehållet i avtalet i de delar parterna inte är överens om.

## ***Dokument som ska sparas av infrastrukturförvaltaren***

En infrastrukturförvaltare som inte behöver följa arkivlagen ska spara bl.a. följande dokument i minst fem år: förslag till tågplan, inkomna yttranden, beslut om överbelastad infrastruktur samt beslut om tågplan, inklusive tågplanen (38 § JvSFS 2005:1).

## **Ad hoc-ansökningar**

Ad hoc-ansökningar ska lämnas in i enlighet med vad som framkommer av järnvägsnätbeskrivningen. Ansökningar kan lämnas in från det att infrastrukturförvaltaren har beslutat om tågplan och därefter under hela tågplanens giltighetstid.

Ad hoc-ansökningar ska besvaras av infrastrukturförvaltaren snarast och senast inom fem arbetsdagar.

När infrastrukturkapacitet i form av tågläge har tilldelats ska trafikeringsavtal träffas mellan parterna. Detta då järnvägstrafik inte får utföras utan att trafikeringsavtal har träffats.

## **Tjänster**

Vad som betraktas som tjänst regleras i 6 kap. 23 § JL (bl.a. tillträde till stationer för passagerare – inklusive byggnader och övriga installationer, godsterminaler, bränsledepåer samt underhållsanläggningar, rangering och andra möjligheter för tåg bildning och möjligheter för uppställning, drivmotorström, uppvärmning före avgång av persontåg, bränsleförsörjning samt nödvändig växling vid anläggningarna). Att observera är att tjänster ska tillhandahållas på ett icke-

diskriminerande sätt. En begäran om tjänst får avslås endast om det finns rimliga alternativ som kan användas.

Om någon annan än en infrastrukturförvaltare tillhandahåller tjänster ska den infrastrukturförvaltare som har infrastruktur i anslutning till tjänsten så långt det är möjligt hjälpa till med upplysningar om tjänsten. Detta gör infrastrukturförvaltaren genom att ta upp dessa tjänster i sin järnvägsnätsbeskrivning. Syftet bakom denna bestämmelse (6 kap. 23 § JL) är att uppväga olägenheterna av att tillhandahållare av tjänster som inte är infrastrukturförvaltare, inte är skyldiga att upprätta ett eget dokument om tjänsten. Det kan därför vara svårt för t.ex. en organisatör av internationell järnvägstrafik att känna till var och av vem viktiga tjänster kan efterfrågas.

## **Kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan**

När infrastrukturförvaltaren har beslutat om överbelastad infrastruktur ska, utöver kapacitetstilldelningsförfarandet, arbete påbörjas med att ta fram kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan.

Syftet med dessa dokument är att se till infrastrukturförvaltarna redovisar sin undersökning hur tillgängligheten till infrastrukturen på kort och medellång sikt kan förbättras. Infrastrukturförvaltaren ska även i förekommande fall identifiera och inom viss tid vidta kapacitetsförstärkande åtgärder. Tanken med dokumenten är alltså att redovisa vad som kan göras inom en snar framtid utifrån den långsiktiga investeringsplanen. Det kan finnas enklare lösningar på kapacitetskonflikter som går att genomföra till nästkommande tågplan. Större lösningar kan medföra att infrastrukturförvaltaren behöver hänvisa till den långsiktiga investeringsplanen för infrastrukturen.

### ***Kapacitetsanalys***

Kapacitetsanalysen ska innehålla uppgifter om identifiering av orsaker till den överbelastade infrastrukturen och förslag på metoder för att åtgärda överbelastningen. Förslag på åtgärder kan utgå från företagets långsiktiga investeringsplan för infrastrukturen och ange vad man kan göra på kort respektive medellång sikt. Med kort sikt menas upp till ett år och medellång sikt upp till tre år (39 § JvSFS 2005:1).

Kapacitetsanalysen ska vara klar inom sex månader från det att infrastrukturförvaltaren har förklarat infrastrukturen för överbelastad.

Kapacitetsanalysen ska skickas på samråd till de sökande som använder den överbelastade infrastrukturen. Analysen ska även offentliggöras på det sätt som infrastrukturförvaltaren bestämmer.

Anledningen till att kapacitetsanalysen ska samrådas är för att analysen kommer att ligga till grund för den kapacitetsförstärkningsplan som ska tas fram.

När kapacitetsanalysen är klar ska den genast skickas in till Transportstyrelsen.

## ***Kapacitetsförstärkningsplan***

En kapacitetsförstärkningsplan ska upprättas efter samråd med dem som använder den överbelastade infrastrukturen. Samrådet, som nämnts ovan, sker på så sätt att kapacitetsanalysen skickas ut till berörda och offentliggörs.

Kapacitetsförstärkningsplanen ska innehålla uppgifter om orsakerna till överbelastningen, den sannolika framtida trafikutvecklingen, hinder för infrastrukturutveckling samt alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning, inklusive sannolika ändringar av tillträdesavgifter. Planen ska också innehålla en kostnads- och nyttoanalys för möjliga åtgärder samt uppgifter om vilka åtgärder infrastrukturförvaltaren avser att vidta utifrån analysen. Den tidsplan som ska redovisas i planen ska sträcka sig upp till tre år (5 kap. 9 § JF).

Kapacitetsförstärkningsplanen ska presenteras senast sex månader efter det att kapacitetsanalysen är klar.

Även kapacitetsförstärkningsplanen ska genast skickas in till Transportstyrelsen.

Kapacitetsförstärkningsplan är en förutsättning för att extra avgift ska kunna tas ut i samband med överbelastad infrastruktur. Finns ingen plan får infrastrukturförvaltaren endast använda prioriteringskriterier. Det finns dock en möjlighet för infrastrukturförvaltaren att vända sig till Transportstyrelsen med begäran om att extra avgift ska få tas ut trots att kapacitetsförstärkningsplan inte finns.

## **Avgifter**

Avgifter ska alltid bestå av marginalkostnadsbaserad avgift för nyttjande av infrastrukturen. Terminalspår som ingår i infrastrukturen och som förvaltas av annan än staten får dock prissättas enligt självkostnadsprincipen. Det är upp till parterna att förhandla om de särskilda avgifterna som kan tas ut utöver den

marginalkostnadsbaserade avgiften. Om förhandling ska genomföras ska detta anmälas till Transportstyrelsen i enlighet med järnvägsnätsbeskrivningen.

Vad gäller övriga avgifter hänvisas till JL och propositionen.

## Anvisningar för hur man beskriver ett järnvägsnät

I det här anvisningen nämns följande lag, förordning och föreskrift samt dess förkortningar:

- **Järnvägslagen (2004:519, JL)**
- **Järnvägsförordningen (2004:526, JF)**
- **Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur**

Anvisningen för upprättandet av beskrivning av järnvägsnät tar sin utgångspunkt i lagstiftning och en struktur som är rekommenderad av RNE (Rail Net Europe, [www.railneteuropa.com](http://www.railneteuropa.com))<sup>1</sup>. Syftet med strukturen är att underlätta för infrastrukturförvaltare i arbetet med att ta fram en beskrivning av järnvägsnätet. Givetvis underlättar det även för järnvägsföretag och auktoriserade när dessa planerar för trafikupplägg, om strukturen är ungefär densamma för alla infrastrukturförvaltare.

Notera att den föreslagna strukturen endast är en rekommendation. Förutom syftet ovan kommer strukturen även vara behjälplig i den meningen att infrastrukturförvaltaren kan använda den som en kontroll att det som föreskrivs i lag, förordning och föreskrift ska finnas med i beskrivning av järnvägsnät.

Anvisningen är detaljerad och innehåller förmodligen långt fler rubriker än de flesta behöver i sina respektive beskrivningar. Anledningen till den höga detaljeringsgraden är att försöka hjälpa så många som möjligt.

Transportstyrelsens förhoppning är att alla infrastrukturförvaltare kan välja de rubriker som är tillämpliga på just sina verksamheter för att kunna presentera en beskrivning av järnvägsnät som dels uppfyller lagkrav och dels är så informativ som möjligt.

Anvisningen har sex kapitel. Varje kapitel har underrubriker på två- respektive treställig nivå. Efter kapitel och underrubriker följer, där det är nödvändigt, förklarande text med vad som avses. I tillämpliga fall finns även hänvisning till aktuellt lagrum.

---

<sup>1</sup>Rail Net Europe är en gemensam förening där europeiska infrastrukturförvaltare samarbetare. Syftet är att främja internationell järnvägstrafik och medlemmarna har tecknat ett samarbetsavtal om en gemensam organisation avssende kapacitetsfördelningen av internationell trafik.

<b>Innehållsförteckning</b>			
<b>1</b>	<b>Allmän information</b>		
<b>2</b>	<b>Villkor för tillträde och trafikering</b>		
<b>3</b>	<b>Infrastruktur</b>		
<b>4</b>	<b>Kapacitetstilldelning</b>		
<b>5</b>	<b>Tjänster</b>		
<b>6</b>	<b>Avgifter</b>		
		<b>FÖRKLARING</b>	<b>AKTUELLT LAGRUM</b>
<b>1</b>	<b>ALLMÄN INFORMATION</b>		
<b>1.1</b>	<b>Inledning</b>	Ge en kort presentation om infrastrukturförvaltarens verksamhet.	
<b>1.2</b>	<b>Juridisk status</b>		
<b>1.2.1</b>	Ansvar	Uppge infrastrukturförvaltarens ansvar för innehållet i järnvägsnätsbeskrivningen.	4§ sista st. och 12§ b-d JvSFS
<b>1.3</b>	<b>Giltighetstid och ändringar</b>		

1.3.1	Giltighetsperiod	Uppge giltighetstid för järnvägsnätsbeskrivningen.	
1.3.2	Ändringar	Beskriv hur järnvägsnätsbeskrivningen uppdateras.	6 kap. 5§
1.4	<b>Publicering</b>	Beskriv i vilken form järnvägsnätsbeskrivningen finns tillgänglig (tryck, web, cd-rom etc.) Samt information om pris och beställning.	22 och 23§§ JvSFS
1.5	<b>Kontakter för mer detaljerad information</b>	Uppge lista med kontaktuppgifter där järnvägsföretag kan erhålla mer detaljerad information än det som finns i denna beskrivning.	
1.6	<b>Samarbete mellan infrastrukturförvaltare</b>	Beskriv på vilket sätt infrastrukturförvaltaren samarbetar med andra infrastrukturförvaltare för att effektivt fördela kapacitet på mer än ett järnvägsnät. Detta omfattar även organiserandet av preliminära tåglägen för internationell trafik.	4§ punkterna 5 och 6, 8§ och 9§ JvSFS
1.7	<b>Ordlista</b>	Förklara gärna begrepp som används i beskrivningen.	
2	<b>VILLKOR FÖR DEM SOM VILL TRAFIKERA INFRASTRUKTUREN</b>		
2.1	<b>Inledning</b>		

<b>2.2</b>	<b>Allmänna tillträdesvillkor</b>		
<b>2.2.1</b>	Villkor för att ansöka om tågläge	Uppge villkoren som ska vara uppfyllda för att få söka infrastrukturkapacitet.	5 kap. JL
<b>2.2.2</b>	Trafikeringsrätt	Om infrastrukturen upplåts åt andra ska detta framgå.	5 kap. JL
<b>2.2.3</b>	Ansvar	Ange villkor för ansvar, ersättning, skyldighet och regress.	6§ g) JvSFS
<b>2.3</b>	<b>Ansökan om tågläge</b>	Referera till järnvägsnätsbeskrivningens kapitel 4.	
<b>2.4</b>	<b>Allmänna affärsvillkor</b>		
<b>2.4.1</b>	Ramavtal	Redogör för vad ramavtal är och vilka förutsättningar för att järnvägsföretag eller verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik ska kunna begära ramavtal.	4§ punkt18 och 21§ JvSFS
<b>2.4.2</b>	Trafikeringsavtal	Ange när och hur järnvägsföretag tecknar avtal med infrastrukturförvaltaren för att trafikera infrastrukturen.	6 kap. 22§ JL
<b>2.5</b>	<b>Operativa regler</b>	Vilka regelverk gäller för infrastrukturförvaltaren och som järnvägsföretag ska iaktta.	4§ punkt 2 och 6§ b) JvSFS
<b>2.6</b>	<b>Specialtransporter</b>	Ange infrastrukturförvaltarens regler rörande	4§ punkt 2 och 6§ e) JvSFS

		specialtransport.	
<b>2.7</b>	<b>Farligt gods</b>	Hänvisa till rid/rid-s för definition av farligt gods. Ange om det finns tillägg eller undantag till rid, t ex rid-s.	4§ punkt 2 och 6§ d) JvSFS
<b>2.8</b>	<b>Provkörning av fordon</b>	Ange om provkörning av fordon får ske och i så fall vad som gäller.	4§ punkt 2 och 6§ f) JvSFS
<b>3</b>	<b>INFRASTRUKTUR</b>		
<b>3.1</b>	<b>Inledning</b>		
<b>3.2</b>	<b>Järnvägsnätets omfattning</b>	Ange omfattningen på infrastrukturförvaltarens anläggning. Använd gärna kartor.	6 kap. 5§ JL
<b>3.2.1</b>	Gränser	Ange järnvägsnätets geografiska gränser samt vilka spåravsnitt som inte är tillgängliga för normal trafikering.	
<b>3.2.2</b>	Anslutande järnvägsnät	Uppge- om möjligt – vem som är infrastrukturförvaltare för anslutande infrastruktur.	4§ punkt 1 och 5§ d) JvSFS
<b>3.2.3</b>	Ytterligare information	Ange var järnvägsföretag eller annan sökande av kapacitet kan få ytterligare information om infrastrukturens beskaffenhet.	

<b>3.3</b>	<b>Beskrivning av infrastrukturen</b>		4§ punkt 1 och 5§ JvSFS
<b>3.3.1</b>	Geografisk anläggningsöversikt		
	<i>Spårtyper</i>	Ange omfattningen av enkelspår, dubbelspår och flerspår.	
	<i>Spårvidd</i>		
	<i>Stationer och noder</i>	Ange stationer och noder på infrastrukturen och relevant fakta. Relevant fakta kan vara avstånd mellan noder, längd på stationer etc.	
<b>3.3.2</b>	Egenskaper		
	<i>Lastprofil</i>	Ange aktuella lastprofiler och var på infrastrukturen dessa tillämpas.	
	<i>Banans bärförmåga</i>	Ange banans bärförmåga för varje stråk eller bandel.	
	<i>Lutningar</i>	Ange lutningar på infrastrukturen som kan påverka planeringen för den som ska köra.	
	<i>Största tillåtna hastigheter</i>	Ange största tillåtna hastighet.	
	<i>Maximala tåglängder</i>	Ange maximal tåglängd för aktuell infrastruktur.	

	<i>Elförsörjning</i>	Ange omfattningen av elektrifierade banor och spår. Beskriv elförsörjningssystemet inklusive kontaktledningsspänning och frekvens.	
<b>3.3.3</b>	Trafikstyrnings- och kommunikationssystem	Ge en översiktlig beskrivning av trafikstyrningssystemet.	
	<i>Trafikstyrningssystem/signalsystem</i>	Ge en översiktlig beskrivning av signal- och trafikstyrningssystemet.	
	<i>Kommunikationssystem</i>	Ge en översiktlig beskrivning av kommunikationssystemet.	
	<i>Atc</i>	Ange om infrastrukturen har atc.	
<b>3.4</b>	<b>Trafikrestriktioner</b>		4§ punkt 2 och 6§ JvSFS
<b>3.4.1</b>	Särskild infrastruktur	Uppge omfattningen av särskild infrastruktur och relevanta trafikrestriktioner.	
<b>3.4.2</b>	Miljörestriktioner	Ange kapacitetsbegränsningar som råder på grund av miljöskäl (t ex buller).	
<b>3.4.3</b>	Farligt gods		

3.4.4	Tunnlar	Ange om det finns restriktioner mot användande av dieselfordon i tunnlar eller andra restriktioner.	
3.4.5	Broar	Ange om det finns restriktioner vid trafikering av broar.	
3.5	<b>Infrastrukturens tillgänglighet</b>	Ange trafikrestriktioner på grund av banarbeten.	4§ punkt 1 och 5§ c) JvSFS
3.6	<b>Platser där tjänster tillhandahålls</b>	Ange anläggningar för tjänster som infrastrukturförvaltaren erbjuder. Även anläggningar som ägs av annan än infrastrukturförvaltaren bör tas med. Vad gäller tillhandahållande av tjänster se även kapitel 5 i denna anvisning.	
	<i>Rangerbangårdar</i>	Lokalisering, maximal tåglängd etc.	
	<i>Sidospår för uppställning</i>	Lokalisering, maximal tåglängd etc.	
	<i>Underhåll och serviceanläggningar</i>	Lokalisering av underhåll och serviceanläggningar.	
	<i>Bränsledepåer</i>	Lokalisering, typ av bränsle etc.	
	<i>Tekniska anläggningar</i>	Lokalisering, typ av anläggning etc.	

	<i>Godsterminaler</i>	Lokalisering, kombi- och intermodala terminaler.	
	<i>Stationer för resandeutbyte</i>	Ange vilka de är, plattformslängd och höjd.	
<b>3.7</b>	<b>Planerad utveckling av infrastrukturen</b>	Ange planerad utveckling av infrastrukturen.	
<b>4</b>	<b>KAPACITETS-TILLDELNING</b>	Kapitlet ska beskriva kapacitetstilldelning för såväl nationell som internationell trafik.	
<b>4.1</b>	<b>Inledning</b>		
<b>4.2</b>	<b>Processbeskrivning</b>	Beskriv: - hur ansökan görs (vilka blanketter som ska användas, osv.) - Hur beslut om kapacitetstilldelning fattas.	
<b>4.2.1</b>	<b>Uppgifter i ansökan</b>	Av informationen om ansökningar om tåglägen, nationella som internationella, ska framgå a) vilka uppgifter ansökan ska innehålla, b) hur järnvägsföretag och verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik ska ange vilka av uppgifterna i punkt a) som är väsentliga för deras del, samt c) vilken adress ansökan ska skickas till.	4§ punkt 7 och 10§ JvSFS

<b>4.3</b>	<b>Ansökan om kapacitet</b>		
<b>4.3.1</b>	Ordinarie planeringsprocess	Ange datum för respektive steg i planeringsprocessen.	4§ punkt 4 och 7§ JvSFS
<b>4.3.2</b>	Ad hoc-ansökningar	Ange datum och information om ad-hocansökningar.	4§ punkt 8 och 11§ JvSFS
<b>4.4</b>	<b>Tilldelningsprocessen</b>		
<b>4.4.1</b>	Samordning	Beskriv hur samordningen går till inklusive hur järnvägsföretag kan framföra synpunkter på infrastrukturförvaltarens förslag.	4§ punkt 11 och 14§ JvSFS
<b>4.4.2</b>	Tvistlösning	Ange vilken information som järnvägsföretaget måste lämna till infrastrukturförvaltaren om en tvist uppstår. Ange även de metoder som kommer att tillämpas i händelse av tvistlösning.	4§ punkt 12 och 15 samt 30§§ JvSFS
<b>4.4.3</b>	Överbelastad infrastruktur	Ange principer och prioriteringskriterier som kommer att tillämpas vid överbelastad infrastruktur. Ange de delar av infrastrukturen som är överbelastad och ange vilka tider så är fallet.	4§ punkt 13, 14, 15 och 16§, 17§ och 18§ JvSFS
<b>4.4.4</b>	Beslut om tågplan	Bl.A. Hur beslut fattas.	34§ JvSFS

4.5	<b>Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten</b>	De banarbeten som inte finns angivna i järnvägsnätsbeskrivningen kap. 3.5 Behandlas på samma sätt som ansökan om vanlig kapacitet.	27§ b) JvSFS
4.6	<b>Tilldelad kapacitet som inte nyttjas</b>	Ange i hur hög grad ett tågläge ska nyttjas för att inte återkallas och om hur icke nyttjade tåglägen kan påverka framtida kapacitetstilldelning.	4§ punkt 17 och 20§ JvSFS
4.7	<b>Specialtransporter och farligt gods</b>	Ange om järnvägsföretaget måste meddela infrastrukturförvaltaren (eller annan) att ansökan gäller för specialtransport eller/och farligt gods när ansökan lämnas in. Ange sista datum för ansökan.	
4.8	<b>Särskilda åtgärder i händelser av störningar</b>	Ange principer och metoder för hur störningar ska åtgärdas.	4§ punkt 16 och 19§ JvSFS
4.8.1	Förutsägbara problem	Beskriv beredskapsplan för förutsägbara problem.	
4.8.2	Ej förutsägbara problem	Beskriv beredskapsplan för ej förutsägbara problem.	

4.8.3	Olyckshantering	Ange rutiner för hantering vid utredningar och olyckor och tillbud. Ange om insatskort för järnvägsfordon behövs och i så fall vilken information järnvägsföretag behöver lämna till infrastrukturförvaltaren som underlag för kortet.	4§ punkt 2 och 6§ h) och i) JvSFS
5	<b>TJÄNSTER</b>		
5.1	<b>Inledning</b>	Beskriv i detta kapitel de tjänster som tillhandahålls av infrastrukturförvaltaren. Vidare ska, så långt det är möjligt, beskrivning göras av vilka tjänster som finns i anslutning till infrastrukturen och tillhandahålls av någon annan än infrastrukturförvaltaren samt vem som tillhandahåller dem.	4§ punkt 9 och 12§ JvSFS
5.2	<b>Tillträde till anläggningar samt tillhandahållande av tjänster.</b>	Ange villkor för tillträde till serviceanläggningar och de tjänster som tillhandahålls. Ange om dessa tillhandahålls av infrastrukturförvaltaren eller någon annan. För information om var tjänsten tillhandahålls, referera till kapitel 3.6. För information om avgifter för tjänsten, referera till kapitel 6.	
5.3.1	Användning av utrustning för leverans av drivmotorström		

<b>5.3.2</b>	Bränsledepåer		
<b>5.3.3</b>	Stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter		
<b>5.3.4</b>	Godsterminaler		
<b>5.3.5</b>	Rangerbangårdar		
<b>5.3.6</b>	<input type="checkbox"/> Spår eller spårområde för tågbildning		
<b>5.3.7</b>	<input type="checkbox"/> Sidospår för uppställning		
<b>5.3.8</b>	Underhålls och andra tekniska anläggningar		
<b>5.4</b>	<b>Tilläggstjänster</b>	<p>Definition av tilläggstjänster.</p> <p>Beskriv vilka tjänster som erbjuds, inklusive användarvillkor. Ange om det är infrastrukturförvaltaren eller någon annan som erbjuder tjänsterna. Ange kontaktinformation.</p> <p>Hänvisa till kapitel 3.6 För beskrivning om var tjänsterna finns och till kapitel 6 för information om</p>	

		avgifter.	
5.4.1	Drivmotorström		
5.4.2	Bränsle		
5.4.3	Service för tåg (värmeposter)		
5.4.4	Växling och andra tjänster		
5.4.5	Tjänster gällande specialtransporter och farligt gods		
5.4.6	Andra tilläggstjänster		
5.5	<b>Extra tjänster</b>	Beskriv vilka extra tjänster som erbjuds, inklusive användarvillkor. Ange om det är infrastrukturförvaltaren eller någon annan som erbjuder tjänsterna. Ange kontaktinformation.	
5.5.1	Tillträde till telekommunikationsnät		

<b>5.5.2</b>	Tillhandahållande av extra information		
<b>5.5.3</b>	Teknisk kontroll av rullande materiel		
<b>5.5.4</b>	Andra extratjänster		
<b>6</b>	<b>AVGIFTER</b>		4§ punkt 10 och 13§ JvSFS
<b>6.1</b>	Avgiftsprinciper	Beskriv övergripande avgiftssystemet.	
<b>6.1.1</b>	Tillträde till anläggningar enligt 5.3.		
<b>6.1.2</b>	Tillhandahållande av tjänster enligt 5.3.		
<b>6.1.3</b>	Tilläggstjänster enligt 5.4.		
<b>6.1.4</b>	Extra tjänster enligt 5.4.		
<b>6.2</b>	<b>Avgiftssystem</b>	Beskriv de komponenter som ligger till grund för avgiftssystemet och hur dessa relaterar till varandra.	13§ a) JvSFS
<b>6.3</b>	<b>Tariffer</b>	Ange tariffer enligt de komponenter som redovisats ovan.	13§ b) JvSFS

<b>6.3.1</b>	Särskild avgift	Ange kriterier för och förfarande vid förhandling av särskild avgift. Ange dessutom vem som anmäler till Transportstyrelsen att förhandling om särskild avgift kommer att inledas.	13§ d) och e) JvSFS
<b>6.3.2</b>	Tillträde till anläggningar enligt 5.3.	Ange den eller de tariffer för de tjänster som ingår i anläggningar enligt 5.3.	
<b>6.3.3</b>	Tillhandahållande av tjänster enligt 5.3.	Avgifter för de tillhandahållna tjänster enligt 5.3.	
<b>6.3.4</b>	Tilläggstjänster enligt 5.4.	Avgifter för tilläggstjänster.	
<b>6.3.5</b>	Extra tjänster.	Avgifter för extra tjänster.	
<b>6.4</b>	<b>Förändringar av avgifter</b>	Om infrastrukturförvaltaren känner till kommande avgiftsförändringar kan denne uppge detta här.	13§ c) JvSFS
<b>6.5</b>	<b>Debitering</b>	Infrastrukturförvaltaren bör uppge villkoren för debitering av avgifter.	

## Exempel - Järnvägsnätsbeskrivning

*För tågplan med början 2009-12-13*

Bilaga 2

*Orvars korv – JÄRNVÄGSNÄTSBESKRIVNING – 2009-12-13*

### Innehållsförteckning

1. Allmän information
2. Villkor för tillträde och trafikering
3. Infrastruktur
4. Kapacitetstilldelning
5. Tjänster
6. Avgifter

## 1 Allmän information

### 1.1 Inledning

Orvars korv producerar förstklassig korv av bästa råvara. Tillverkning sker uteslutande i Borlänge. Företaget är unikt på flera sätt men är förutom den utsökta korven känd för sina miljöanpassade transporter. Alla leveranser av råvara till fabriken- och leverans till kund sker med järnväg.

#### 1.2.1 Ansvarar

Orvars korv ansvarar för innehållet i detta dokument.

#### 1.3.1 Giltighetstid

Innehållet i dokumentet gäller för den tågplan som träder i kraft den 13 december 2009 och tills vidare.

## 1.4 Publicering

Järnvägsnätsbeskrivningen finns tillgänglig på Orvars korvs hemsida.

## 1.5 Kontakter för mer detaljerad information

Kontakta Nisse Nilsson, tel: 0243-xx xx xx för ytterligare upplysningar.

## 1.6 Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

Orvars korb samarbetar med Banverket i samband med kapacitetstilldelning av såväl nationell som internationell trafik.

# 2 Villkor för dem som vill trafikera infrastrukturen

### **2.2.2 Trafikeringsrätt**

Tillträde till Orvars korvs infrastruktur har den som enligt 5 kap. järnvägslag (2004:519) har rätt att utföra eller organisera trafik på järnvägsnät som inte förvaltas av staten.

### **2.4.2 Trafikeringsavtal**

Parterna upprättar trafikeringsavtal när tågläget är tilldelat som reglerar den trafik som ska utföras på Orvars korvs anläggning. Tider, växlingsrörelser med mera ska inkluderas i avtalet. I övrigt hänvisas till detta dokument om förutsättningar för trafiken.

### **2.4.2 Operativa regler**

Trafiksäkerhetsinstruktionen, TRI, för Orvars korb kan erhållas av Nisse Nilsson, tel: 0243-xx xx xx.

## 3 Infrastruktur

### 3.2 Järnvägsnätets omfattning

Se bilaga 1 som är en karta över järnvägsspåren.

#### 3.2.2 Anslutande järnvägsnät

Punkt A i bilaga 1 ansluter till järnvägsnät som förvaltas av staten (Banverket).

#### 3.3.1 Geografisk anläggningsöversikt

Alla spår är utmärkta med ett unikt nummer på kartan. Spårvidden är 1435 mm.

#### 3.3.2 Egenskaper

- Spår 1-8 har lastprofil A (största bredd 3400 mm och högsta höjd 4650 mm). Spår 9-11 har lastprofil B (största bredd 3400 mm och högsta höjd 4300 mm).
- Största tillåtna axellast (STAX) är 22,5 ton för hela anläggningen.
- Största tillåtna hastighet är 10 km/h för hela anläggningen.
- Maximala tåglängder är 200 m.
- Banan är inte elektrifierad.

### 3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

Spår 6 och 7 stängs av helt under juni och juli 2010.

### 3.6 Platser där tjänster tillhandahålls

Vid spår 4 och 5 finns kranar och truckar som tillhandahålls av Orvars korv.

## 4 Kapacitetstilldelning

Orvars korv följer den tidsplan och process för tilldelning av kapacitet som Banverket tillämpar för tågplan 2010 (se Banverkets järnvägsnätbeskrivning, [www.banportalen.se](http://www.banportalen.se)). Orvars korv samordnar ansökningarna om kapacitet och fastställer en tågplan/spåranvändningsplan. För den som söker kapacitet på

angränsande infrastrukturförvaltares nät går det bra att lämna ansökan till Orvars korb som vidarebefordrar denna.

Orvars korb ansvar för att växlingsrörelser, lastning- och lossning sker inom avtalad tid med järnvägsföretag som utför transporter till och från Orvars korvs anläggning.

#### **4.2.1 Uppgifter i ansökan**

Den som avser att bedriva trafik på Orvars korvs infrastruktur ska i ansökan om kapacitet specificera följande: vagnantal, vikt, frekvens, önskad tidsperiod för avgång och ankomst etc. Ansökan skickas till Nisse Nilsson, tel: 0243-xx xx xx.

## 5 Tjänster

#### **5.4.4 Växling och andra tjänster**

Järnvägsföretaget som Orvars korb kontrakterat ansvarar för samtliga växlingsrörelser på anläggningen.

## 6 Avgifter

### **6.1 Avgiftsprinciper**

Orvars korb tillämpar marginalkostnadesprincipen och debiterar järnvägsföretagen en vagnavgift.

### **6.2 Avgiftssystem**

Enligt ovan debiterar Orvars korb en vagnavgift. Avgiften betalas endast en gång. Om vagnen är lastad eller ej har ingen betydelse. Avgiften är marginalkostnaden som Orvars korb har beräknat.

### **6.3 Tariff**

Vagnavgiften är 50 kr per vagn.

## **6.5 Debitering**

Debitering sker kvartalsvis per faktura.

