

Inlandsbanan

Järnvägsnätsbeskrivning 2018

Utgåva 1



INNEHÅLL

1	Allmän information	6
1.1	Inledning	6
1.2	Juridisk status	6
1.2.1	Ansvar	6
1.3	Giltighetstid och ändringar	6
1.3.1	Giltighetsperiod	6
1.3.2	Ändringar	6
1.4	Publicering	6
1.5	Kontakter för mer detaljerad information	6
1.6	Samarbete mellan infrastrukturförvaltare	6
1.7	Ordlista	7
2	Villkor för tillträde och trafikering	8
2.1	Inledning	8
2.2	Allmänna tillträdesvillkor	8
2.2.1	Villkor för att ansöka om tågläge	8
2.2.2	Trafikeringsrätt	8
2.2.3	Ansvar	8
2.3	Ansökan om kapacitet	8
2.4	Allmänna affärsvillkor	8
2.4.1	Ramavtal	9
2.4.2	Trafikeringsavtal	9
2.5	Operativa regler	9
2.6	Specialtransporter	9
2.7	Farligt gods	9
2.8	Provkörning av fordon	9
3	Infrastruktur	10
3.2	Järnvägsnätets omfattning	10
3.2.1	Gränser	10
3.2.2	Anslutande järnvägsnät	10
3.3	Beskrivning av infrastrukturen	10
3.3.1	Geografisk anläggningsöversikt	10
3.3.1.1	Spårtyper	10
3.3.1.2	Spårvidd	10
3.3.1.3	Driftplatser/Linjeplatser	10
3.3.2	Egenskaper	11
3.3.2.1	Lastprofil	11
3.3.2.2	Banans bärförmåga	11
3.3.2.3	Lutningar	11
3.3.2.4	Största tillåtna hastighet	11
3.3.2.5	Maximala tåglängder	11
3.3.3	Trafikstyrnings och kommunikationssystem	12
3.3.3.1	Kommunikation	12
3.3.3.2	ATC	12
3.4	Trafikrestriktioner	12
3.4.3	Farligt gods	12
3.4.5	Broar	12
3.5	Infrastrukturens tillgänglighet	12
3.6	Platser där tjänster tillhandahålls	12
3.6.1	Tågbildningsplatser	12
3.6.2	Sidospår för uppställning	12
3.6.3	Driftplatser med utrustning avsedd för tankning av järnvägsfordon	13
3.7	Planerad utveckling av infrastrukturen	13
4	Kapacitetstilldelning	14
4.1	Inledning	14
4.2	Processbeskrivning	14
4.2.1	Uppgifter i ansökan	14
4.3	Ansökan om kapacitet	14

4.3.1	Ordinarie planeringsprocess	14
4.3.2	Ad hoc-process	14
4.4	Tilldelningsprocessen	14
4.4.1	Samordning	14
4.4.2	Twistlösning	14
4.4.3	Överbelastad infrastruktur	14
4.4.3.1	<i>Kapacitetsanalys</i>	15
4.4.3.2	<i>Kapacitetsförstärkningsplan</i>	15
4.4.3.3	<i>Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen</i>	15
4.5	Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten.....	15
4.6	Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas	15
4.7	Specialtransporter och farligt gods	16
4.7.1	Tågläge med specialtransport	16
4.7.2	Tågläge med farligt gods	16
4.8	Särskilda åtgärder i händelser av störningar	16
4.8.1	Förutsägbara problem	16
4.8.2	Problem som inte kan förutses.....	16
4.8.2.1	<i>Röjning efter olycka och händelse</i>	16
4.8.2.2	<i>Bärgning</i>	16
4.8.3	Olyckshantering.....	16
5	Tjänster	17
5.1	Tillträdestjänster	17
5.2	Tillträde till anläggningar samt tillhandahållande av tjänster	17
5.2.2	Driftplatser med utrustning avsedd för tankning av järnvägsfordon	17
5.2.3	Driftplatser för resenärer, inklusive byggnader och övriga faciliteter	17
5.2.4	Godsterminaler	17
5.2.6	Spår eller spårområde för tågbildning	17
5.4	Tilläggstjänster.....	17
5.4.2	Bränsle.....	17
5.4.3	Service för tåg (värmeposter)	17
5.4.4	Tågbildningstjänster	17
5.4.5	Tjänster gällande specialtransporter och farligt gods.	17
6	Avgifter.....	18
6.1	Avgiftsprinciper	18
6.1.1	Tillträde till anläggningar	19
6.1.1.1	<i>Tåglägesavgift</i>	19
6.1.1.2	<i>Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafik</i>	19
6.1.2	Tillhandahållande av tjänster.....	19
6.1.3	Tilläggstjänster	19
6.2	Avgiftssystem.....	19
6.2.1	Tåglägesavgift debiteras efter tilldelad tjänst	19
6.2.2	Bantillträdestjänster och övriga tjänster	19
6.2.3	Marginalkostnadsbaserade avgifter och övrig särskild avgift för persontrafik	20
6.2.4	Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	20
6.2.5	Underlag för avgiftsberäkning samt redovisning av avgiftsunderlag	20
6.3	Tariffer.....	20
6.3.1	Tillträdestjänster	20
6.3.1.1	<i>Driftavgift</i>	20
6.3.1.2	<i>Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafik</i>	20
6.3.2	Bantillträdestjänster.....	20
6.3.2.1	<i>Tillträde till spårkapacitet vid plattformar</i>	20
6.3.2.2	<i>Tillträde till spår för uppställning</i>	20
6.3.2.3	<i>Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon</i>	21
6.3.3	Tilläggstjänster enligt 5.4	21
6.3.3.1	<i>Växling och andra tjänster</i>	21
6.3.3.2	<i>Tjänster gällande specialtransporter</i>	22
6.3.4	Provkörning av fordon på Inlandsbanan järnvägsnät.....	22
6.4	Förändring av avgifter.....	22
6.5	Debitering	22
7	Allmänna avtalsvillkor	23

7.1	Bakgrund	23
7.2	Allmänt	23
7.2.1	Avtalsparter	23
7.2.2	Annan part	23
7.2.3	Ansvar för part.....	23
7.2.4	Parts behörighet	23
7.2.5	Tredje part	23
7.3	Leverans och nyttjande av tjänst.....	23
7.3.1	Leveranskvalitet	23
7.3.2	Detaljerade villkor	24
7.3.3	Leveransvillkor.....	24
7.3.4	Avvikelser från tilldelningsbeslut.....	24
7.3.5	Trafikeringsavtalets villkor ska efterlevas.....	24
7.3.6	Bärgning	24
7.3.7	Rätt att nyttja tjänst utgår.....	24
7.3.8	Ersättning.....	24
7.3.9	Avgifter vid omledning pga tidsförskjutning.....	24
7.3.10	Ersättning pga förändringar av banarbeten.....	25
7.4	Avhjälpning av avvikelse från avtalad leverans kvalitet eller annan störning	25
7.4.1	Definition av leverans kvalitet.....	25
7.4.2	Samverkan vid avvikelse från avtalad leverans kvalitet	25
7.4.3	Inställelsetid.....	25
7.4.4	Informationsskyldighet vid störning.....	25
7.4.5	Evakuering av resenärer	25
7.4.6	Prognos för avhjälpning vid störning	25
7.4.7	Akuta förändringar hos avtalsparts fordon	25
7.4.8	Arbete på olycksplats	25
7.4.9	Fordon och personal till förfogande vid röjning	26
7.4.10	Krav enligt trafikeringsavtalets villkor	26
7.4.11	Muntlig begäran om röjning	26
7.4.12	Röjning åt annan än avtalspart.....	26
7.4.13	För sent inkommen begäran	26
7.4.14	Kostnader för bärgning och röjning av egna fordon	26
7.5	Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter	26
7.5.1	Inga kvalitetsavgifter i vissa fall.....	26
7.6	Kompensation vid avvikelse från avtalad leverans kvalitet	26
7.6.1	Rätt till återbetalning vid avvikelse i vissa fall.....	26
7.6.2	Rätt till återbetalning vid planerad felavhjälpning i vissa fall	26
7.6.3	Reklamation av tjänst	27
7.7	Ersättningsansvar	27
7.7.1	Rätt till ersättning	27
7.7.2	Omfattningen av parternas ersättningsansvar	27
7.7.3	Orsak till skada.....	27
7.7.4	Ersättningsskyldighet vid skada	27
7.7.5	Särskilda regler för ersättningsansvar.....	28
7.7.6	Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning	28
7.7.7	Orsak till skada	28
7.7.8	Vårdslöshet	28
7.7.9	Ersättningsansvar för skada som drabbat tredje man.....	28
7.7.10	Vållande till skada som drabbat tredje man	28
7.7.11	Ersättningsansvar vid skada som drabbat tredje man	28
7.7.12	Grund för skadeståndsanspråk till tredje man.....	28
7.7.13	Förfoganderätt över krav	29
7.7.14	Framställande av skadeståndskrav.....	29
7.7.15	Utredning och fastställande av ersättningsansvar för skada	29
7.7.16	Krav med anledning av skada framförs skriftligen.....	29
7.7.17	Utredning om orsak till skada.....	29
7.7.18	Jämkning av ersättningsansvar för skada	29
7.7.19	Ändrade banarbetstider.....	29
7.7.20	Rätt till ersättning vid ändring av planerat banarbete	29

7.8	Befrielsegrunder.....	30
7.8.1	Part är fri från ansvar	30
7.8.2	Statens rätt att nyttja Inlandsbanan AB:s järnvägsnät.....	30
7.8.3	Ersättning från staten	30
7.9	Försäkring	30
7.9.1	Skyldighet för avtalspart att teckna försäkring	30
7.9.2	Fri från kravet att teckna försäkring	30
7.9.3	Undantag från kravet att teckna försäkring med hänsyn till verksamhetens art	30
7.9.4	Intyg som styrker kravet på försäkring	30
7.9.5	Avtalspart fullgör inte sin skyldighet	31
7.10	Avtalets giltighet.....	31
7.10.1	Avtalstid	31
7.10.2	Part som gör sig skyldig till väsentligt kontraktsbrott	31
7.10.3	Samråd vid kontraktsbrott	31
7.10.4	Konkurs	31
7.11	Samrådsorgan	31
7.11.1	Parterna ska upprätta samrådsorgan	31
7.11.2	Företrädare för samrådsorgan	31
7.12	Ändringar och tillägg i avtalet	31
7.13	Debitering	31
7.13.1	Debiteringsperiod	31
7.14	Skiljedom och tillämplig lag.....	32
7.14.1	Tvister.....	32
7.14.2	Svensk lag skall tillämpas på tvisten	32

Bilagor

Bilaga 1	Anslutande infrastrukturförvaltare
Bilaga 2	Olycks- och säkerhetsrapportering på Inlandsbanan AB

1 ALLMÄN INFORMATION

1.1 Inledning

Inlandsbanan AB ska på uppdrag av ägarna utveckla, driva och förvalta Inlandsbanan på sträckan Mora-Gällivare. Bolaget ska verka för att utveckla inlandets infrastruktur (Inlandsbanan med anslutande banor) för kommunernas och näringslivets behov. Inlandsbanan AB ska skapa förutsättningar för en miljövänlig, samhällsekonomisk och företagsekonomisk lönsam trafik.

1.2 Juridisk status

1.2.1 Ansvar

Inlandsbanan AB ansvarar för informationen i järnvägsnätsbeskrivningen.

1.3 Giltighetstid och ändringar

1.3.1 Giltighetsperiod

Informationen i järnvägsnätsbeskrivningen avser tiden från och med 10 december 2017 klockan 00.00, till och med 8 december 2018 klockan 24.00.

Denna period utgör tågplan T17.

1.3.2 Ändringar

Eventuella ändringar görs i samråd med berörda parter genom Avvikelsemeddelanden som skickas ut till de som har tecknat trafikeringsavtal och kommer att publiceras på Inlandsbanans hemsida, (<http://www.inlandsbanan.se>).

1.4 Publicering

Järnvägsnätsbeskrivningen inklusive ändringar publiceras på Inlandsbanans hemsida, (<http://www.inlandsbanan.se>).

På hemsidans startsida finns en länk till sidan järnvägsnätsbeskrivning under rubriken trafikera/styrande dokument.

1.5 Kontakter för mer detaljerad information

För mer detaljerad information om innehållet i detta dokument kontakta Trafikchef Mats Westling telefon 063-19 31 40.

I frågor som rör trafiksäkerhet kontaktas Trafiksäkerhetshandläggare Per Bruzell telefon 063-19 31 06.

1.6 Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

Inlandsbanan AB samarbetar med övriga infrastrukturförvaltare i ansökningsförfarandet. .

1.7 Ordlista

Bärgning

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

IBF

Inlandsbanans föreskrift.

Infrastrukturförvaltare

Den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen.

Spårfordon

Järnvägsfordon som kräver godkännande av tillsynsmyndigheten..

Järnvägsföretag

Den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd/nationellt trafiksäkerhetstillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik.

Järnvägsnät

Järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare.

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 i trafikerbart efter olycka eller haveri.

Specialtransport

Transport som överskrider någon teknisk norm för infrastrukturen och som får genomföras på vissa villkor som beslutas av Inlandsbanan AB.

Största tillåtna axellast (STAX)

Ett mått på hur mycket varje hjulaxel får belasta spåret, uttryckt i enheten ton.

Körplan

Plan som anger tågfärdens beteckning, sträcka, tidsangivelser och andra behövliga uppgifter.

Trafikeringsavtal (TRAV)

Avtal mellan Inlandsbanan AB och ett järnvägsföretag eller den som har rätt att organisera järnvägstrafik, om förutsättningar och villkor för trafik på Inlandsbanans järnvägsnät enligt denna JNB.

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.

Tågplan

Plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period.

Tågbildningsplats

Är det övergripande begreppet för de platser där tåg och spärrfärder bildas, oavsett om det är gods eller resandetrafik. Det finns tre typer av tågbildningsplatser: rangerbangårdar, växlingsbangårdar och övriga bangårdar. Förutsättningar:

Växlingsbangård definieras utifrån att följande två strecksatser uppfylls:

- 3 spår eller fler
- utdragsspår

Övriga bangårdar: bangårdar finns på driftplatser och i anslutning till linjeplatser, och definieras utifrån att följande två strecksatser uppfylls:

- 1 växel eller fler
- 1 spår eller fler

2 VILLKOR FÖR TILLTRÄDE OCH TRAFIKERING

2.1 Inledning

De villkor som måste vara uppfyllda för att få rätt att utföra eller organisera trafik på järnvägsnätet framgår av EU-förordningar, järnvägslagen, järnvägsförordningen samt föreskrifter som meddelats med stöd av dessa författningar. Vissa föreskrifter utfärdade av Järnvägsinspektionen gäller fortfarande. De ingår i Banverkets författningssamling BV-FS. Transportstyrelsens författningssamling benämns TSFS och JvSFS.

2.2 Allmänna tillträdesvillkor

För att trafikera järnvägsnätet krävs antingen licens och säkerhetsintyg A och B, nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller särskilt tillstånd. Dessutom krävs avtal med Inlandsbanan AB.

2.2.1 Villkor för att ansöka om tågläge

Samtliga tjänster som Inlandsbanan AB tillhandahåller enligt kapitel 5 kan sökas av järnvägsföretag eller trafikorganisatörer.

2.2.2 Trafikeringsrätt

Järnvägsföretag som innehar giltig licens och säkerhetsintyg A och B, nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller särskilt tillstånd har trafikeringsrätt på Inlandsbanan ABs järnvägsnät.

2.2.3 Ansvar

Den som bedriver verksamhet genom att organisera eller utföra trafik lyder under flera regelverk. Ett antal av dessa regelverk medför ansvar och åligganden. Vid verksamhetens utövande gäller även de straffrättsliga reglerna och de generella reglerna för ordning och säkerhet. Vilka författningar som är tillämpliga avgörs av verksamhetens art och omfattning samt formen för verksamheten. Gällande författningar finns tillgängliga via (<http://www.lagrummet.se>).

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

- För transporter av farligt gods gäller reglerna i lag (MSBFS 2009:3)
- Järnvägstrafiklagen (1985:192) reglerar järnvägens skadeståndsrättsliga ansvar gentemot järnvägens kunder och tredje man. Lagen har i egenskap av speciellt företräde i förhållande till allmänna skadeståndsrättsliga regler. Vissa andra lagar med skadeståndsregler är dock samtidigt tillämpliga på järnvägsdrift, exempelvis ellagen (1997:857) och miljöbalken (1998:808).

JNB kapitel 7 innehåller bestämmelser om ansvar. Förutom att reglera vilka ansvarsregler som skall gälla mellan parterna, reglerar avtalet också vem av parterna som är ansvarig mot tredje man. Med stöd av trafikeringsavtalet har parterna under viss förutsättning möjlighet att regress vis kräva den andra parten med anledning av krav som framställs av tredje man.

2.3 Ansökan om kapacitet

Se kapitel 4.

2.4 Allmänna affärsvillkor

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

2.4.1 Ramavtal

Ett ramavtal är ett avtal om utnyttjande av infrastruktur som avser längre tid än en tågplan. Inlandsbanan AB 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.

2.4.2 Trafikeringsavtal

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har tecknats.

Trafikeringsavtalet anger, tillsammans med JNB, förutsättningar för trafiken samt vilka av Inlandsbanan AB:s styrande dokument som avtalsparten måste följa. Villkoren innehåller också regler om bland annat parternas ansvar, samråd och informationsutbyte.

Villkoren i ett trafikeringsavtal behöver för sin giltighet inte godkännas av någon annan än avtalsparterna. Vid oenighet om villkoren i ett trafikeringsavtal kan dock Transportstyrelsen, på begäran av någon av parterna, fastställa vilka villkor som skall gälla för den aktuella trafiken, i den utsträckning det är nödvändigt för att villkoren skall uppfylla bestämmelserna i järnvägslagen. Det beslut som Transportstyrelsen fattar i ärendet kan överklagas i länsrätten.

De tjänster som inte avtalas genom trafikeringsavtal kräver särskild överenskommelse.

För internationell trafik finns möjlighet att teckna ett särskilt trafikeringsavtal i enlighet med en mall som tagits fram av den internationella föreningen Rail Net Europé.

2.5 Operativa regler

Järnvägsföretag som trafikerar järnvägsnätet skall använda och följa JTF/TTJ i tillämpliga delar utifrån system M och S samt de dokument som anges på Inlandsbanan AB:s hemsida www.inlandsbanan.se under rubriken trafikera/styrande dokument. Inlandsbanan AB ansvarar för delgivning av nyutgåvor till berörda järnvägsföretag via E-mail.

Kontaktansvarig är Trafiksäkerhetshandläggaren, kontaktuppgifter enligt punkt 1.5..

2.6 Specialtransporter

Specialtransporter får framföras sedan Inlandsbanan AB fattat beslut om transporttillståndet. Den som avser att framföra en specialtransport bör ansöka om transportvillkor fem veckor före transportens genomförande för att minska risken för konflikter med banarbeten.

2.7 Farligt gods

Vad som avses med farligt gods och vilka regler som gäller för transporter av sådant gods på järnväg, framgår av

- Lagen (MSBFS 2009:3) om transport av farligt gods

Järnvägsföretag som avser att transportera farligt gods ska senast före färdens start lämna information om tågsammansättningen, UN-nummer, vagnarnas ordning samt lastvikt till Inlandsbanan AB.

2.8 Provkörning av fordon

Provkörning av fordon på Inlandsbanan kan ske. Kontakta Trafikchefen enligt punkt 1.5 för mer information om ansökan.

3 INFRASTRUKTUR

3.2 Järnvägsnätets omfattning

Inlandsbanan ABs järnvägsnät sträcker sig från Mora i söder till Gällivare i norr samt sträckan Orsa-Furudal.

För en detaljerad beskrivning hänvisas till Inlandsbanans linjebok IBF 64:1 som finns på Inlandsbanans hemsida, (<http://www.inlandsbanan.se>) som en länk under rubriken trafikera/styrande dokument.

3.2.1 Gränser

Inlandsbanan AB:s järnvägsnätets gränser redovisas i bilaga 1...

3.2.2 Anslutande järnvägsnät

Anslutande infrastruktur förvaltare finns markerade i bilaga 1.

3.3 Beskrivning av infrastrukturen

3.3.1 Geografisk anläggningsöversikt

På Inlandsbanans hemsida, (<http://www.inlandsbanan.se>) finns en länk till en övergripande nivå av beskrivning av Inlandsbanans järnvägsnät.

3.3.1.1 Spårtyper

Inlandsbanan är enkelspårig, spåren är till största delen av typen vignolräl.

3.3.1.2 Spårvidd

Spårvidden är 1 435 mm.

3.3.1.3 Driftplatser/Linjeplatser

Driftplatser Inlandsbanan AB

Orsa, Älvho, Fågelsjö, Sveg, Ytterhogdal, Röjan, Åsarna, Svenstavik, Fåker, Lit, Jämtlands Sikås, Ulriksfors, Hoting, Dorotea, Meselefors, Vilhelmina, Vojmån, Storuman, Lomselenäs, Sorsele, Slagnäs, Arvidsjaur, Moskosel, Kåbdalis och Jokkmokk.

Linjeplatser Inlandsbanan AB

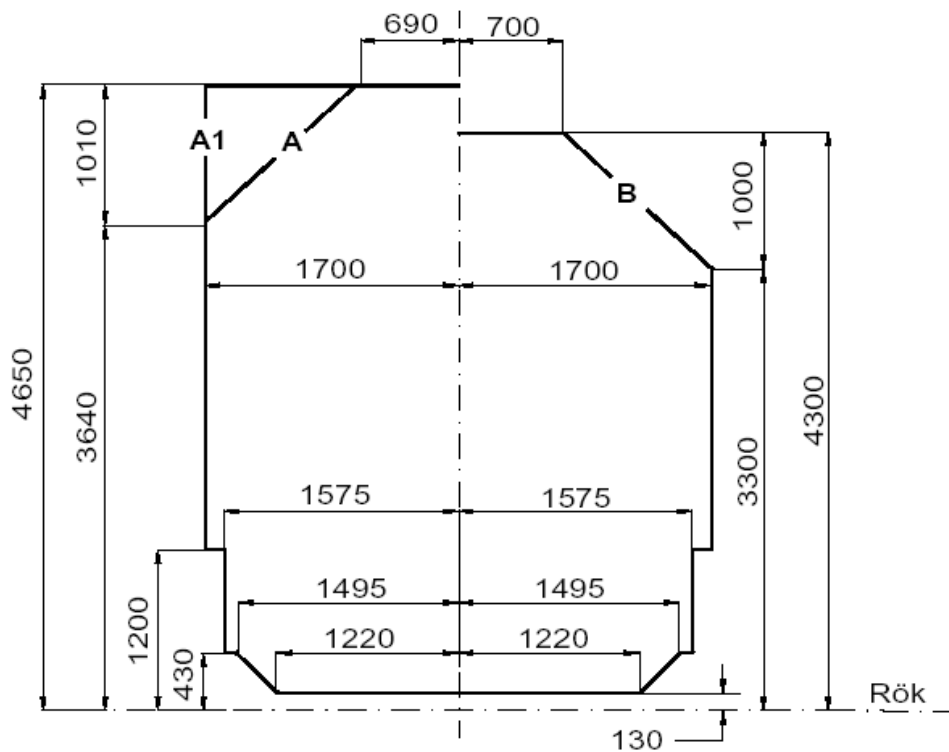
Tallhed, Överhogdals grusgrop, Röjan, Brånan, Skuckuviken, Åskott, Munkflohögen, Lövberga, Storbergets industrispår, Lövliden, Vinlidsberg, Avaviken, Klocksta, Norra Kikkejaur, Varjisträsk och Maitum.

3.3.2 Egenskaper

3.3.2.1 Lastprofil

LASTPROFIL A

LASTPROFIL B



Hela järnvägsnätet kan trafikeras av fordon som uppfyller kraven för lastprofil A (största bredd 3 400 meter och högsta höjd 4 650meter).

3.3.2.2 Banans bärförmåga

Största tillåtna axeltryck är 22,5 ton. Banans bärförmåga kan variera beroende på sträcka och rälstyp. Nedanstående sammanställning är från Mora i söder till Gällivare i norr.

Mora – Sveg	22,5 t
Sveg – Bf	22,5 t
Östersund – Arvidsjaur	22,5 t
Arvidsjaur – Gällivare	20,0 t
Orsa – Furudal	22,5 t

3.3.2.3 Lutningar

Lutningarna varierar från 0-17 ‰ För en mer detaljerad information om lutningarna på Inlandsbanan ta kontakt enligt kapitel 1.5.

3.3.2.4 Största tillåtna hastighet

Största tillåtna hastigheten på järnvägsnätet är 105 km/h med motorvagn och 70 km/h med lokdragna tåg. Mer detaljerade uppgifter om största tillåtna hastighet finns angivet i Inlandsbanans linjebok IBF 64:1 som finns på Inlandsbanans hemsida, (<http://www.inlandsbanan.se>).

3.3.2.5 Maximala tåglängder

Vilka tåglängder som tillåts prövas i processen för tilldelning av tillträdestjänster.

3.3.3 Trafikstyrnings och kommunikationssystem

Trafikstyrningen sker manuellt, så kallad system M vilket innebär att några av driftplatserna längs banan måste vara bevakade med personal för att kunna sköta trafiksäkerheten och driftplatsernas signalställverk.

Trafik på system S bedrivs genom att en eller flera spärrfärder disponerar linjen under en begränsad tid. System S kontrolleras endast av en tågklarerare, vanligen den tågklarerare som styr driftplatsgräns till system S. Hastigheten får maximalt vara 40 km/tim.

På alla driftplatser efter Inlandsbanan finns det sidospår, med eller utan signalstyrning, där trafiken genomförs som växling. Normalt bedrivs här trafiken genom att de som ansvarar för de olika växlingsrörelserna kommer överens om hur dessa skall genomföras.

3.3.3.1 Kommunikation

Kommunikation kan ske via radio, GSM eller GSM-R .

3.3.3.2 ATC

Inlandsbanan AB saknar ATC (automatisk tågkontroll) utrustning. ATC finns på sträckan Brunflo – Östersund samt på driftplatserna Mora, Östersund och Gällivare.

3.4 Trafikrestriktioner

Tillfälliga trafikrestriktioner kan förekomma till följd av skador på infrastrukturen (på grund av järnvägsolycka, översvämning med mera). Därutöver kan restriktioner för fordonsvikt förekomma till följd av lövhalka.

3.4.3 Farligt gods

Transport av farligt gods är tillåtet och ska ske i enlighet med MSBFS 2015:2.

3.4.5 Broar

Eventuella restriktioner anges i körordersystemet.

3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

Inlandsbanan AB har inga större banarbeten inplanerade som påverkar infrastrukturen under T18.

Banans tillgänglighet begränsas till viss del av bemanningen på driftplatser. Detta redovisas i IBM 06:2 Bevakade, obevakade och stängda driftplatser på Inlandsbanan.

3.6 Platser där tjänster tillhandahålls

3.6.1 Tågbildningsplatser

Inlandsbanan AB har ingen rangerbangård.

Växlingsbangårdar finns i : Orsa, Sveg, Svenstavik, Lit, Ulriksfors, Hoting, Dorotea, Vilhelmina, Storuman, Arvidsjaur och Jokkmokk.

Övriga bangårdar: bangårdar finns på driftplatser och i anslutning till linjeplatser, och definieras utifrån att följande två strecksatser uppfylls:

- 1 växel eller fler
- 1 spår eller fler

3.6.2 Sidospår för uppställning

Alla driftplatser och linjeplatser på Inlandsbanan har sidospår där viss uppställning kan ske. Spårens längder varierar från 200 meter till 600 meter. För detaljerad information se spårskisser som finns på Inlandsbanan AB:s hemsida www.inlandsbanan.se under rubriken trafikera/styrande dokument. Vid behov av uppställning anges detta i ansökan om tåglägen.

3.6.3 Driftplatser med utrustning avsedd för tankning av järnvägsfordon

Inlandsbanan AB har en bränsledepå placerad i Östersund. Därutöver finns depåer i Sveg och Hoting som uppfyller gällande miljökrav. Generell överenskommelse med bränsleleverantören kan nyttjas.

3.7 Planerad utveckling av infrastrukturen

Inlandsbanan AB har påbörjat planeringen av införande av ERTMS regional.

4 KAPACITETSTILLDELNING

4.1 Inledning

Inlandsbanan AB anlitar Trafikverket för att hantera kapacitetstilldelningsprocessen. Ansökan sker via Trafikverkets ansökningsverktyg på deras hemsida.

4.2 Processbeskrivning

Inlandsbanan AB följer Trafikverkets tidplan och tilldelningsprocess.

4.2.1 Uppgifter i ansökan

Av informationen i ansökan skall framgå:

- Vad ansökan avser
- Vilken sträcka som tågläget skall gälla
- Syftet med transporten
- Frekvensen, d v s uppskattning av antal vagnar per vecka
- Antalet tåglägen per vecka, om det inte framgår av nästkommande punkt
- Tidpunkt för tågläget (avgångstid respektive ankomsttid)
- Datum för önskat tågläge
- Adress dit ansökan skall skickas
- Ansökan om tjänster

4.3 Ansökan om kapacitet

4.3.1 Ordinarie planeringsprocess

Ansökan om kapacitet skall vara skriftliga, för persontrafik gäller att annonseringsbeställning för skyltning och utrop lämnas skriftligen och vara Trafikverket tillhanda senast 4 veckor innan den nya tågplanen börjar gälla. Ansökan görs via en E-tjänst på trafikverkets webbplats där instruktioner finns. (för ansökan krävs behörighet)

4.3.2 Ad hoc-process

Ansökan sker via Trafikverkets ordinarie process för ad hoc-ansökan.

4.4 Tilldelningsprocessen

4.4.1 Samordning

Sammanställning över ansökt kapacitetsfördelning skickas ut till de som ansökt om kapacitet med möjligheter till synpunkter på förslaget. Om ansökningarna för tågläge samt ansökan om kapacitet för banarbete kan samordnas fastställer Inlandsbanan AB kapacitetsfördelningen en tågplanepериод i taget.

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 angiven tidpunkt som gäller för alla tvistlösningar. När en sökande begär tvistlösning skall denne samtidigt inkomma till Inlandsbanan AB med en beskrivning av intressekonflikten, en konsekvensbeskrivning avseende produktion av tillträdelsetjänsten samt en motivering till varför de lösningar som föreslagits i samordningen inte accepteras.

Vid en begäran om tvistlösning kan de sökande även inkomma med nya förslag på lösningar av intressekonflikten.

Efter begärd tvistlösning kallar Inlandsbanan AB de inblandade till ett tvistlösningsråd där Inlandsbanan AB redovisar vilken lösning som valts och vilka alternativ som valts bort samt grunderna för detta. Om de sökande inte accepterar lösningen som redovisas, fortsätter samordningen.

Om det inte finns några intressekonflikter, hanteras inte detta processteg. Om en eventuell intressekonflikt blir löst i detta processteg, kan tågplanen fastställas.

4.4.3 Överbelastad infrastruktur

Om det efter samordningen fortfarande finns olösta intressekonflikter mellan sökande, ska Inlandsbanan AB förklara den berörda delen av infrastrukturen överbelastad.

Inlandsbanan AB delger de sökande beslutet och offentliggör det på Inlandsbanans hemsida, (<http://www.inlandsbanan.se>) . 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.

Om banan förklaras överbelastad, ska en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan tas fram.

I kommande tilldelningsprocesser avser Inlandsbanan AB inte att utnyttja möjligheten att på en överbelastad del av infrastrukturen ge företräde åt den som betalar en extra avgift.

Om det är uppenbart att det kommer att bli en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen, kan Inlandsbanan AB förklara denna del av infrastrukturen överbelastad innan samordningen inleds.

Inlandsbanan AB har hittills inte förklarat någon del av banan överbelastad.

4.4.3.1 Kapacitetsanalys

Senast sex månader efter det att infrastrukturen har förklarats överbelastad, offentliggör Inlandsbanan AB en kapacitetsanalys på Inlandsbanan AB:s hemsida, (<http://www.inlandsbanan.se>).

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).

4.4.3.2 Kapacitetsförstärkningsplan

Senast sex månader efter det att en kapacitetsanalys enligt ovanstående avsnitt avslutats, offentliggör Inlandsbanan AB en kapacitetsförstärkningsplan på Inlandsbanan AB:s hemsida, (<http://www.inlandsbanan.se>).

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 infrastrukturförvaltaren utifrån denna analys avser att vidta samt en tidsplan för detta arbete. Den tidsplan som redovisas sträcker sig upp till maximalt tre år. De åtgärder som analyseras och föreslås kan vara exempelvis åtgärder i infrastrukturen, tidtabellsanpassning eller åtgärder relaterade till järnvägsföretagens fordon

4.4.3.3 Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen

Ramavtal kan inte omfatta ett bestämt tågläge och några garantier för ett bestämt tågläge kan därför inte finnas.

4.5 Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten

Om behov skulle uppstå behandlas de på samma vis som en vanlig ansökan om kapacitet. Tilldelning av kapacitet för banarbeten av både större och mindre karaktär följer samma process som för tåglägen.

Trafikpåverkande banarbeten som tillkommer efter det att tågplanen fastställts eller att kapacitetstilldelningen justerats samordnas med de berörda med en framförhållning på normalt fem veckor. För att kunna ta hänsyn till tåglägen i samband med banarbetsplaneringen, är det viktigt att ansökan lämnas före denna tidpunkt. Banarbeten av akut karaktär kan planeras med kortare framförhållning måste, bland annat av säkerhetsskäl, i vissa fall tilldelas kapacitet som tidigare tilldelats någon annan sökande i ”Fastställd tågplan”

4.6 Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas

Om tilldelad kapacitet efter fastställelse inte skall utnyttjas, skall Inlandsbanan AB omgående underrättas om att kapaciteten därmed är tillgänglig för annat utnyttjande. Den sökande som tilldelats kapacitet men inte utnyttjat kapaciteten i vederbörlig omfattning skall på Inlandsbanan AB:s begäran avstå från kapaciteten. Detta gäller dock inte om det bristande utnyttjandet beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll. Genom dessa regler säkras att banan kommer till användning i praktiken. Om tilldelad kapacitet inte har utnyttjats, kan detta beaktas vid en senare tilldelning av kapacitet.

4.7 Specialtransporter och farligt gods

4.7.1 Tågläge med specialtransport

Ansökan om tågläge för specialtransport görs enligt avsnitt 4.3. Beslutet med transportvillkoren skall bifogas ansökan om tågläge. Utifrån denna ansökan fattar Inlandsbanan AB beslut om kapacitet för en specialtransport. Beslutet innehåller oftast krav på avrop inom en viss tid innan specialtransporten får framföras. Tågläget för specialtransporten konstrueras i tilldelningsprocessen i enlighet med transportvillkoren.

4.7.2 Tågläge med farligt gods

Om tågläge innefattar farligt gods skall detta meddelas vid ansökan om tågläget. Ansökan om tågläge görs enligt avsnitt 4.3. Transport av farligt gods skall anmälas enligt avsnitt 2.7.

4.8 Särskilda åtgärder i händelser av störningar

Kapacitetstilldelning vid oförutsedda händelser, som järnvägsolyckor eller andra skador på infrastrukturen, beslutas från fall till fall av Inlandsbanan AB.

Vid olycka eller haveri ankommer räddning på samhällets räddningstjänst, röjning av Inlandsbanan AB och bärgning av järnvägsföretag. Vid störning kontaktar Inlandsbanan AB:s trafikledning angränsande Infrastrukturförvaltnings trafikledning.

4.8.1 Förutsägbara problem

Inlandsbanan AB kommer inför varje höst och vinter ta fram beredningsplaner gällande snöröjning i samråd med berörda, och i dessa planer beskriva vilka åtgärder som planeras.

4.8.2 Problem som inte kan förutses

4.8.2.1 Röjning efter olycka och händelse

Inlandsbanan AB ombesörjer röjning.

Inställelsetider för att påbörja röjningsarbete

Mora – Östersund inom 6tim

Östersund- Storuman inom 6tim

Storuman- Arvidsjaur inom 8tim

Arvidsjaur- Gällivare inom 12tim

4.8.2.2 Bärgning

Bärgning ska ombesörjas av järnvägsföretaget inom rimlig tid.

Om fordonen inte bärgas innan röjning påbörjas kommer Inlandsbanan AB att ombesörja bärgning och fakturera järnvägsföretaget den faktiska kostnaden.

4.8.3 Olyckshantering

Järnvägsföretagen ska anmäla alla olyckor, tillbud och avvikelser oavsett om de är rapporteringspliktiga enligt Transportstyrelsens regler, till Trafiksäkerhetssamordnaren enl bilaga 2.

Alla olyckor och tillbud till olyckor ska utredas. Järnvägsföretagen och IBAB ska eftersträva att samarbeta och delge varandra information och uppgifter under utredningen samt delge varandra rapporter på de utredningar som genomförts.

5 TJÄNSTER

5.1 Tillträdestjänster

- **Tågläge för persontrafik**
- **Tågläge för godstrafik**
- **Tågläge för tjänstetåg**

Det kan vara hantering av ansökan om tågläge, tillgång till de spår och växlar som tilldelats framförandet, vid behov tillgång till plattformar för resandeutbyte/enklare service, trafikledning med mera.

5.2 Tillträde till anläggningar samt tillhandahållande av tjänster

5.2.2 Driftplatser med utrustning avsedd för tankning av järnvägsfordon

Inlandsbanan AB har en bränsledepå placerad i Östersund. Därutöver finns depåer i Sveg och Hoting som uppfyller gällande miljökrav. Generell överenskommelse med bränsleleverantören kan nyttjas. Se punkt 5.4.2.

5.2.3 Driftplatser för resenärer, inklusive byggnader och övriga faciliteter

Tjänsten driftplatsen för resenärer omfattar dels en bantillträdestjänst som består av spårkapacitet i anslutning till plattformar, dels en tjänst i form av tillgång till allmänna utrymmen för resenärer.

Inlandsbanan AB tillhandahåller stationsbyggnader och allmänna utrymmen för resandeutbyte.

5.2.4 Godsterminaler

Inlandsbanan AB förvaltar inga godsterminaler, däremot finns möjlighet att lasta och lossa på driftplatser.

Längs Inlandsbanan ABs järnvägsnät finns ett antal anslutande godsterminaler som förvaltas av andra infrastrukturförvaltare.

För vidare information kontakta Trafikchefen enligt punkt 1.5.

5.2.6 Spår eller spårområde för tågbildning

Tjänsten består av den spårkapacitet som behövs för att bilda och upplösa tåg på växlingsbangårdar och bangårdar, se avsnitt 3.6

Behov av uppvärmning av järnvägsfordon och spårkapacitet anges i ansökan samt kontakta Trafikchefen enligt punkt 1.5.

Sidospår för uppställning

Tjänsten består av att viss uppställning kan ske, behov skall anges i ansökan om tågläge.

5.4 Tilläggstjänster

5.4.2 Bränsle

Bränsleförsörjning finns i Sveg, Östersund och Hoting. Järnvägsföretag kan få tillgång till dessa efter överenskommelser med bränsleleverantören.

5.4.3 Service för tåg (värmeposter)

Tillhandahålles av Inlandsbanan AB mot avgift. Behov anges i ansökan.

5.4.4 Tågbildningstjänster

Med tågbildning avses växling och tillhörande tjänster för att upplösa och bilda tåg på trafikplatser. För information kontakta Trafikchefen enligt punkt 1.5.

5.4.5 Tjänster gällande specialtransporter och farligt gods.

Handläggning av specialtransporter och farligt gods utförs av Trafikverket.

6 AVGIFTER

6.1 Avgiftsprinciper

I detta av snitt redovisas de avgiftsprinciper som järnvägslagen anger.

Svensk lagstiftning och transportpolitik

Villkor för uttag av avgifter regleras i järnvägslagen. Lagen definierar två typer av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur: marginalkostnadsbaserade avgifter och särskilda avgifter. Dessutom definieras villkor för rabatter och uttag av bokningsavgifter.

Järnvägslagen anger även villkor för debitering av tjänster. Dessa tjänster utförs ofta i direkt anslutning till spåren eller till driften av trafiken.

De avgiftsprinciper som slås fast i lagen är väsentliga för järnvägens utveckling och konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag. Syftet är att bidra till att järnvägens person och godstransporter kan utföras på ett så samhällsekonomiskt effektivt sätt som möjligt.

Marginalkostnadsbaserade avgifter

Enligt järnvägslagen skall samtliga järnvägsföretag som använder järnvägsinfrastrukturen betala en avgift som motsvarar den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon.

Svensk transportpolitik innebär för järnvägens del att trafiken belastas med avgifter som motsvarar den kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnad.

Kortsiktig marginalkostnad är den kostnadsökning som en ytterligare enhets produktion av en vara eller tjänst ger upphov till, om insatsen av en eller flera produktionsfaktorer förblir oförändrad. I detta sammanhang innebär det den ökning av den totala samhällsekonomiska kostnaden som orsakas av ett tillkommande tåg då järnvägsinfrastrukturens kapacitet och utformning förblir oförändrad.

Till de samhällsekonomiska kostnaderna räknas sådana kostnader som drabbar andra än järnvägsföretaget eller den auktoriserade. Till dessa hör bland annat kostnader för att vidmakthålla och hålla järnvägsinfrastrukturen öppen för trafik, men även sådana kostnader som drabbar samhället i stort, till exempel i form av luftemissioner från dieseldriven trafik, buller från trafik och den ökande risken för olyckor som ytterligare trafik ger upphov till. Till de marginalkostnadsbaserade avgifterna räknas också de extra avgifterna som får tas ut för utnyttjande av överbelastad infrastruktur.

Särskilda avgifter

Utöver de marginalkostnadsbaserade avgifterna får infrastrukturförvaltaren under vissa villkor debitera särskilda avgifter. Dessa är av två slag:

- a) Avgift för bidrag till täckning av infrastrukturens fasta kostnader. Avgiften skall vara förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägen. Det innebär att avgiften inte får vara så hög att de marknadssegment som kan betala åtminstone den marginalkostnadsbaserade avgiften hindras från att använda infrastrukturen (Järnvägslagen 7 kap.4§).
- b) Avgift som tas ut för infrastruktur som tillkommit som särskilt projekt
Med finansieringsvillkor och andra villkor som innebär krav på att avgifterna täcker hela eller delar av kostnaderna för drift och underhåll och kapitalkostnader för anläggningen. Avgiften får till skillnad mot fallet i alternativ a sättas högre än vad som är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägen (järnvägslagen 7 kap.5§).

Differentierade trafikavgifter

Inlandsbanan AB har som mål att år 2020 ha en fossilfri verksamhet. För att driva på och gynna järnvägsföretag som arbetar mot de nationella miljömålen vill Inlandsbanan införa rabatter på trafikavgiften.

Rabattsystemet bygger på att operatören gör en självdeklaration (se 6.2.5) på hur stor andel av trafiken som utförts med ett förnyelsebart fossilfritt drivmedel.

Rabattnivå	Bränsle
50 % reduktion av trafikavgiften	80–100 % av drivmedlet består av ett fossilfritt alternativ
25 % reduktion av trafikavgiften	50–80 % av drivmedlet består av ett fossilfritt alternativ
0 % reduktion av trafikavgiften	<50 % av drivmedlet består av ett fossilfritt alternativ

Rabatt

För att främja utvecklingen av järnvägstrafik eller användningen av avsevärt underutnyttjande linjer medger järnvägslagen tidsbegränsade rabatter under vissa villkor.

Avgifter för vissa tjänster (tillhandahållande av tjänst, tilläggstjänst samt extratjänst)

Avgifter för tjänster som tillhandahålls i samband med nyttjande av infrastrukturen skall vara icke-diskriminerande. Om den som förfogar över sådana tjänster är ensam om att tillhandahålla en tjänst, skall avgiften beräknas utifrån kostnaden att tillhandahålla tjänsten och efter det faktiska nyttjandet som köparen av tjänsten begär (självkostnad).

6.1.1 Tillträde till anläggningar

I detta avsnitt redovisas de avgiftsprinciper som Inlandsbanan AB stöder sig på för de olika tjänstekategorierna samt de marginalkostnadsbaserade avgifter som används i T16.

Extra avgifter för utnyttjande av överbelastad infrastruktur eller rabatter tillämpas inte i T16.

När järnvägsfordon används för tillsyn och underhåll av Inlandsbanan AB infrastruktur tas inte någon avgift ut. Detta gäller även när sådana fordon framförs i direkt anslutning till tillsyns- och underhållsarbete, exempelvis förflyttning mellan en plats där arbete utförts och närmaste tillgängliga uppställningsplats.

6.1.1.1 Tåglägesavgift

En särskild avgift debiteras i enlighet med avsnitt 6.1, alternativ a, för tåglägen.

6.1.1.2 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafik

De marginalkostnadsbaserade avgifterna utgörs av spåravgift, olycksavgift och emissionsavgift.

Spåravgift

Spåravgiften speglar de kostnader för att underhålla järnvägsinfrastrukturen som en tillkommande tågrörelse ger upphov till. Spåravgiften varierar med antalet bruttokilometer.

Tåglägesavgift

Driftsavgift speglar de kostnader för driften av infrastrukturen som en tillkommande tågrörelse ger upphov till. Tåglägesavgiften varierar med antalet tågkilometer.

Olycksavgift

Olycksavgiften speglar de samhällsekonomiska kostnader för olyckor med personskador som en tillkommande tågrörelse ger upphov till. Avgiften varierar med antalet tågkilometer.

Emissionsavgift

Inlandsbanan AB tar ej ut någon emissionsavgift

6.1.2 Tillhandahållande av tjänster

För tillträde till övrig uppställning av järnvägsfordon används avgiftsprinciperna om särskild avgift; avsnitt 6.1, alternativ a.

6.1.3 Tilläggstjänster

För tillhandahållande av de tjänster som Inlandsbanan AB erbjuder används principen om självkostnad eller beroende på marknadssituationen ett marknadspris på den tjänst som skall tillhandahållas.

Princip för beräkning av Inlandsbanan AB:s självkostnad

Självkostnaden är summan av samtliga kostnader för en viss produkt. Detta förutsätter att samtliga direkta kostnader har identifierats, och att samtliga indirekta kostnader på ett rättvisande sätt har fördelats till den verksamhet där produkten/tjänsten framställs. För de aktuella tjänsterna gäller kravet på full kostnadstäckning.

6.2 Avgiftssystem

I detta avsnitt redogörs för hur avgiftssystemet fungerar. Det underlag som används för debitering av avgifter, anges under respektive tjänst i avsnitt 6.3.

6.2.1 Tåglägesavgift debiteras efter tilldelad tjänst

Järnvägsföretag och auktoriserade ansöker om tågläge och andra tjänster. När tågläge tilldelats, debiteras avgifter mot bakgrund av den tilldelade tjänsten. Eventuella förändringar av tilldelat tågläge skall meddelas Inlandsbanan AB omgående, för att möjliggöra revidering av fakturaunderlag.

6.2.2 Bantillträdestjänster och övriga tjänster

Samtliga bantillträdestjänster förutom tjänst b i övrig uppställning avsnitt 6.3.2.2 debiteras för tilldelad kapacitet. Eventuella förändringar av tilldelad bantillträdestjänst skall meddelas Inlandsbanan AB omgående, för att möjliggöra revidering av fakturaunderlag. För debitering av övriga tjänster se under respektive tjänst i avsnitt 6.3.

6.2.3 Marginalkostnadsbaserade avgifter och övrig särskild avgift för persontrafik

När den sökande använder sig av det tilldelade tågläget, tas marginalkostnads- baserade avgifter ut i enlighet med 6.3.1.2 Avgifterna debiteras efter redovisad användning av per tågkilometer, och bruttoton kilometer..

6.2.4 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.

Då Inlandsbanan AB är ett lågt trafikerat järnvägsnät och delar av järnvägsnät, där risken för driftstörningar på grund av parts avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen är obetydlig, och tider på dygnet då risken för driftstörningar på grund av av sådana avvikelser är obetydliga. På grund av ovan tas inga kvalitetsavgifter ut på Inlandsbanan AB.

6.2.5 Underlag för avgiftsberäkning samt redovisning av avgiftsunderlag

Inlandsbanan AB tar på sig uppdraget att senast den 10:e i månaden efter aktuell tertial (4 månaders intervall) skicka E-post med underlag gällande periodens brutto ton kilometer, och tågkilometer.

Operatören skriver ut rapporten, eventuellt kompletterar den, godkänner den och skickar tillbaka rapporten till Inlandsbanan AB (ekonomiavdelningen) per post senast den 15:e, månaden efter aktuell tertial.

Järnvägsföretagen eller de auktoriserade skall själva hålla register och spara de data som är nödvändiga för redovisning och kontroll i efterhand.

6.3 Tariffer

I detta avsnitt redovisas avgifter för de tjänster som Inlandsbanan AB erbjuder. Alla avgifter redovisas exklusive moms.

6.3.1 Tillträdestjänster

6.3.1.1 Driftavgift

För tåglägen (persontrafik, godstrafik,) tas en avgift på 0,20 kr per tågkilometer.

6.3.1.2 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafik

För nyttjande av tågläge tas avgift ut för följande komponenter:

Marginalkostnadsbaserade utgifter

	Avgift	Enhet
Spåravgift	0,0080 kr	Per bruttoton kilometer
Olycksavgift	0,88 kr	Per tågkilometer
Tåglägesavgift	0.50 kr	Per tågkilometer
Dieseldrivna loktåg bas	Ingen avg	Per liter diesel
Dieseldrivna loktåg Miljöklassade steg IIIA	Ingen avg	Per liter diesel
Dieseldrivna loktåg Miljöklassade IIIB	Ingen avg	Per liter diesel
Dieseldrivna motorvagnar	Ingen avg	Per liter diesel
Dieseldrivna motorvagnar Miljöklassade steg IIIA	Ingen avg	Per liter diesel
Dieseldrivna motorvagnar Miljöklassade steg IIIB	Ingen avg	Per liter diesel

Avgiften debiteras tertial vis för den trafik som redovisats.

6.3.2 Bantillträdestjänster

6.3.2.1 Tillträde till spårkapacitet vid plattformar

Tillträde till spårkapacitet vid plattformar för resandeutbyte eller vid plattform för enklare service. För uppställning i samband med nyttjande av tågläge för persontrafik ingår tjänsten i tågläget.

6.3.2.2 Tillträde till spår för uppställning

Uppställning i samband till nyttjande av tågläge

Tjänst	Avgift		Enhet
Uppställning av persontåg eller persontågsfordon i anslutning till nyttjande av tilldelat tågläge eller annan tilldelad bantillträdestjänst	0 kr		Per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår
Uppställning av godståg eller vagnar i anslutning till nyttjande av tilldelat tågläge eller annan tilldelad bantillträdestjänst (högst 60 timmar)	0 kr		Per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår

Avgiften debiteras tertial vis för tilldelad kapacitet.

Övrig uppställning

Tjänst	Avgift	Enhet
a) Uppställning då järnvägsfordon ska kunna tas i trafik så snart medgivande om tågläge meddelats av Inlandsbanan AB	5 kr	Per påbörjat dygn och påbörjat 100-tal meter spår
b) Uppställning då järnvägsfordon kan ställas upp eller tas i trafik först efter i förhand överenskommen tidsfrist	3 kr	Per påbörjat dygn och vagn
1. Handläggning av ansökan	700 kr	Per handläggnings-timme

6.3.2.3 Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon

Tjänst	Avgift	Enhet
Tågvärmepest	60 kr + elförbrukning enligt schablon i kr	Per påbörjat dygn som tågvärme-posten används

Avgiften debiteras tertial vis för tilldelad tjänst.

Schabloner för debitering av energiförbrukning per fordonstyp

Fordonstyp	Medeleffekt i kw April - Oktober	Medeleffekt i kw November - Mars
Sittvagn	2,9	9,2
Restaurangvagn	3,2	11,6
Liggvagn	2,5	7,2
Sovvagn	2,5	7,2
Motorvagn Y1	2,5	9,1

Schablonerna är beräknade på medeltemperaturen för vinter respektive sommarperioden samt en beräknad vagnstemperatur mellan 12-14 grader celsius.

Avgifterna för uppvärmning debiteras tertial vis för tilldelad tjänst.

6.3.3 Tilläggstjänster enligt 5.4

6.3.3.1 Växling och andra tjänster

Tågbildningstjänster eller utväxling av vagnar kan offereras efter förfrågan.

6.3.3.2 Tjänster gällande specialtransporter

Inlandsbanan AB debiterar ej handläggningskostnad för ansökan om specialtransporter. Observera att om trafik på Trafikverkets järnvägsnät ingår i sträckan för specialtransporten kan Trafikverket debitera handläggningskostnad enligt deras JNB. Om extra ordinära åtgärder krävs vid framförandet av specialtransporter, ska den som ansökt om transporten svara för de kostnader som kan uppstå till följd av dessa åtgärder. Giltighetstiden för ett beslut om transporten är högst 13 månader.

6.3.4 Provkörning av fordon på Inlandsbanan järnvägsnät

Inlandsbanan AB debiterar ej handläggningskostnad för ansökan om provkörning på Inlandsbanan ABs järnvägsnät. Observera att om trafik på Trafikverkets järnvägsnät ingår i sträckan för provkörningen kan Trafikverket debitera handläggningskostnad enligt deras JNB. Om extra ordinära åtgärder krävs vid framförandet av provkörningen, ska den som ansökt om transporten svara för de kostnader som kan uppstå till följd av dessa åtgärder.

6.4 Förändring av avgifter

Inlandsbanan AB bedriver ett arbete för att skapa bättre kunskap om järnvägstrafikens marginalkostnader.

6.5 Debitering

Samtliga avgifter betalas mot faktura från Inlandsbanan AB. Betalning skall ske senast 30 dagar från faktura datum. Vid dröjsmål med betalning debiteras dröjsmålsränta enligt räntelagen. Fakturaunderlag kan komma att tillhandahållas i elektronisk form. Kunden svarar själv för utskrift av elektroniskt underlag på papper eller konvertering av underlag till den form som kunden önskar.

För att minimera kreditriskerna förbehåller sig Inlandsbanan AB 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 Inlandsbanan AB på ett tillfredsställande sätt. Andra betalningsvillkor än 30 dagar från faktura datum kan även krävas i fall där Inlandsbanan AB:s rutiner för kreditvärdering av företag på kallar detta. Betalningsansvarig är det företag som tecknar avtal om tilldelad tjänst.

7 ALLMÄNNA AVTALSVILLKOR

För nyttjande av fastställd tågplan tilldelade tjänster på det järnvägsnät som Inlandsbanan AB förvaltar

7.1 Bakgrund

Inlandsbanan AB:s Allmänna Avtalsvillkor innehåller generella bestämmelser för nyttjande av tågläge, övriga tjänster som tilldelats i den fastställda tågplanen samt för tillkommande behov tilldelad kapacitet. De bestämmelser som därtill gäller för specifikt nyttjande av en tjänst framgår av det trafikeringsavtal som Inlandsbanan AB för detta ändamål träffar med ett järnvägsföretag eller trafikorganisations, alternativt annat särskilt upprättat avtal.

7.2 Allmänt

Vad som anges i trafikeringsavtal, alternativt annat för nyttjande av tjänst särskilt upprättat avtal, gäller företrädesvis i förhållande till vad som anges i Inlandsbanan AB:s Allmänna Avtalsvillkor och vid var tid gällande järnvägsnätbeskrivning. Vad som anges i Inlandsbanan AB:s Allmänna Avtalsvillkor gäller företrädesvis i förhållande till vad som anges i vid var tid gällande järnvägsnätbeskrivning.

7.2.1 Avtalsparter

Vad som nedan anges i fråga om "Inlandsbanan AB:s avtalspart" gäller för part som Inlandsbanan AB träffat annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst. Vad som nedan anges i fråga om "part" gäller för båda parter i sådant avtal som omnämns i föregående stycke.

7.2.2 Annan part

Vid fullgörande av rättigheter och skyldigheter äger part rätt att sätta annan i sitt ställe.

7.2.3 Ansvar för part

Part ansvarar gentemot den andra parten i alla avseenden för den som part sätter i sitt ställe samt den materiel, personal och övriga resurser som denne därvid nyttjar eller anlitar. De rättigheter och skyldigheter, som enligt vad som nedan anges gäller för Inlandsbanan AB respektive Inlandsbanan AB:s avtalspart, gäller i sådant fall även för den som Inlandsbanan AB eller Inlandsbanan AB:s avtalspart satt i sitt ställe. Vid fråga om ersättningsansvar till följd av skyldigheter ska part dock framställa eventuella krav gentemot den andra parten.

7.2.4 Parts behörighet

Om Inlandsbanan AB:s avtalspart sätter annan i sitt ställe ska Inlandsbanan AB:s avtalspart lämna skriftligt meddelande till Inlandsbanan AB om detta. Av meddelandet ska tydligt framgå vilken behörighet som innehas av den som Inlandsbanan AB:s avtalspart satt i sitt ställe.

7.2.5 Tredje part

Den som Inlandsbanan AB:s avtalspart satt i sitt ställe äger inte rätt att utan särskilt medgivande från Inlandsbanan AB i sin tur sätta annan i sitt ställe.

7.3 Leverans och nyttjande av tjänst

7.3.1 Leverans kvalitet

Inlandsbanan AB skall leverera tilldelade tjänster med minst den kvalitet som framgår av vid var tid gällande Järnvägsnätbeskrivning.

7.3.2 Detaljerade villkor

För det fall att parterna avtalat om mer detaljerade villkor för leveranskvalitet gäller att Inlandsbanan AB ska leverera tilldelade tjänster i enlighet med vad parterna särskilt avtalat.

7.3.3 Leveransvillkor

Vid leverans av tilldelade tjänster ska Inlandsbanan AB efterleva trafikeringsavtalets villkor, de regler och villkor som anges som anges i vid var tid gällande järnvägsnätbeskrivning, de författningar som reglerar Inlandsbanan AB:s verksamhet samt de föreskrifter eller beslut som Inlandsbanan AB utfärdat eller meddelat och som finns angivna på Inlandsbanans AB:s hemsida www.inlandsbanan.se under rubriken trafikera/styrande dokument..

7.3.4 Avvikelser från tilldelningsbeslut

Inlandsbanan AB:s avtalspart ska nyttja de tjänster som Inlandsbanan AB tillhandahåller i enlighet med vad Inlandsbanan AB avtalspart uppgett vid ansökan om tilldelning av tjänst, förutsatt att Inlandsbanan AB inte meddelat annat i samband med beslut om tilldelning. För det fall att tilldelningsbeslutet avviker från Inlandsbanan AB:s avtalsparts ansökan, gäller de villkor som framgår av Inlandsbanan AB:s tilldelningsbeslut.

Om Inlandsbanan AB:s avtalspart planerar att köra fordon som inte har de prestanda som krävs för tågläget ska Inlandsbanan AB informeras om detta så snart som möjligt.

7.3.5 Trafikeringsavtalets villkor ska efterlevas

Inlandsbanan AB:s avtalspart ska vid nyttjande av de tjänster som Inlandsbanan AB tillhandahåller efterleva trafikeringsavtalets villkor, de regler och villkor som anges i vid var tid gällande Järnvägsnätbeskrivning, de författningar som reglerar den aktuella verksamheten samt de föreskrifter, eller beslut, som Inlandsbanan AB utfärdat eller meddelat och som finns angivna på Inlandsbanan AB:s hemsida www.inlandsbanan.se under rubriken säkerhet.

7.3.6 Bärgning

Inlandsbanan AB:s avtalspart är skyldig att innan nyttjande av tjänst påbörjas visa för Inlandsbanan AB att denne har tillgång till erforderliga resurser för bärgning.

7.3.7 Rätt att nyttja tjänst utgår

För det fall att Inlandsbanan AB:s avtalspart inte efterlever de villkor för nyttjande av tjänst, som följer av vad som anges i 7.3.7, har denne inte rätt att nyttja ifrågakvarande tjänst, såvida Inlandsbanan AB inte medger att så sker, antingen genom beslut om tilldelning av tjänst eller genom särskilt medgivande. Inlandsbanan AB ska lämna medgivande av nyssnämnt slag om någon påverkan för annan än Inlandsbanan AB:s avtalspart inte kan befaras.

7.3.8 Ersättning

Inlandsbanan AB har rätt till ersättning från Inlandsbanan AB:s avtalspart för nyttjande av tjänster som Inlandsbanan AB tilldelat denne, i enlighet med de regler och på de villkor som anges i vid var tid gällande Järnvägsnätbeskrivning.

7.3.9 Avgifter vid omledning pga tidsförskjutning

Om Inlandsbanan AB inleder för sent, ställer in eller överskrider planerade banarbetstider och orsaken beror på Inlandsbanan AB, ska avtalsparterna vid omledning betala avgifter enligt vad som skett enligt tilldelade tåglägen.

7.3.10 Ersättning pga förändringar av banarbeten

Om behov av förändringar av banarbeten uppstår efter Inlandsbanan AB:s fastställande av tågplanen alternativt nytt tillkommande banarbete har Inlandsbanan AB:s avtalspart rätt att få ersättning för direkta merkostnader för berörd tågproduktion.

7.4 Avhjälpning av avvikelse från avtalad leveranskvalitet eller annan störning

7.4.1 Definition av leveranskvalitet

Med avtalad leveranskvalitet förstås Inlandsbanan AB:s leverans av tilldelade tjänster i enlighet med vad som anges i punkt 7.3.1.

7.4.2 Samverkan vid avvikelse från avtalad leveranskvalitet

Med avvikelse från avtalad leveranskvalitet förstås att Inlandsbanan AB inte tillhandahållit tilldelad tjänst i enlighet med avtalad leveranskvalitet.

Vid avvikelse från avtalad leveranskvalitet och/eller annan störning ska, om tiden så medger, parterna samverka för att avhjälpa avvikelsen och/eller störningen. Vid mer omfattande störning i trafik eller banarbete ska dialog ske mellan parterna.

7.4.3 Inställelsetid

Inlandsbanan AB ska verka för att inställelsetiden för berörd personal och om möjligt felavhjälpningstiden blir högst 2 timmar.

7.4.4 Informationsskyldighet vid störning

Vid störning ska Inlandsbanan AB omedelbart informera Inlandsbanan AB:s avtalspart då deras tåg påverkas och lämna en prognos när störningen kan vara avhjälpt. Störningen ska avhjälpas så snart som möjligt.

Om det står klart att störningen inte kommer att avhjälpas inom två timmar från det att störningen uppträder, ska Inlandsbanan AB genast informera Inlandsbanan AB:s avtalspart om hur arbetet med att avhjälpa störningen fortlöper.

7.4.5 Evakuering av resenärer

Inlandsbanan AB ska verka för att evakuering av resenärer ska ske inom rimlig tid efter begäran av Inlandsbanan AB:s avtalspart.

7.4.6 Prognos för avhjälpning vid störning

För det fall av akuta åtgärder inte till fullo avhjälper störningen ska Inlandsbanan AB inom rimlig tid, utarbeta en prognos beträffande möjligheterna till avhjälpande. Prognosens innehåll ska meddelas Inlandsbanan AB:s avtalspart.

7.4.7 Akuta förändringar hos avtalsparts fordon

Inlandsbanan AB:s avtalspart ska omedelbart informera Inlandsbanan AB om akuta förändringar av fordonsprestanda och fordonsskador samt lämna en prognos när störningen kan vara avhjälpt. Störningar ska avhjälpas så snart som möjligt.

7.4.8 Arbeta på olycksplats

Arbete på olycksplats sker i enlighet med IBF 06:1.

7.4.9 Fordon och personal till förfogande vid röjning

Vid röjning ska Inlandsbanan AB:s avtalspart, om det kan ske utan avsevärda olägenheter och med ett beaktande av behörigheten hos Inlandsbanan AB avtalspart jämte berörd personal, på Inlandsbanan AB:s begäran ställa fordon och förarpersonal till Inlandsbanan AB:s förfogande, för transport av eget eller annans fordon, eller egendom, till plats anvisad av Inlandsbanan AB.

7.4.10 Krav enligt trafikeringsavtalets villkor

De resurser som ställs till Inlandsbanan AB:s förfogande ska uppfylla de krav som följer av trafikeringsavtalets villkor, de regler och villkor som anges i vid var tid gällande Järnvägsnätbeskrivning, de författningar som reglerar den aktuella verksamheten samt de föreskrifter eller beslut som Inlandsbanan AB utfärdat eller meddelat och som finns angivna på Inlandsbanan AB:s hemsida www.inlandsbanan.se under rubriken säkerhet.

7.4.11 Muntlig begäran om röjning

För det fall att Inlandsbanan AB:s avtalspart muntligen tillställer Inlandsbanan AB en begäran om röjning ska Inlandsbanan AB inom ett dygn sända Inlandsbanan AB:s avtalspart en skriftlig bekräftelse av Inlandsbanan AB:s avtalsparts begäran.

7.4.12 Röjning åt annan än avtalspart

För de resurser som Inlandsbanan AB:s avtalspart ställer till Inlandsbanan AB:s förfogande för att utföra röjning åt annan än Inlandsbanan AB:s avtalspart, äger Inlandsbanan AB rätt till ersättning från Inlandsbanan AB:s avtalspart för specificerade kostnader för transport av fordon, eller egendom som tillhör Inlandsbanan AB:s avtalspart eller annan. Begäran om sådan ersättning ska ha ingetts till Inlandsbanan AB inom sextio dagar efter utförd röjning.

7.4.13 För sent inkommen begäran

För det fall att Inlandsbanan AB:s avtalsparts begäran inkommer senare än inom nyss nyssnämnda tidsfrist, så bortfaller rätten till ersättning från Inlandsbanan AB. Inlandsbanan AB:s avtalspart kan träffa särskild överenskommelse om fakturering med annan part än Inlandsbanan AB.

7.4.14 Kostnader för bärgning och röjning av egna fordon

Inlandsbanan AB:s avtalspart svarar för kostnader för bärgning och röjning av egna fordon och ska i förekommande fall ersätta Inlandsbanan AB för Inlandsbanan AB:s specificerade kostnader för detta.

7.5 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

7.5.1 Inga kvalitetsavgifter i vissa fall

Då Inlandsbanan AB är ett lågt trafikerat järnvägsnät och delar av järnvägsnät, där risken för driftstörningar på grund av parts avvikelse från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen är obetydlig, och tider på dygnet då risken för driftstörningar på grund av sådana avvikelser är obetydliga. På grund av ovan tas inga kvalitetsavgifter ut på Inlandsbanan AB.

7.6 Kompensation vid avvikelse från avtalad leverans kvalitet

7.6.1 Rätt till återbetalning vid avvikelse i vissa fall

Vid avvikelse från avtalad leverans kvalitet, som inte orsakats av Inlandsbanan AB:s avtalspart, äger denne, under förutsättning att tjänsten reklamerats, rätt till återbetalning av därtill hörande tåglägesavgift.

7.6.2 Rätt till återbetalning vid planerad felavhjälpning i vissa fall

Om planerad felavhjälpningstid överskrids och där det kan bedömas att berörda tåg försenas mer än 30 minuter vid slutstation har Inlandsbanan AB:s avtalspart rätt till återbetalning av tåglägesavgiften för det nyttjade tågläget.

Om det finns fel i Inlandsbanan AB:s anläggning som är av väsentlig betydelse för Inlandsbanan AB:s avtalspart ska avtalsparten skriftligen anmäla detta till Inlandsbanan AB och därvid beskriva felet samt vad felet medför för konsekvenser för avtalsparten. Inlandsbanan AB ska därefter skriftligen besvara anmälan med en redogörelse för hur Inlandsbanan AB avser att beakta vad Inlandsbanan AB:s avtalspart framfört. Det förhållande att Inlandsbanan AB:s avtalspart anmält ett fel till Inlandsbanan AB enligt ovan fråntar inte avtalsparten rätten att om möjligt fortsätta att utnyttja berörd del av Inlandsbanan AB:s anläggning i befintligt skick fram till felavhjälpning utförts, underförstått att det kan medföra extra kostnader för Inlandsbanan AB:s avtalspart.

7.6.3 Reklamation av tjänst

Reklamation av tjänst ska framföras skriftligen av Inlandsbanan AB:s avtalspart och lämnas senast den 20:e i månaden efter tjänsten nyttjats.

För det fall att reklamationen sker efter nyssnämnda tidpunkt äger Inlandsbanan AB:s avtalspart inte rätt till återbetalning.

7.7 Ersättningsansvar

7.7.1 Rätt till ersättning

Såvida inte annat anges i trafikeringsavtalet, eller annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst, reglerar bestämmelserna i Inlandsbanan AB:s Allmänna Avtalsvillkor exklusivt parts rätt till ersättning från den andre parten, i de avseenden som därigenom är reglerade.

7.7.2 Omfattningen av parternas ersättningsansvar

Part är gentemot den andre parten, såvida annat inte explicit anges i trafikeringsavtalet, annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst eller annan bestämmelse i Inlandsbanan AB:s Allmänna Avtalsvillkor, inte ersättningsskyldig gentemot den andre parten för annan skada än sakskada som part vållat den andre parten och som i varje enskilt fall överstiger 0.5 prisbasbelopp.

Såvida annat inte explicit anges i trafikeringsavtalet, annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst eller annan bestämmelse i Inlandsbanan AB:s Allmänna Avtalsvillkor, är vidare part gentemot den andre parten under inga förhållanden ersättnings eller skadeståndsskyldig för,

- a) skada som uppkommit i anledning av att motparten inte fullgjort sina åtaganden enligt trafikeringsavtal eller annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst.
- b) följskada eller indirekt skada eller,
- c) skada som uppkommit till följd av förhållanden som enligt vad som nedan anges utgör befrielsegrunder.

7.7.3 Orsak till skada

Part skall alltid anses ha orsakat den andre parten skada genom vållande om:

- a) skadan orsakats av parts fordon, maskiner eller framförandet av detsamma inkluderande, men inte begränsat tillvarmgång.
- b) skadan orsakats av last, eller bristfällig förpackning eller felaktig lastning som part omhändertagit för befordran eller
- c) skadan orsakats av parts järnvägsnät, inkluderande, men inte begränsat till, solkurva eller rälsbrott.

7.7.4 Ersättningsskyldighet vid skada

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

7.7.5 Särskilda regler för ersättningsansvar

I fråga om skada som drabbat tredje man gäller särskilda regler för omfattningen av parternas ersättningsansvar gentemot varandra.

7.7.6 Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning

Uppkommer skada i samband med av Inlandsbanan AB begärd röjning, ska Inlandsbanan AB svara för skadan under förutsättning att Inlandsbanan AB:s avtalspart tillsett att resurser ställts till Inlandsbanan AB:s förfogande i enlighet med vad som anges 7.7.3 och 7.7.4.

7.7.7 Orsak till skada

Om skada uppkommer till följd av att resurser som ställts till Inlandsbanan AB:s förfogande enligt 7.7.6 inte uppfyllt kraven enligt 7.7.5, så ansvarar Inlandsbanan AB:s avtalspart för Inlandsbanan AB:s skada, och/eller vad Inlandsbanan AB utgett till tredje man, på samma sätt som vid vållande.

7.7.8 Vårdslöshet

Utöver vad som ovan angetts ansvarar Inlandsbanan AB:s avtalspart för skada på samma sätt som anges i 7.7.3 om den förarpersonal som järnvägsföretaget ställt till Inlandsbanan AB:s förfogande gör sig skyldig till vårdslöshet i samband med röjningen. Vid bedömning av vad som utgör vårdslöshet i samband med röjningen ska parterna särskilt beakta de särskilda svårigheter som kan föreligga vid röjning.

7.7.9 Ersättningsansvar för skada som drabbat tredje man

Om part har utgett skadestånd eller ersättning till tredje man, som enligt vad som angetts i trafikeringsavtal, annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst eller Inlandsbanan AB:s Allmänna Avtalsvillkor, ska bäras av den andra parten, äger den första parten full regressrätt gentemot den andre parten. Parts regressrätt gäller oavsett vad som kan följa av lag eller författning avseende ansvaret.

7.7.10 Vållande till skada som drabbat tredje man

Vad Inlandsbanan AB enligt lag eller annan författning utgivit till tredje man i ersättning för skada får Inlandsbanan AB återkräva av Inlandsbanan AB:s avtalspart endast om Inlandsbanan AB visar att Inlandsbanan AB:s avtalspart vållat skadan.

7.7.11 Ersättningsansvar vid skada som drabbat tredje man

Inlandsbanan AB:s avtalspart bär ansvaret för skada som till följd av järnvägsdrift tillfogas dennes personal, dennes resande, dennes uppdragstagare samt gods och liknande som denne omhändertagit för befordran. Vad Inlandsbanan AB:s avtalspart utgivit i ersättning för sådan skada får återkrävas från Inlandsbanan AB endast om skadan vållas av Inlandsbanan AB.

7.7.12 Grund för skadeståndsanspråk till tredje man

Vad part enligt ovan regressvis har rätt att kräva av den andre parten, med anledning av skadestånd som utgetts till tredje man, regleras av ersättningsansvaret enligt de bestämmelser som tredje man grundar sitt skadeståndsanspråk på. Part har inte rätt att regressvis kräva ersättning som utgetts till tredje man, utan att skyldighet att utge ersättningen föreläggas enligt författning eller Inlandsbanan AB:s Allmänna Avtalsvillkor.

Utöver den rätt till kompensation som följer av 7.7.9 har Inlandsbanan AB:s avtalspart inte rätt att regressvis erhålla ersättning från Inlandsbanan AB för ersättning som Inlandsbanan AB:s avtalspart lämnar till annan som drabbats av förseningar eller andra störningar i trafiken. Nyss nämnda begränsningar avser inte ersättningar som utgetts med stöd av järnvägstrafiklag (1985:192).

7.7.13 Förfoganderätt över krav

För det fall att tredje man framställer skadeståndskrav mot part som parten anser utgör ett krav som den andre parten slutligen ska svara för, så får parten inte medge eller på annat sätt förfoga över kravet utan att vara ense härom med den andre parten. Häri ligger att parten som mottagit kravet snarast ska anmäla kravet till den andre parten.

7.7.14 Framställande av skadeståndskrav

För det fall att tredje man framställer skadeståndskrav mot part, som parten anser att den andre slutligen ska svara för, så äger den andre parten, efter att ha mottagit anmälan enligt ovan från den som först mottog kravet, på egen risk och bekostnad föra talan i saken. Om parten efter att ha mottagit anmälan från den som först mottog kravet, väljer att inte föra sådan talan ska den part som ursprungligen mottagit kravet inte medge kravet eller träffa förlikning med anledning av kravet utan att först ha inhämtat den andre partens synpunkter, vilka ska skäligen beaktas. Parterna ska vid tillämpningen av denne bestämmelse agera med skyndsamhet.

7.7.15 Utredning och fastställande av ersättningsansvar för skada

Part ska vid skada tillse att erforderlig utredning genomförs, som utvisar vad som orsakat skadan. Den part som har kontroll över anläggning, fordon eller maskin ska tillhandahålla de erforderliga tekniska underlag som den andre parten begär.

7.7.16 Krav med anledning av skada framförs skriftligen

Parts eventuella krav med anledning av skada ska snarast framföras till den andre parten, dock senast inom nittio (90) dagar (a) från den händelse som orsakade skadan eller (b) såvitt avser krav från tredje man från det denne framställt krav gentemot parten. Parts rätt till ersättning bortfaller helt om nyssnämnda tidsfrist inte iakttas.

Krav ska framföras skriftligen, men behöver inte inledningsvis vara beloppspecificerat. Det ska dock innehålla en preliminär redogörelse för de förhållanden som åberopas som grund för kravet.

7.7.17 Utredning om orsak till skada

Om sammanhang mellan orsak och skada fastställs, erfordras inte, i fall som avses i 5.3, att skadelidande part härutöver visar att den andre parten varit vårdslös i det aktuella fallet.

Om utredningen inte visar vad som orsakat skadan ska vardera part bära sina kostnader.

7.7.18 Jämkning av ersättningsansvar för skada

Skadestånd som part ska utge med anledning av skada kan jämkas om den andre parten varit medvållande till skadan. Jämkning ska ske efter vad som är skäligt med hänsyn till det vållande som har förekommit på ömse sidor.

7.7.19 Ändrade banarbetstider

Om Inlandsbanan AB för ett planerat banarbete inte nyttjar kapacitet som avsatts för detta och inte meddelar Inlandsbanan AB:s avtalspart senast 12 veckor i förväg att kapaciteten inte kommer att utnyttjas för banarbete, ska Inlandsbanan AB till avtalsparten utge ersättning för den direkta merkostnaden för tågproduktion som planerade, men ej genomförda banarbeten medfört.

7.7.20 Rätt till ersättning vid ändring av planerat banarbete

Vid ändring av banarbete som innebär inställt tåg eller justeringar av tågläget så att resandetåg försenas mer än fem (5) minuter till nästkommande station med resandeutbyte och med mer än FEMTON (15) minuter för godståg till slutstation har Inlandsbanan AB:s avtalspart rätt att få ersättning för eventuella merkostnader för tågproduktion.

7.8 Befrielsegrunder

7.8.1 Part är fri från ansvar

Part är fri från ansvar för bristande fullgörelse av sina avtalsförpliktelser om den bristande fullgörelsen orsakats av händelse såsom krig, terrorism, upplöpp, arbetsinställelse, brist i den allmänna energiförsörjningen i landet, blockad, eldsvåda eller explosion, myndighetsbeslut eller annan händelse, varöver part inte råder eller när sådan omständighet drabbar underleverantör. Part har som befrielsegrund inte rätt att åberopa händelse som orsakats av parts eget agerande eller eget beslut.

Om befrielsegrund enligt ovan föreligger ska den part som åberopar befrielsegrunden vidta skäliga åtgärder för att minska, undanröja och reducera effekterna av befrielsegrunden.

Part som påkallar befrielse enligt bestämmelserna ovan ska utan dröjsmål underrätta den andra parten därom och ska snarast meddela den andra parten när befrielsegrunden upphört.

7.8.2 Statens rätt att nyttja Inlandsbanan AB:s järnvägsnät

Av hänsyn till rikets försvar, säkerhet, beredskap, mobilisering eller på grund av militär eller beredskapstillstånd eller liknande skäl äger staten rätt att nyttja Inlandsbanan AB:s järnvägsnät, även omfattande den trafikeringsrätt och kapacitetsfördelning som tillkommer Inlandsbanan AB:s avtalspart i den omfattning och utsträckning som staten vid var tid anser erforderlig.

7.8.3 Ersättning från staten

I anspråkstagande enligt 7.8.1 innebär att Inlandsbanan AB är fritt från ansvar för bristande fullgörelse av sina avtalsförpliktelser. Inlandsbanan AB:s avtalspart har dock därvid rätt till ersättning från staten för det intrång statens nyttjande därvidlag medfört i den mån rätt till ersättning följer av lag eller författning. Sådan ersättning ska dock i sådant fall utges av myndighet som i lag eller författning som ersättningsskyldighet.

7.9 Försäkring

7.9.1 Skyldighet för avtalspart att teckna försäkring

I den mån Inlandsbanan AB:s avtalspart inte har beviljats tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd enligt 3 kapitlet järnvägslagen ska denne, innan nyttjande av Inlandsbanan AB:s tjänster påbörjas, teckna erforderliga försäkringar för verksamheten innefattande ansvarsförsäkring, som täcker det skadeståndsansvar som kan uppkomma genom nyttjande av Inlandsbanan AB:s tjänster. Försäkringsbeloppet ska alltid uppgå till minst (300) miljoner kronor per skadetillfälle.

7.9.2 Fri från kravet att teckna försäkring

Kravet på att teckna försäkring enligt punkt 7.9.1 gäller inte för den som för Inlandsbanan AB kan visa att det skadeståndsansvar som kan uppkomma inom dennes verksamhet täcks av försäkring som tecknats av någon som har beviljats tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd enligt 3 kap. järnvägslagen.

7.9.3 Undantag från kravet att teckna försäkring med hänsyn till verksamhetens art

Från det beloppsmässiga krav på försäkring som gäller enligt 7.9.1 kan Inlandsbanan AB medge undantag för det fall att Inlandsbanan AB finner att den verksamhet som Inlandsbanan AB:s avtalspart avser att bedriva, med hänsyn till den tilltänkta verksamhetens art och/eller omfattning, inte motiverar ett dylikt krav.

7.9.4 Intyg som styrker kravet på försäkring

Om Inlandsbanan AB:s avtalspart inte har beviljats tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd enligt 3 kap. järnvägslagen är denne skyldig att, innan nyttjande av de tjänster som Inlandsbanan AB påbörjas, till Inlandsbanan AB överlämna intyg som styrker att kravet på försäkring enligt ovan är uppfyllt.

7.9.5 Avtalspart fullgör inte sin skyldighet

Om skyldighet enligt 7.9.1 åligger Inlandsbanan AB:s avtalspart och denne inte fullgör denna skyldighet, så har Inlandsbanan AB:s avtalspart inte rätt att nyttja de tjänster som Inlandsbanan AB tillhandahåller.

7.10 Avtalets giltighet

7.10.1 Avtalstid

Trafikeringsavtalet eller annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst gäller som längst under en (1) tågplanepå period. Dessa avtal kan sägas upp skriftligen, varvid de upphör att gälla vid det månadsskifte som inträffar närmast efter TRE (3) månader från den dag då uppsägningen kommit dess adressat tillhanda.

7.10.2 Part som gör sig skyldig till väsentligt kontraktsbrott

I händelse av att part gör sig skyldig till väsentligt kontraktsbrott har den andre parten, oavsett vad som anges i 7.9.1 rätt att säga upp avtalet till omedelbart upphörande efter trettio (30) dagar om parten skriftligen meddelat den andra avtalsparten att avtalet kommer att sägas upp till följd av kontraktsbrott. Rätten att på sådant sätt säga upp avtalet till omedelbart upphörande gäller dock endast om kontraktsbrott inte undanröjts vid utgången av nyssnämnda tidsfrist.

7.10.3 Samråd vid kontraktsbrott

Part som mottagit sådant skriftligt meddelande som omnämns i punkt 7.10.2 ska i samråd med den andre parten efter bästa förmåga vidta åtgärder för att så fort som möjligt undanröja kontraktsbrottet.

7.10.4 Konkurs

Trafikeringsavtalet eller annat särskilt avtal angående nyttjande av tjänst upphör med omedelbar verkan att gälla, utan särskild uppsägning, om endera part försätts i konkurs.

7.11 Samrådsorgan

7.11.1 Parterna ska upprätta samrådsorgan

Parterna ska upprätta samrådsorgan med ansvar att följa tillämpningen av parternas trafikeringsavtal och lösa kring detta uppkomna problem.

7.11.2 Företrädare för samrådsorgan

Samrådsorganet ska bestå av lika antal företrädare för Inlandsbanan AB och dess avtalspart, till det antal som parterna överenskommer. Båda parter kan kalla till möten i samrådsorganet.

7.12 Ändringar och tillägg i avtalet

Ändring i eller tillägg till detta Avtal ska för att vara gällande göras skriftligen och vara undertecknad av båda parter.

7.13 Debitering

7.13.1 Debiteringsperiod

Inlandsbanan AB tar på sig uppdraget att senast den 10:e i månaden efter aktuellt tertial skicka faktura med underlag gällande periodens bruttotonkilometer och tågakilometer, till berörd järnvägsföretagare.

7.14 Skiljedom och tillämplig lag

7.14.1 Tvister

Tvister som uppstår i anledning av detta avtal ska slutligt avgöras genom skiljedomsförfarande administrerat av Stockholms Handelskammars Skiljedomsinstitut ("SCC"). Regler för Förenklat Skiljeförfarande ska tillämpas om inte SCC med beaktande av målets svårighetsgrad, tvisteföremålets värde och övriga omständigheter bestämmer att Skiljedomsregler ska tillämpas. I sistnämnda fall ska SCC också bestämma om skiljenämnden ska bestå av en eller tre skiljemän. Tvist mellan parter 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. Såvida parterna inte enas om annat gäller Transportstyrelsens allt svensk allmän domstol, som exklusivt forum i händelse av att tvist inte kan lösas genom samråd.

7.14.2 Svensk lag skall tillämpas på tvisten

Svensk lag skall tillämpas på tvisten