Järnvägsnätbeskrivning T28

Innehåll

1 Allmän Information 5
1.1 Inledning 5
1.2 Giltighetstid och ändringar 6
1.2.1 Giltighetsperiod 6
1.2.2 Publicering och ändringar 6
1.3 Kontakter 6
1.4 Samarbete mellan infrastrukturförvaltare 6
1.5 Definitioner 6
2 Villkor för tillträde och trafikering 7
2.1 Lagkrav 7
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
2.2.4 Sekretess 8
2.2.5 Ramavtal 8
2.2.6 Trafikeringsavtal 9
2.2.7 Avgifter 9
2.2.8 Operativa regler 9
2.3 Specialtransporter 9
2.4 Farligt Gods 9
2.5 Provkörning av fordon 10
3 Infrastruktur 10
3.1 Järnvägsnätets omfattning 10
3.1.1 Gränser 10
3.1.2 Anslutande järnvägsnät 10

Giltig version är publicerad i Canea, ett utskrivet dokument är alltid en kopia

3.2 Beskrivning av infrastrukturen 10
3.2.1 Spårtyper 10
3.2.2 Spårvidd 10
3.2.3 Driftplatser / Linjeplatser 10
3.2.4 Lastprofil 11
3.2.5 Banans bärförmåga 11
3.2.6 Lutningar 12
3.2.7 Största tillåtna hastighet 12
3.2.8 Maximal tåglängd 12
3.2.9 Trafikstyrning och kommunikation 12
3.2.10 Kommunikation 12
3.2.11 Tågskyddssystem 12
3.3 Trafikrestriktioner 12
3.3.1 Farligt Gods 12
3.3.2 Broar 12
3.4 Infrastrukturens tillgänglighet 13
3.5 Platser där tjänster tillhandahålls 13
3.5.1 Tågbildningsplatser 13
3.5.2 Sidospår för uppställning 13
3.6 Platser där tjänster tillhandahålls 13
4 Kapacitetstilldelning 13
4.1 Inledning 13
4.2 Processbeskrivning 13
4.2.1 Uppgifter i ansökan 13
4.3 Ansökan om kapacitet 14
4.3.1 Ordinarie planeringsprocess 14
4.4 Tilldelningsprocessen 14
4.4.1 Samordning 14
4.4.2 Tvistlösning 14
4.4.3 Överbelastad infrastruktur och prioriteringskriterier 14
4.4.4 Fastställd tågplan 15
4.4.5 Kapacitetsanalys 15
4.4.6 Kapacitetsförstärkningsplan 15

4.4.7 Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen 15
4.4.8 Tilldelning av kapacitet för underhåll och banarbeten 16
4.5 Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas 16
4.6 Specialtransporter och farligt gods 16
4.6.1 Tågläge med specialtransport 16
4.6.2 Tågläge med farligt gods 16
4.7 Särskilda åtgärder i händelse av störning 16
4.7.1 Förutsägbara problem 16
4.7.2 Röjning efter olycka och händelse 17
4.7.3 Röjning och bärgning 17
4.7.4 Olyckshantering 17
5 Tjänster 17
5.1 Tillträdestjänster 17
5.2 Tillträde till anläggningar samt tillhandahållande av tjänster 17
5.2.1 Driftplatser med utrustning avsedd för tankning av järnvägsfordon 17
5.2.2 Driftplatser för resenärer, inklusive byggnader och övriga faciliteter 17
5.2.3 Godsterminaler 17
5.2.4 Spår eller område för tågbildning 18
5.2.5 Sidospår för uppställning 18
5.3 Tilläggstjänster 18
5.3.1 Bränsle 18
5.3.2 Service för tåg (värmeposter) 18
5.3.3 Tågbildningstjänster 18
5.3.4 Tjänster gällande specialtransporter och farligt gods 18
6 Avgifter 18
6.1 Allmänt 18
6.2 Avgiftsprinciper 18
6.2.1 Tillhandahållande av uppställningstjänster 18
6.2.2 Tilläggstjänster 19
6.2.3 Princip för beräkning av IBAB:s självkostnad 19
6.2.4 Kvalitetsavgifter 19
6.3 Avgiftssystem 19
6.3.1 Avgift debiteras efter tilldelad tjänst 19

6.3.2 Underlag för avgiftsberäkning samt redovisning av avgiftsunderlag 19
6.4 Tariffer 19
6.4.1 Tillträdestjänster 20
6.4.2 Uppställning 20
6.4.3 Växling och andra tjänster 20
6.4.4 Tjänster gällande specialtransporter 20
6.4.5 Provkörning av fordon 20
6.5 Debitering 20
7 Allmänna avtalsvillkor 21
7.1 Bakgrund 21
7.2 Allmänt 21
7.2.1 Annan part 21
7.2.2 Ansvar för part 21
7.2.3 Parts behörighet 21
7.2.4 Tredje part 21
7.2.5 Avvikelse från tilldelningsbeslut 22
7.2.6 Röjning och Bärgning 22
7.2.7 Rätt att nyttja tjänst utgår 22
7.2.8 Avgifter vid omledning pga. tidsförskjutning 22
7.2.9 Ersättning pga. förändringar av banarbeten 22
7.3 Avvikelse från avtalad leveranskvalitet eller annan störning 22
7.3.1 Inställelsetid 22
7.3.2 Informationsskyldighet vid störning 22
7.3.3 Evakuering av resenärer 22
7.3.4 Akuta förändringar hos avtalsparts fordon 23
7.3.5 Fordon och personal till förfogande vid röjning 23
7.3.6 Muntlig begäran om röjning 23
7.3.7 Ersättning vid röjning 23
7.4 Kompensation vid avvikelser från avtalad leveranskvalitet 23
7.4.1 Rätt till återbetalning vid avvikelse i vissa fall 23
7.4.2 Rätt till återbetalning vid planerad felavhjälpning i vissa fall 23
7.4.3 Reklamation av tjänst 24
7.5 Ersättningsansvar 24

7.5.1 Omfattningen av parternas ersättningsansvar 24
7.5.2 Orsak till skada 24
7.5.3 Ersättningsskyldighet vid skada 25
7.5.4 Särskilda regler för ersättningsansvar 25
7.5.5 Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning 25
7.5.6 Orsak till skada 25
7.5.7 Vårdslöshet 25
7.5.8 Ersättningsansvar för skada som drabbat tredje man 25
7.5.9 Vållande till skada som drabbat tredje man 25
7.5.10 Ersättningsansvar vid skada som drabbat tredje man 25
7.5.11 Grund för skadeståndsanspråk till tredje man 25
7.5.12 Förfoganderätt över krav 26
7.5.13 Framställande av skadeståndskrav 26
7.5.14 Utredning och fastställande av ersättningsansvar för skada 26
7.5.15 Krav med anledning av skada framförs skriftligen 26
7.5.16 Jämkning av ersättningsansvar för skada 26
7.6 Befrielsegrunder 27
7.6.1 Part är fri från ansvar 27
7.6.2 Statens rätt att nyttja IBAB:s järnvägsnät 27
7.6.3 Ersättning från staten 27
7.7 Försäkring 27
7.7.1 Skyldighet för avtalspart att teckna försäkring 27
7.7.2 Fri från kravet att teckna försäkring 27
7.7.3 Undantag från kravet att teckna försäkring med hänsyn till verksamhetens art 28
7.7.4 Intyg som styrker kravet på försäkring 28
7.7.5 Avtalspart fullgör inte sin skyldighet 28

1 Allmän Information

1.1 Inledning

Inlandsbanan AB (IBAB) 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.

IBAB har säkerhetstillstånd som infrastrukturförvaltare för sträckorna Mora–Brunflo, Östersund -Gällivare samt Orsa–Furudal, Ulriksfors–Strömsund och Arvidsjaur–Nordlunda (”Inlandsbanan”).

Denna järnvägsnätsbeskrivning har upprättats efter samråd med berörda parter och beskriver den sträcka IBAB förvaltar, de villkor som gäller för tillträdet samt information om förfarandet och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet. IBAB ansvarar för informationen i denna järnvägsnätsbeskrivning.

Denna järnvägsnätsbeskrivning ingår som en del i ingånget trafikeringsavtal och reglerar avtalsförhållandet mellan parterna.

1.2 Giltighetstid och ändringar

1.2.1 Giltighetsperiod

Denna järnvägsnätsbeskrivning avser tiden för tågplaneperiod 2028 (T28).

1.2.2 Publicering och ändringar

Denna järnvägsnätsbeskrivning, inklusive ändringar, publiceras på Inlandsbanans hemsida, Inlandsbanan.se. På hemsidans startsida finns en länk till sidan järnvägsnätsbeskrivning under rubriken infrastruktur, Styrande & vägledande dokument.

Eventuella ändringar i denna järnvägsnätsbeskrivning presenteras för berörda parter genom avvikelsemeddelanden till dem som har tecknat trafikeringsavtal, samt kommer att publiceras på hemsidan.

1.3 Kontakter

För mer detaljerad information om innehållet i denna järnvägsnätsbeskrivning hänvisas till:
Trafikchef Marika Eriksson, marika.eriksson@inlandsbanan.se Telefon: 076-7604020.

För frågor rörande trafiksäkerhet hänvisas till:
Trafiksäkerhetsansvarig. Telefon 070-2310206.

1.4 Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

IBAB samarbetar med övriga infrastrukturförvaltare i ansökningsförfarandet.

1.5 Definitioner

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

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

Järnvägsföretag
Den som med stöd av licens eller 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 skick efter olycka eller haveri.

Specialtransport
Transport som överskrider någon teknisk norm för infrastrukturen eller innehåller farligt gods och som endast får genomföras på vissa villkor som beslutas av IBAB.

Största tillåtna axellast (STAX)
Ett mått på hur mycket varje hjulaxel får belasta spåret, uttryckt i enheten ton.

Trafikeringsavtal (TRAV)
Avtal mellan IBAB och ett järnvägsföretag eller annan sökande av infrastrukturkapacitet om administrativa, tekniska och ekonomiska villkor för att utnyttja tåglägen på Inlandsbanan.

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
Bangårdar där tåg bildas och spärrfärder sker, oavsett om det avser gods eller passagerartrafik. Det finns två typer av tågbildningsplatser på Inlandsbanan: växlingsbangårdar och övriga bangårdar. En tredje typ, rangerbangårdar, finns inte på Inlandsbanan.

Växlingsbangård
Tågbildningsplats där det finns tre eller fler spår samt utdragsspår.

Övrig bangård
Tågbildningsplats på driftplats eller i anslutning till linjeplats där det finns minst en växel och minst ett spår.

2 Villkor för tillträde och trafikering

2.1 Lagkrav

De villkor som måste vara uppfyllda för att få rätt att utföra eller organisera trafik på Inlandsbanan framgår av EU-förordningar, nationella lagar och förordningar samt föreskrifter som meddelats med stöd av dessa författningar.

2.2 Allmänna tillträdesvillkor

För att trafikera järnvägsnätet krävs licens och gemensamt säkerhetsintyg. Dessutom krävs trafikeringsavtal med IBAB.
Järnvägsföretags verksamhet måste omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem och ha sådana övriga säkerhetsbestämmelser som behövs för att trygga en säker verksamhet, i enlighet med EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/798 om järnvägssäkerhet.

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 gemensamt säkerhetsintyg, har trafikeringsrätt på Inlandsbanan.

2.2.3 Ansvar

Förutom generellt tillämpliga regler, gäller särskilda bestämmelser för järnvägen och dess aktörer genom lagen (2006:263) om transport av farligt gods och den förordning och de föreskrifter som utfärdats med stöd av den lagen samt järnvägstrafiklagen (2018:181), som innehåller bestämmelser om avtal om transport av resenärer och gods på järnväg och avtal om nyttjande av vagnar och infrastruktur i järnvägstrafik. Den innehåller också skadeståndsrättsliga regler som i vissa delar är tvingande. Vissa andra lagar med skadeståndsregler är samtidigt tillämpliga på järnvägsdrift, exempelvis ellagen (1997:857) och miljöbalken (1998:808).

Även de allmänna avtalsvillkoren i kapitel 7 och trafikeringsavtalet innehåller bestämmelser om ansvar och skadestånd.

2.2.4 Sekretess

Inkomna handlingar till IBAB utgör allmänna handlingar och är som huvudregel offentliga. IBAB kan sekretessbelägga uppgifter i handlingarna, i enlighet med offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), om det finns särskild anledning att anta att den enskilde, till exempel den som ansöker om kapacitet, lider skada om uppgiften röjs. IBAB 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 IBAB 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.

2.2.5 Ramavtal

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

2.2.6 Trafikeringsavtal

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har tecknats med IBAB.

Trafikeringsavtalet reglerar, tillsammans med denna Järnvägsnätsbeskrivning, förutsättningar för trafiken och villkor bland annat om 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 ska gälla för den aktuella trafiken, i den utsträckning det är nödvändigt för att villkoren ska vara förenliga med bestämmelserna i järnvägslagen. Det beslut som Transportstyrelsen fattar i ärendet kan överklagas till förvaltningsrätten.

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.

2.2.7 Avgifter

Avgifter för att trafikera Inlandsbanan framgår av avsnitt 6.

2.2.8 Operativa regler

Järnvägsföretag som trafikerar Inlandsbanan ska tillämpa Trafikverkets Trafikbestämmelser för Järnväg (TDOK 2015:0309) i tillämpliga delar för system M och S samt de dokument som anges på IBAB:s hemsida www.inlandsbanan.se under Inlandsbanans styrande och vägledande dokument. IBAB ansvarar för delgivning av nyutgåvor till berörda järnvägsföretag via mail.

Inlandsbanan ställer även krav på att utbildningar genomförs för all personal som ska beträda eller köra på Inlandsbanans infrastruktur.

Obligatoriska Utbildningar:
Renar och andra djur i spår längs Inlandsbanan

Järnvägsföretaget ansvarar för att samtlig personal som ska beträda inlandsbanans infrastruktur har genomfört utbildningen.
För mer information om hur ni anmäler er personal till den digitala utbildningen se vår hemsida:
https://inlandsbanan.se/koncern/utbildningsinformation

2.3 Specialtransporter

Specialtransporter får framföras sedan IBAB fattat beslut om transporttillståndet.
Den som avser att framföra en specialtransport ska ansöka om transporttillstånd med transportvillkor fem veckor före transportens genomförande.

2.4 Farligt Gods

Järnvägsföretag som avser att transportera farligt gods ska senast före färdens start registrera information om tågsammansättningen, UN- nummer, vagnarnas ordning samt lastvikt i Topas.

2.5 Provkörning av fordon

Provkörning av fordon på Inlandsbanan kan ske. Kontakta Trafikchefen enligt punkt 1.4 för mer information om ansökan.

3 Infrastruktur

3.1 Järnvägsnätets omfattning

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

För en detaljerad beskrivning hänvisas till Inlandsbanans linjebok som finns på Inlandsbanans hemsida www.inlandsbanan.se som en länk under rubriken Styrande & vägledande dokument.

3.1.1 Gränser

IBAB:s järnvägsnäts gränser redovisas i bilaga 1 Järnvägsnätets omfattning.

3.1.2 Anslutande järnvägsnät

Anslutande infrastrukturförvaltare finns markerade i bilaga 1 Järnvägsnätets omfattning.

3.2 Beskrivning av infrastrukturen

3.2.1 Spårtyper

Inlandsbanan är enkelspårig spikspårbana. Spåren består till största del av vignolräl.

3.2.2 Spårvidd

Spårvidden är 1 435 mm.

3.2.3 Driftplatser / Linjeplatser

Ett antal driftplatser längs Inlandsbanan fjärrmanövreras från någon av våra fyra trafikcentraler belägna i Sveg, Östersund, Hoting och Storuman.

Fjärrmanövrerade driftplatser:
Orsa, Fågelsjö, Röjan, Svenstavik, Storuman, Sorsele, Jokkmokk, Arvidsjaur, Sveg och Jämtlands Sikås.

Övriga lokalbevakningsbara driftplatser:
Östersund-Storuman: Lit, Ulriksfors, Hoting, Vilhelmina
Storuman-Gällivare: Kåbdalis

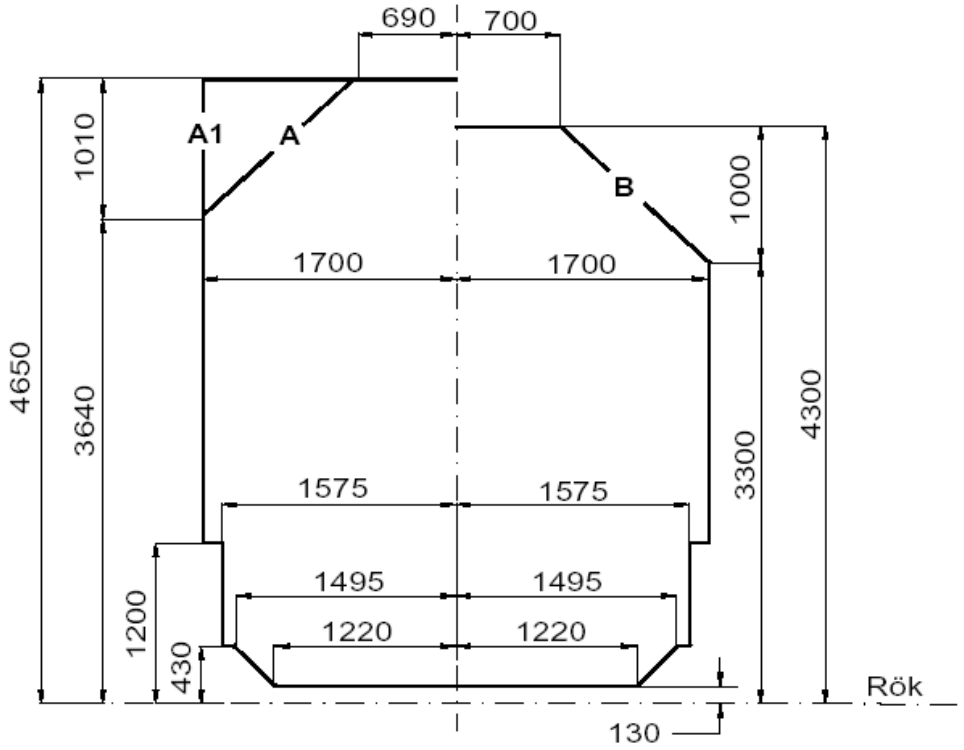
Ej bevakningsbara driftplatser:
Ytterhogdal, Åsarna, Moskosel, Porjus. Fåker, Meselefors, Slagnäs, Lomselenäs, Dorotea, Vojmån, Älvho

Öppna Linjeplatser:
Tallhed, Brånan, Åskott, Munkflohögen, Lövberga, Lövliden, Vinlidsberg, Avaviken, Varjisträsk, Maitum, Överhogdals grusgrop

Stängda Linjeplatser:, Storbergets industrispår, Vilhelmina timmer, Sorsele industrispår, Norra Kikkejaur

3.2.4 Lastprofil

LASTPROFIL A LASTPROFIL B



Hela järnvägsnätet kan trafikeras av fordon som uppfyller kraven för lastprofil A, största bredd 3 400 mm och högsta höjd 4 650 mm.
Sträckan Mora-Gällivare kan trafikeras av fordon som uppfyller kraven för lastprofil C med undantag för att profil C inte uppfylls av Mankellbron i Sveg.

3.2.5 Banans bärförmåga

Största tillåtna axellast är 22,5 ton. Järnvägsnätets bärförmåga kan variera beroende på sträcka och räls typ. Nedan anges största tillåtna axellast för järnvägsnätets olika sträckor:

Mora – Sveg	22.5 ton
Sveg – Brunflo	22.5 ton
Östersund – Arvidsjaur	22,5 ton
Arvidsjaur – Gällivare	20.0 ton
Orsa – Furudal	22,5 ton

3.2.6 Lutningar
Lutningarna varierar mellan 0 - 17 ‰ För en mer detaljerad information om lutningarna på Inlandsbanan se vår linjebok eller ta kontakt med IBAB trafikchef enligt kapitel 1.4

3.2.7 Största tillåtna hastighet
Generellt sett är största tillåtna hastigheten på järnvägsnätet 80 km/h med motorvagn, och 70 km/h med lokdragna tåg.
Hastighetsnedsättningar till 40 km/h för lokdragna tåg på grund av 34kg räler förekommer på sträckorna Sveg-Brunflo och Arvidsjaur-Gällivare.
Mer detaljerade uppgifter om största tillåtna hastighet finns angivet i vår linjebok.

3.2.8 Maximal tåglängd
I processen för tilldelning av infrastrukturkapacitet beslutas om tillåtna tåglängder.

3.2.9 Trafikstyrning och kommunikation
Trafikeringssystemet på Inlandsbanan är manuellt, System M och System S.
Det innebär att några av driftplatserna längs banan måste vara bemannade med personal för att säkerställa trafiksäkerheten och sköta driftplatsernas signalställverk.
Vissa driftplatser kan fjärrmanövreras, se punkt 3.2.4.

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 signalreglering, där trafiken genomförs som växling. Normalt bedrivs här trafiken genom att de som ansvarar för de olika växlingsrörelserna kommer överens om hur dessa ska genomföras.

3.2.10 Kommunikation
Kommunikation kan ske via kommersiella telefonnät eller GSM-R.

3.2.11 Tågskyddssystem
Inlandsbanan saknar utrustning för tågsskyddssystem (ATC, ETCS) utrustning. ATC finns på Trafikverkets spår Brunflo – Östersund samt på driftplatserna Mora, Östersund. ETCS gäller i Gällivare.

3.3 Trafikrestriktioner
Tillfälliga trafikrestriktioner kan förekomma till följd av skador på infrastrukturen (på grund av, naturfenomen vid extremväder, spårlägesfel med mera). Därutöver kan restriktioner för fordonsvikt förekomma till följd av lövhalka.

3.3.1 Farligt Gods
Transport av farligt gods är tillåtet och ska ske i enlighet lagen (2006:263) om transport av farligt gods och med MSBFS 2024:11, föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg.

3.3.2 Broar
Eventuella restriktioner anges i körordersystemet.

3.4 Infrastrukturens tillgänglighet

Under T28 planeras slipersbyte och komplettering på Inlandsbanan. Detta kommer göras i etapper för att minimera förseningar pga hastighetsnedsättningar.

Banans tillgänglighet begränsas till viss del av bemanningen på driftplatser. Detta redovisas i bevakade, obevakade och stängda driftplatser på Inlandsbanan och återfinns på hemsidan under styrande dokument Styrande & vägledande dokument.
För detaljerad information om möjlighet till extrabevakning kontakta Trafikchef enligt 1.4.

3.5 Platser där tjänster tillhandahålls

3.5.1 Tågbildningsplatser

IBAB har ingen rangerbangård.

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

Övriga bangårdar finns på driftplatser och i anslutning till linjeplatser.

3.5.2 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. Vid behov av uppställning anges detta i ansökan om tåglägen.

3.6 Platser där tjänster tillhandahålls

IBAB fortsätter sitt utbyggnadsprojekt av fjärrmanövrering.

4 Kapacitetstilldelning

4.1 Inledning

IBAB anlitar Trafikverket för att hantera kapacitetstilldelningsprocessen. Ansökan sker via Trafikverkets ansökningsverktyg på dess hemsida.

4.2 Processbeskrivning

IBAB följer Trafikverkets tidplan och tilldelningsprocess.

4.2.1 Uppgifter i ansökan

Av informationen i ansökan ska framgå:

- Vad ansökan avser
- Vilken sträcka som tågläget ska 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 ska skickas
- Ansökan om tjänster

4.3 Ansökan om kapacitet

4.3.1 Ordinarie planeringsprocess

Ansökan om kapacitet och annonseringsbeställning görs hos Trafikverket enligt deras ordinarie planeringsprocess.

4.4 Tilldelningsprocessen

4.4.1 Samordning

Sammanställning över ansökt kapacitetsfördelning skickas ut till dem som ansökt om kapacitet med möjligheter till synpunkter på förslaget. Om ansökningarna för tågläge samt ansökan om kapacitet för banarbete kan samordnas fastställer IBAB kapacitetsfördelningen en tågplaneperiod 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 ska denne samtidigt inkomma till IBAB med en beskrivning av intressekonflikten, en konsekvensbeskrivning avseende flyttning av tågläget 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 IBAB de inblandade till ett tvistlösningsråd där IBAB 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 och prioriteringskriterier

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

IBAB delger de sökande beslutet och offentliggör det på Inlandsbanans hemsida.
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.

IBAB avser inte att utnyttja möjligheten att på en överbelastad del av infrastrukturen ge företräde åt den som betalar en extra avgift. IBAB kommer i stället att tilldela kapacitet enligt följande prioriteringskriterier.

1. Godstransporter planerade i tågplan
2. Persontransporter planerade i tågplan
3. Tjänstetåg
4. Godstransporter planerade i korttidsplanering
5. Persontransporter planerade i korttidsplanering

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

4.4.4 Fastställd tågplan
Tågplan för Inlandsbanan fastställs av Trafikverket, på uppdrag av IBAB.

4.4.5 Kapacitetsanalys
Senast sex månader efter det att infrastrukturen har förklarats överbelastad, offentliggör IBAB en kapacitetsanalys på hemsidan.
Kapacitetsanalysen kommer att utföras utifrån beslutet om överbelastad infrastruktur.

Kapacitetsanalysen anger:
- Orsakerna till överbelastning
- Förslag på metoder för att åtgärda den överbelastade infrastrukturen
- Förslag på åtgärder på kort sikt (upp till ett år) och på lång sikt (upp till tre år).

4.4.6 Kapacitetsförstärkningsplan
Senast sex månader efter det att en kapacitetsanalys enligt ovanstående avsnitt avslutats, offentliggör IBAB en kapacitetsförstärkningsplan på hemsidan.
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

4.4.7 Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen
Ramavtal kan inte omfatta ett bestämt tågläge och några garantier för ett bestämt tågläge kan därför inte finnas i ett ramavtal.

4.4.8 Tilldelning av kapacitet för underhåll och 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 ad hoc ansökningar lämnas före denna tidpunkt. Banarbeten av akut karaktär kan planeras med kortare framförhållning och måste, bland annat av säkerhetsskäl, i vissa fall tilldelas kapacitet som tidigare tilldelats någon annan sökande i ”Fastställd tågplan”.

4.5 Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas

Om tilldelad kapacitet efter fastställelse inte ska utnyttjas, ska IBAB omgående underrättas om att kapaciteten därmed är tillgänglig för annat utnyttjande. Den sökande som tilldelats kapacitet men inte utnyttjat kapaciteten i vederbörlig omfattning ska på IBAB: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.

4.6 Specialtransporter och farligt gods

4.6.1 Tågläge med specialtransport

Ansökan om tågläge för specialtransport görs enligt avsnitt 4.3. IBAB:s beslut om tillstånd med transportvillkoren ska bifogas ansökan om tågläge. Utifrån denna ansökan fattar IBAB 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.

4.6.2 Tågläge med farligt gods

Om tågläge innefattar farligt gods ska detta meddelas vid ansökan om tågläget.

4.7 Särskilda åtgärder i händelse av störning

Kapacitetstilldelning vid oförutsedda händelser, som järnvägsolyckor eller andra skador på infrastrukturen, beslutas från fall till fall av IBAB:s säkerhetsberedskap (tel: 070-4556955).

Vid olycka eller haveri ankommer räddning på samhällets räddningstjänst samt röjning och bärgning på järnvägsföretag. Vid störning kontaktar IBAB:s trafikledning angränsande Infrastrukturförvaltnings trafikledning.

4.7.1 Förutsägbara problem

IBAB kommer inför varje höst och vinter ta fram beredskapsplaner gällande snöröjning i samråd med berörda, och i dessa planer beskriva vilka åtgärder som planeras i förhållande till den planerade trafiken.

4.7.2 Röjning efter olycka och händelse
Inställelsetider för berört järnvägsföretag att påbörja röjningsarbete

Mora – Östersund inom 6 timmar
Östersund - Gällivare inom 12 timmar

4.7.3 Röjning och bärgning
Röjning och bärgning ska ombesörjas av järnvägsföretaget enligt angiven tid.

Om järnvägsföretaget inte ombesörjer röjning och/eller bärgning kommer IBAB att ombesörja detta och fakturera järnvägsföretaget den faktiska självkostnaden.

4.7.4 Olyckshantering
Järnvägsföretagen ska anmäla alla olyckor, tillbud och avvikelser oavsett om de är rapporteringspliktiga enligt Transportstyrelsens regler. 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

5.2.1 Driftplatser med utrustning avsedd för tankning av järnvägsfordon
Dalviks kvarn har kommersiella dieseltankanläggningar i Östersund, Sveg och Hoting.

5.2.2 Driftplatser för resenärer, inklusive byggnader och övriga faciliteter
Tjänsten driftplatser 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.
På vissa stationer tillhandahåller kommunen allmänna utrymmen för resandeutbyte.

5.2.3 Godsterminaler
IBAB förvaltar inga godsterminaler, däremot finns möjlighet att lasta och lossa på driftplatser och/eller linjeplatser.
Längs Inlandsbanan finns ett antal anslutande godsterminaler som förvaltas av andra infrastrukturförvaltare.

För vidare information kontakta Trafikchefen enligt punkt 1.4.

5.2.4 Spår eller område för tågbildning
Tjänsten består av den spårkapacitet som behövs för att bilda och upplösa tåg på växlingsbangårdar och bangårdar, se avsnitt 3.5.

Behov av uppvärmning av järnvägsfordon och spårkapacitet anges i ansökan. Trafikchefen bör kontaktas enligt punkt 1.4.

5.2.5 Sidospår för uppställning
Tjänsten består av att viss uppställning kan ske. Behov ska anges i ansökan om tågläge.

5.3 Tilläggstjänster

5.3.1 Bränsle
Se 5.2.1.

5.3.2 Service för tåg (värmeposter)
För närvarande finns inga lokvärmeposter.

5.3.3 Tågbildningstjänster
Med tågbildning avses växling och tillhörande tjänster för att upplösa och bilda tåg på trafikplatser. För information kontakta Trafikchefen enligt punkt 1.4.

5.3.4 Tjänster gällande specialtransporter och farligt gods
Handläggning av tåglägen för specialtransporter och farligt gods utförs av Trafikverket.

6 Avgifter

6.1 Allmänt
I detta avsnitt redovisas de avgiftsprinciper som IBAB stöder sig på för de olika tjänstekategorierna samt de marginalkostnadsbaserade avgifter som används.
Extra avgifter för utnyttjande av överbelastad infrastruktur eller rabatter tillämpas inte.
När järnvägsfordon används för tillsyn och underhåll av Inlandsbanan 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.

6.2 Avgiftsprinciper
För utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen tar IBAB ut marginalkostnadsbaserade avgifter enligt Järnvägsmarknadslagen (SFS 2022:365) i form av spåravgift, tåglägesavgift och olycksavgift.

6.2.1 Tillhandahållande av uppställningstjänster
För uppställning av järnvägsfordon används avgiftsprinciperna enligt 7 kap. 8 § järnvägslagen om avgifter som inte överstiger kostnaden för att tillhandahålla tjänsten plus en rimlig vinst.

6.2.2 Tilläggstjänster
För tillhandahållande av de tilläggstjänster som IBAB erbjuder används principen om självkostnad eller beroende på marknadssituationen ett marknadspris på den tjänst som skall tillhandahållas.

6.2.3 Princip för beräkning av IBAB: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.

6.2.4 Kvalitetsavgifter
Inlandsbanan AB är ett lågt trafikerat järnvägsnät, där risken för driftstörningar på grund av parts avvikelse från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen är obetydlig. På grund av ovanstående tas inga kvalitetsavgifter ut av IBAB.

6.3 Avgiftssystem

6.3.1 Avgift debiteras efter tilldelad tjänst
När tågläge tilldelats, debiteras avgifter mot bakgrund av den tilldelade tjänsten. Eventuella förändringar av tilldelat tågläge ska meddelas IBAB omgående, för att möjliggöra revidering av fakturaunderlag.

6.3.2 Underlag för avgiftsberäkning samt redovisning av avgiftsunderlag
IBAB skickar senast den 10:e i månaden efter aktuell tertial (4 månaders intervall) e-post med underlag gällande periodens bruttotonkilometer och tågkilometer.
Den avgiftsskyldige skriver ut rapporten, kompletterar den eventuellt, godkänner den och skickar tillbaka rapporten till IBAB (ekonomiavdelningen) per post senast den 15:e, månaden efter aktuellt tertial.
Den avgiftsskyldige ska själv hålla register och spara de data som är nödvändiga för redovisning och kontroll i efterhand.

6.4 Tariffer
I detta avsnitt redovisas avgifter för de tjänster som IBAB erbjuder. Alla avgifter redovisas exklusive moms.

Differentierade trafikavgifter
Inlandsbanan AB har som mål att 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 6.3.2) 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

6.4.1 Tillträdestjänster

	Avgift	Enhet
Spåravgift	0,0097 kr	Per bruttotonkilometer
Olycksavgift	1,065 kr	Per tågkilometer
Tåglägesavgift	0,61 kr	Per tågkilometer

Avgiften debiteras tertialvis för den trafik som redovisats.

6.4.2 Uppställning

Tjänst	Avgift	Enhet
a) Uppställning då järnvägsfordon ska kunna tas i trafik så snart medgivande om tågläge meddelats av IBAB	6,1 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	3,63 kr	Per påbörjat dygn och vagn
1. Handläggning av ansökan	847 kr	Per påbörjad timme

Avgiften debiteras månadsvis för den uppställning som redovisats.
Observera att kostnader för exempelvis snöröjning för åtkomst av bangård och vagnar tillkommer enligt 6.2.3

6.4.3 Växling och andra tjänster
Tågbildningstjänster eller utväxling av vagnar offereras per förfrågan.

6.4.4 Tjänster gällande specialtransporter
IBAB debiterar ej handläggningskostnad för ansökan om specialtransporter. Observera att om trafik på Trafikverkets järnvägsnät ingår i sträckan för specialtransporten kan Trafikverket debitera handläggningskostnad. Om extraordinära åtgärder krävs vid framförandet av specialtransporter, ska den som ansökt om transporten svara för de kostnader som kan uppstå till följd av dessa åtgärder. Giltighetstiden för ett beslut om transporten är högst 13 månader.

6.4.5 Provkörning av fordon
IBAB debiterar ej handläggningskostnad för ansökan om provkörning på Inlandsbanan. Observera att om trafik på Trafikverkets järnvägsnät ingår i sträckan för provkörningen kan Trafikverket debitera handläggningskostnad enligt dess JNB.

Om extraordinära åtgärder krävs vid framförandet av provkörningen, ska den som ansökt om transporten svara för de kostnader som kan uppstå till följd av dessa åtgärder.

6.5 Debitering
Debitering av avgift sker månadsvis efter fakturering från IBAB. Betalning ska ske senast 30 dagar från fakturadatum.

Vid dröjsmål med betalning debiteras dröjsmålsränta enligt räntelagen (1975:635).

För att minimera kreditriskerna förbehåller sig IBAB rätten att i vissa fall kräva förskott eller kontantbetalning. Detta kan bli aktuellt för företag som har betalningssvårigheter eller som inte skött sina betalningar till IBAB på ett tillfredsställande sätt. Andra betalningsvillkor än 30 dagar från fakturadatum kan även krävas i fall där IBAB:s rutiner för kreditvärdering av företag påkallar detta.

7 Allmänna avtalsvillkor

7.1 Bakgrund

IBAB:s Allmänna Avtalsvillkor innehåller generella bestämmelser för nyttjande av tågläge och övriga tjänster. De bestämmelser som därtill gäller för specifikt nyttjande av en tjänst framgår av det trafikeringsavtal som IBAB för detta ändamål träffar med ett järnvägsföretag eller trafikorganisatör, alternativt annat särskilt upprättat avtal.

7.2 Allmänt

Vad som anges i trafikeringsavtal, alternativt annat för nyttjande av tjänst särskilt upprättat avtal, gäller tillsammans med vad som anges i vid var tid gällande järnvägsnätbeskrivning. Vid motstridighet gäller trafikeringsavtalet framför järnvägsnätbeskrivningen.

7.2.1 Annan part

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

7.2.2 Ansvar för part

Part ansvarar gentemot den andre 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 parterna, gäller i sådant fall även för den som part satt i sitt ställe. Vid fråga om ersättningsansvar till följd av skyldigheter ska part dock framställa eventuella krav gentemot den andra parten.

7.2.3 Parts behörighet

Om IBAB:s avtalspart sätter annan i sitt ställe ska denna avtalspart lämna skriftligt meddelande till IBAB om detta. Av meddelandet ska tydligt framgå vilken behörighet som innehas av den som satts i avtalpartens ställe.

7.2.4 Tredje part

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

7.2.5 Avvikelse från tilldelningsbeslut
För det fall att IBAB:s beslut om tilldelning av tågläge avviker från ansökan om tågläge, gäller de villkor som framgår av IBAB:s tilldelningsbeslut.

7.2.6 Röjning och Bärgning
IBAB:s avtalspart är skyldig att innan nyttjande av tjänst påbörjas visa för IBAB att denne har tillgång till erforderliga resurser för röjning och bärgning.

7.2.7 Rätt att nyttja tjänst utgår
För det fall att IBAB:s avtalspart inte efterlever villkoren för nyttjande av tjänst, har denne inte rätt att nyttja ifrågavarande tjänst, såvida IBAB inte medger att så sker. IBAB ska lämna medgivande av nyss nämnt slag om någon påverkan för annan än IBAB:s avtalspart inte kan befaras.

7.2.8 Avgifter vid omledning pga. tidsförskjutning
Om IBAB inleder banarbeten för sent, ställer in banarbeten eller överskrider planerade banarbetstider och detta beror på IBAB, ska IBAB:s avtalsparter inte betala högre avgifter än vad som skulle ha skett enligt tilldelade tåglägen.

7.2.9 Ersättning pga. förändringar av banarbeten
Om behov av förändringar av banarbeten uppstår efter IBAB:s fastställande av tågplanen har IBAB:s avtalspart rätt att få ersättning för direkta merkostnader för tågproduktion på grund av förändringen.

7.3 Avvikelse från avtalad leveranskvalitet eller annan störning
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.

7.3.1 Inställelsetid
IBAB ska verka för att inställelsetiden för berörd personal och om möjligt felavhjälpningstiden blir högst 2 timmar.

7.3.2 Informationsskyldighet vid störning
Vid störning ska IBAB omedelbart informera IBAB:s avtalspart om dennes tåg påverkas och lämna en prognos för 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 IBAB genast informera IBAB:s avtalspart om hur arbetet med att avhjälpa störningen fortlöper.

7.3.3 Evakuering av resenärer
IBAB ska verka för att evakuering av resenärer ska ske inom rimlig tid efter begäran av IBAB:s avtalspart.

7.3.4 Akuta förändringar hos avtalsparts fordon

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

7.3.5 Fordon och personal till förfogande vid röjning

Vid röjning ska IBAB:s avtalspart, om det kan ske utan avsevärda olägenheter, på IBAB:s begäran ställa fordon och förarpersonal till IBAB:s förfogande, för transport av eget eller annans fordon, eller egendom, till plats anvisad av IBAB.

7.3.6 Muntlig begäran om röjning

För det fall att IBAB:s avtalspart muntligen tillställer IBAB:s säkerhetsberedskap (tel:070-4556955) en begäran om röjning, ska IBAB inom ett dygn sända IBAB:s avtalspart en skriftlig bekräftelse av begäran.

7.3.7 Ersättning vid röjning

IBAB:s avtalspart har rätt till ersättning för specificerade kostnader för de resurser som denne ställer till IBAB:s förfogande för att utföra röjning åt annan än avtalsparten. Ersättningen ska inkludera kostnader för transport av fordon eller egendom.

IBAB:s avtalspart svarar för kostnader gällande bärgning av egna fordon och efterkommande röjning och ska i förekommande fall ersätta IBAB för IBAB:s specificerade kostnader för detta. IBAB fakturerar detta löpande och använder betalningsvillkor 90 dagar.

Vid skadehändelse där IBAB får anses som vållande, har IBAB:s avtalspart rätt till ersättning för röjning – och bärgningskostnad även om inte sakskada uppkommit.
Begäran om sådan ersättning ska ha kommit in till IBAB inom sextio dagar efter utförd röjning, annars går rätten till ersättning förlorad.

IBAB ersätter inte IBAB:s avtalspart för dennes merkostnader orsakade av force majeure-händelser såsom nedblåsta träd över spår, skador på banan pga höga vattenflöden eller att banan stängts av på grund av förväntat extremväder.

7.4 Kompensation vid avvikelser från avtalad leveranskvalitet

7.4.1 Rätt till återbetalning vid avvikelse i vissa fall

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

7.4.2 Rätt till återbetalning vid planerad felavhjälpning i vissa fall

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

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

7.4.3 Reklamation av tjänst

Reklamation av tjänst ska framföras skriftligen av IBAB:s avtalspart och lämnas senast den 20:e i månaden efter tjänsten nyttjats.
För det fall att reklamationen sker efter nyssnämnda tidpunkt äger IBAB:s avtalspart inte rätt till återbetalning.

7.5 Ersättningsansvar

7.5.1 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 IBAB:s Allmänna Avtalsvillkor, inte ersättningsskyldig 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 IBAB: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) följdskada eller indirekt skada eller,
c) skada som uppkommit till följd av förhållanden som enligt vad som nedan anges utgör befrielsegrunder.

7.5.2 Orsak till skada

Part ska 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 till varmgång.

b) om skadan orsakats av last, eller bristfällig förpackning eller felaktig lastning som part omhändertagit för befordran, ska part anses ansvarig för skadan gentemot den andra parten om skadan orsakats av vållande.

c) skadan orsakats av parts järnvägsnät, inkluderande, men inte begränsat till, solkurva eller rälsbrott.

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

7.5.4 Särskilda regler för ersättningsansvar
I fråga om skada som drabbat tredje man gäller särskilda regler enligt järnvägstrafiklagen och nedan för omfattningen av parternas ersättningsansvar gentemot varandra.

7.5.5 Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning
Uppkommer skada i samband med av IBAB begärd röjning, ska IBAB svara för skadan under förutsättning att IBAB:s avtalspart tillsett att resurser ställts till Inlandsbanan AB:s förfogande i enlighet med vad som anges ovan.

7.5.6 Orsak till skada
Om skada uppkommer till följd av att resurser som ställts till IBAB:s förfogande enligt 7.7. inte uppfyllt angivna krav, så ansvarar IBAB:s avtalspart för IBAB:s skada, och/eller vad IBAB utgett till tredje man, på samma sätt som vid vållande till skada som drabbat tredje man.

7.5.7 Vårdslöshet
Utöver vad som ovan angetts ansvarar IBAB:s avtalspart för skada om den förarpersonal som järnvägsföretaget ställt till IBAB: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.

7.5.8 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 IBAB: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.

7.5.9 Vållande till skada som drabbat tredje man
Vad IBAB enligt lag eller annan författning utgivit till tredje man i ersättning för skada får IBAB återkräva av IBAB:s avtalspart endast om IBAB visar att IBAB:s avtalspart vållat skadan.

7.5.10 Ersättningsansvar vid skada som drabbat tredje man
IBAB: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 IBAB:s avtalspart utgivit i ersättning för sådan skada får återkrävas från IBAB endast om skadan vållas av IBAB.

7.5.11 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 förelegat enligt författning eller IBAB:s Allmänna Avtalsvillkor.

Utöver den regressrätt som angetts ovan har IBAB:s avtalspart inte rätt att regressvis erhålla ersättning från IBAB för ersättning som IBAB: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 järnvägstrafiklagen.

7.5.12 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.

7.5.13 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.

7.5.14 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.

7.5.15 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 beloppsspecificerat. Det ska dock innehålla en preliminär redogörelse för de förhållanden som åberopas som grund för kravet.

7.5.16 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.

7.6 Befrielsegrunder

7.6.1 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, upplopp, 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.

7.6.2 Statens rätt att nyttja IBAB: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 IBAB:s järnvägsnät, även omfattande den trafikeringsrätt och kapacitetsfördelning som tillkommer IBAB:s avtalspart i den omfattning och utsträckning som staten vid var tid anser erforderlig.

7.6.3 Ersättning från staten

Statens anspråkstagande enligt ovan innebär att IBAB är fritt från ansvar för bristande fullgörelse av sina avtalsförpliktelser. IBAB: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.

7.7 Försäkring

7.7.1 Skyldighet för avtalspart att teckna försäkring

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

7.7.2 Fri från kravet att teckna försäkring

Kravet på att teckna försäkring enligt ovan gäller inte för den som för IBAB 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 enligt 3 kap. järnvägslagen.

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

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

7.7.4 Intyg som styrker kravet på försäkring

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

7.7.5 Avtalspart fullgör inte sin skyldighet

Om skyldighet att teckna försäkring enligt ovan åligger IBAB:s avtalspart och denne inte fullgör denna skyldighet, så har IBAB:s avtalspart inte rätt att nyttja de tjänster som IBAB tillhandahåller.