

Inlandsbanan

Järnvägsnätsbeskrivning 2015

Del 1

Utgåva 1



INNEHÅLL

1	Allmän information	5
1.1	Inledning	5
1.2	Juridisk status	5
1.2.1	Ansvar	5
1.3	Giltighetstid och ändringar	5
1.3.1	Giltighetsperiod	5
1.3.2	Ändringar	5
1.4	Publicering	5
1.5	Kontakter för mer detaljerad information	5
1.6	Samarbete mellan infrastrukturförvaltare	5
1.7	Ordlista	6
2	Villkor för tillträde och trafikering	7
2.1	Inledning	7
2.2	Allmänna tillträdesvillkor	7
2.2.1	Villkor för att ansöka om tågläge	7
2.2.2	Trafikeringsrätt	7
2.2.3	Ansvar	7
2.3	Ansökan om kapacitet	7
2.4	Allmänna affärsvillkor	8
2.4.1	Ramavtal	8
2.4.2	Trafikeringsavtal	8
2.5	Operativa regler	8
2.6	Specialtransporter	8
2.7	Farligt gods	8
2.8	Godkännande process för fordon	8
2.9	Behörighetskrav för operativ personal	9
2.10	Provkörning av fordon	9
3	Infrastruktur	10
3.1	Inledning	10
3.2	Järnvägsnätets omfattning	10
3.2.1	Gränser	10
3.2.2	Anslutande infrastruktur	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	12
3.3.2.6	Elförsörjning	12
3.3.3	Trafikstyrnings och kommunikationssystem	12
3.3.3.1	Kommunikation	12
3.3.3.2	ATC	12
3.4	Trafikrestriktioner	12
3.4.1	Särskild infrastruktur	12
3.4.2	Miljörestriktioner	12
3.4.3	Farligt gods	12
3.4.4	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	13
3.6.3	Underhålls och serviceanläggningar för järnvägsfordon.....	13
3.6.4	Bränsledepåer.....	13
3.6.5	Tekniska anläggningar	13
3.6.6	Godsterminaler	13
3.7	Planerad utveckling av infrastrukturen	13
4	Kapacitetstildelning	14
4.1	Inledning	14
4.2	Processbeskrivning	14
4.2.1	Uppgifter i ansökan.....	15
4.3	Ansökan om kapacitet	15
4.3.1	Tilldelningsprocess	15
4.3.2	Ad hoc-process	15
4.4	Tilldelningsprocessen.....	15
4.4.1	Samordning	15
4.4.2	Twistlösning.....	15
4.4.3	Överbelastad infrastruktur	16
4.4.4	Kapacitetsanalys.....	16
4.4.5	Kapacitetsförstärkningsplan	16
4.4.6	Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen.....	16
4.5	Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten	16
4.6	Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas.....	16
4.7	Specialtransporter och farligt gods	17
4.7.1	Tågläge med specialtransport.....	17
4.7.2	Tågläge med farligt gods	17
4.8	Särskilda åtgärder i händelser av störningar	17
4.8.1	Förutsägbara problem.....	17
4.8.2	Problem som inte kan förutses.....	17
4.8.2.1	<i>Röjning.....</i>	<i>17</i>
4.8.2.2	<i>Bärgning.....</i>	<i>17</i>
4.8.2.3	<i>Olyckshantering</i>	<i>17</i>
5	Tjänster	18
5.1	Inledning	18
5.2	Tillträdestjänster	18
5.3	Bantillträdestjänster samt tillhandahållande av tjänster	18
5.3.1	Användning av utrustning för leverans av drivmotorström	18
5.3.2	Bränsledepåer.....	18
5.3.3	Driftplatser för resenärer, inklusive byggnader och övriga faciliteter	18
5.3.4	Godsterminaler	18
5.3.5	Rangerbangårdar	18
5.3.6	Spår eller spårområde för tågbildning	18
5.3.7	Sidospår för uppställning	18
5.3.8	Underhålls och andra tekniska anläggningar.....	18
5.4	Tilläggstjänster	18
5.4.1	Tillhandahållande av drivmotorström.....	18
5.4.2	Bränsle	19
5.4.3	Service för tåg (värmeposter).....	19
5.4.4	Tågbildningstjänster	19
5.4.5	Tjänster gällande specialtransporter och farligt gods.	19
5.4.6	Andra tilläggstjänster.....	19
5.5	Extra tjänster	19
6	Avgifter.....	20
6.1	Avgiftsprinciper	20
6.1.1	Tillträde till anläggningar	20
6.1.1.1	<i>Tåglägesavgift.....</i>	<i>21</i>
6.1.1.2	<i>Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande.....</i>	<i>21</i>
6.1.2	Tillhandahållande av tjänster	21
6.1.3	Tilläggstjänster.....	21
6.2	Avgiftssystem	21
6.2.1	Tåglägesavgift debiteras efter tilldelad tjänst.....	21

6.2.2	Bantillträdestjänster och övriga tjänster.....	21
6.2.3	Marginalkostnadsbaserade avgifter och övrig särskild avgift för persontrafik	21
6.2.4	VERKSAMHETSTYRNING MED KVALITETSAVGIFTER.....	21
6.2.5	Underlag för avgiftsberäkning samt redovisning av avgiftsunderlag	22
6.3	Tariffer	22
6.3.1	Tillträdestjänster.....	22
6.3.1.1	<i>Tåglägesavgifter.....</i>	22
6.3.1.2	<i>Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande.....</i>	22
6.3.2	Bantillträdestjänster.....	22
6.3.2.1	<i>Tillträde till spårkapacitet vid plattformar för resandeutbyte eller vid plattform för enklare service.....</i>	22
6.3.2.2	<i>Tillträde till spår för uppställning</i>	23
	<i>Övrig uppställning</i>	23
6.3.2.3	<i>Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon.....</i>	23
6.3.3	Tilläggs tjänster enligt 5.4	24
6.3.3.1	<i>Växling och andra tjänster.....</i>	24
6.3.4	Provkörning av fordon på Inlandsbanan spåranläggning	24
6.4	Förändring av avgifter	24
6.5	Debitering	24

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 14 december 2014 klockan 00.00, till och med 12 december 2015 klockan 24.00.

Denna period utgör tågplan T15.

1.3.2 Ändringar

Eventuella ändringar görs i samråd med berörda parter och kommer att publiceras på Inlandsbanans hemsida, (<http://www.inlandsbanan.se>). Den som tilldelats tågläge som berörs av ändringen kommer att meddelas skriftligen.

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 säkerhet.

1.5 Kontakter för mer detaljerad information

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

1.6 Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

Inlandsbanan AB samråder med Trafikverket om tider för kapacitetstilldelningsprocessen. Europeiska infrastrukturförvaltare har tecknat ett samarbetsavtal om en gemensam sälj- och marknadsföringsorganisation för kapacitetsfördelning av internationell järnvägstrafik. Det innebär att ett järnvägsföretag eller auktorisation med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik på Inlandsbanan.

1.7 Ordlista

Bärgning

Åtgärder i förekommande fall efter avslutad röjning i syfte att omhänderta jämvägsföretagets 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 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 spåranläggningen 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 jämvägsföretag eller den som har rätt att organisera järnvägstrafik, om förutsättningar och villkor för trafik på Inlandsbanans järnvägsnät.

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.

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 järnvägslagen, järnvägsförordningen samt föreskrifter som gäller med stöd av dessa författningar. Vissa föreskrifter utfärdade av Järnvägsinspektionen gäller fortfarande. De ingår i Banverkets författningssamling BV-FS. Transportstyrelsens författningssamling benämns JvSFS.

2.2 Allmänna tillträdesvillkor

För att trafikera järnvägsnätet krävs antingen licens och säkerhetsintyg 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 trafikorganisationsföretag.

2.2.2 Trafikeringsrätt

Enligt järnvägslagen kap 5 , SFS 2004 : 519.

Tillstånd och säkerhetsintyg för järnvägsföretag

Enligt järnvägslagen kap 3, SFS 2004 : 519.

Säkerhetsstyrningssystem

Regleras i Transportstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag.

Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JTF)

Inlandsbanan AB tillämpar JvSFS (2008:7)

Ytterligare info finns på <http://www.transportstyrelsen.se>

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).
- Genom lag (1985:193) om internationell järnvägstrafik är stora delar av bestämmelserna i fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 (COTIF 1980) införivade.

Trafikeringsavtalet innehåller också 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 regressvis 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 driftförhållanden. Den sökande bör därför i sin ansökan ange vilka uppgifter som anses vara affärs- och driftförhållanden 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 trafikorganisationsföretag. 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 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 de dokument som anges på Inlandsbanan AB:s hemsida www.inlandsbanan.se under rubriken säkerhet. Inlandsbanan AB ansvarar för delgivning av nyutgåvor till berörda trafikutövare via E-mail mot läskvitto. Kontaktansvarig är Per Bruzell telefon 063-19 31 06.

2.6 Specialtransporter

Specialtransporter får framföras sedan Inlandsbanan AB fattat beslut om transporttillsåndet. 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. Transportstyrelsen utövar tillsyn över transporter med farligt gods på järnväg.

2.8 Godkännande process för fordon

Godkännandeprocessen för fordon regleras i järnvägslagen och järnvägsförordningen.

2.9 Behörighetskrav för operativ personal

För att få utföra trafik på Inlandsbanan AB:s spåranläggning måste krav som framgår av järnvägslagen (2004:519), järnvägsförordningen (2004:526), lagen om behörighet för lokförare (2011:725), förordningen om behörighet för lokförare (2011:728) och föreskrifter som gäller med stöd av dessa författningar vara uppfyllda

Järnvägsföretagens uppfyllande av dessa krav granskas genom Transportstyrelsens tillståndsprövning, bland annat med avseende på järnvägsföretagets bestämmelser om utbildning och behörighetskrav på hälsa och hälsoundersökning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

Järnvägsföretagen ansvarar för att de bestämmelser och villkor som ligger till grund för tillståndsgivningen följs.

Personal som inte utför arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten, men som måste vistas och arbeta inom spårområdet, ska vara utbildad i och följa Trafikverkets regler för arbetsmiljö och säkerhet för järnvägsföretag vid aktiviteter inom spårområdet (BVF 924).

2.10 Provkörning av fordon

Vid provkörning av fordon på Inlandsbanan kontakta Mats Westling 063-19 31 40.

3 INFRASTRUKTUR

3.1 Inledning

Enligt järnvägslagen ska en infrastrukturförvaltares beskrivning av det järnvägsnät som förvaltaren råder över innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur.

3.2 Järnvägsnätets omfattning

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 säkerhet.

3.2.1 Gränser

Inlandsbanan AB:s spåranläggning sträcker sig från Mora i södertill Gällivare i norr samt system-S mellan Orsa och Furudal. Gränser mot andra infrastrukturförvaltare enl bilaga 1.

3.2.2 Anslutande infrastruktur

Punkterna 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 på 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, Åsarna, Svenstavik, Fåker, Lit, Jämtlands Sikås, Ulriksfors, Hoting, Dorotea, Meselefors, Vilhelmina, Voymån, Storuman, Lomselenäs, Sorsele, Slagnäs, Arvidsjaur, Moskosel, Kåbdalis och Jokkmokk.

Linjeplatser Inlandsbanan AB

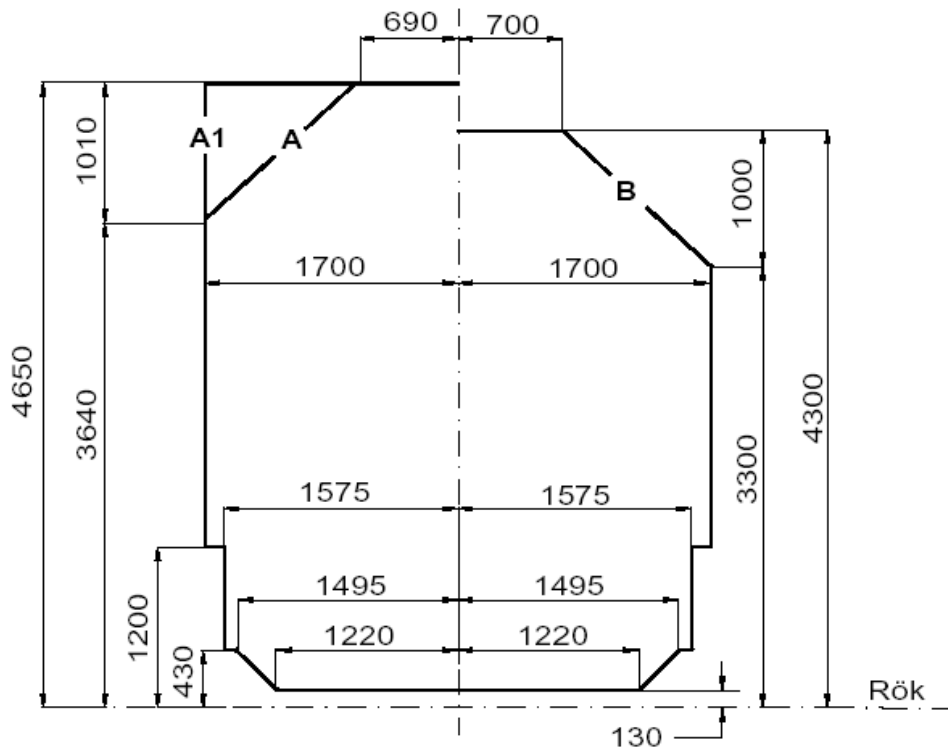
Tallhed, Överhogdals grusgrop, Röjan, Brånan, Skuckuviken, Åskott, Munkflohögen, Lövberga, Storbergets industrispår, Lövliden, Vinlidsberg, Avaviken, Klocksta, Norra Kikkejaur, Varjisträsk och Maitum.

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 bärformåga

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

Mora – Sveg	22,5 t
Sveg – Brånan	22,5 t
Brånan-Brunflo	20,0 t
Östersund – Arvidsjaur	22,5 t
Arvidsjaur – Gällivare	20,0 t
Orsa – Furudal	22,5 t

3.3.2.3 Lutningar

Inga anmärkningsvärda skillnader finns längs banan. Lutningarna varierar från 0-17 % med undantag för industrispåranläggningen i Skanderåsen som har 27 %.

För en mer detaljerad information om lutningarna på Inlandsbanan ta kontakt med Torbjörn Sterner telefon 063-19 31 12.

3.3.2.4 Största tillåtna hastighet

Uppgifter om största tillåtna hastighet finns angivet i Inlandsbanans linjebok IBF 64:3 som finns på Inlandsbanans hemsida, (<http://www.inlandsbanan.se>). Hastighetsnedsättningar kan förekomma och framgår av uppgifter i körordersystemet.

3.3.2.5 Maximala tåglängder

Enligt de säkerhetsföreskrifter som finns anges maximalt tillåtna tåglängder med hänsyn till bromsgruppen.

- Bromsgrupp P/R 730 meter
- Bromsgrupp G 880 meter

Ovanstående bestämmelser innebär inte att infrastrukturen generellt tillåter dessa tåglängder. Vilka tåglängder som tillåts prövas i processen för tilldelning av tillträdestjänster.

3.3.2.6 Elförsörjning

Inlandsbanans spåranläggning saknar kontaktledning.

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 spärfärder 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

Inlandsbanan AB har infört järnvägsradiosystemet GSM-R enligt europeisk standard.

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.

3.4.1 Särskild infrastruktur

Inga restriktioner.

3.4.2 Miljörestriktioner

Inlandsbanan AB har inga miljörestriktioner.

3.4.3 Farligt gods

Inlandsbanan AB följer MSBFS 2009:3.

3.4.4 Broar

Eventuella restriktioner anges i körordersystemet.

3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

Inlandsbanan AB har inga större banarbeten inplanerade som påverkar infrastrukturen under T15.

3.6 Platser där tjänster tillhandahålls

3.6.1 Tågbildningsplatser

Tågbildningsplats är det övergripande begreppet för de platser där tåg och spärfärder bildas, oavsett om det är gods eller resandetrafik.

Det finns tre typer av tågbildningsplatser: rangerbangårdar, växlingsbangårdar och övriga bangårdar.

Förutsättningar:

Inlandsbanan AB har ingen rangerbangård.

Växlingsbangård definieras utifrån att följande två strecksatser uppfylls:

- 3 spår eller fler
- utdragsspår

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. Vid eventuellt behov tas detta upp i ansökan om tåglägen.

3.6.3 Underhålls och serviceanläggningar för järnvägsfordon

Inlandsbanan AB har en egen underhålls- och serviceanläggning i Östersund.

3.6.4 Bränsledepåer

Inlandsbanan AB har en egen bränsledepå placerad i Östersund. Därutöver finns depåer i Sveg och Hoting som efter överenskommelse med bränsleleverantören kan nyttjas.

3.6.5 Tekniska anläggningar

Inlandsbanan AB har en verkstad för järnvägsfordons underhåll i Östersund.

3.6.6 Godsterminaler

Inlandsbanan AB har inga godsterminaler.

3.7 Planerad utveckling av infrastrukturen

Inlandsbanan AB har påbörjat planeringen av införande av ERTMS regional.

4 KAPACITETSTILLDELNING

4.1 Inledning

I detta kapitel beskrivs Inlandsbanan AB:s process för tilldelningen av tillträdes tjänster. Formerna för tilldelningen på Inlandsbanans järnvägsnät regleras i 6 kapitlet i järnvägslagen och i 5 kapitlet i järnvägsförordningen. Dessutom förtydligar Transportstyrelsen hur tilldelningen enligt lagen skall tillämpas. (JvSFS 2005:1).

4.2 Processbeskrivning

Processen delas in i:

- Tilldelningsprocess, som avser ettårig tågplan för perioden 2014-12-14 - 2015-12-12
- Ad hoc-process, som avser uppdatering av den ettåriga tågplanen vid nya kapacitetsbehov (t.ex justering av tilldelad kapacitet eller helt nya behov).

Tidplan för tågplanearbetet T15

Tidplan för tilldelning av kapacitet gällande 2014-12-14 – 2015-12-12	
2014-01-13	Förplanerade tåglägen för internationella korridorer klara.
2014-02-03	Första datum för ansökan Tågplan 2015
2014-04-14	Sista datum för ansökan till Tågplan 2015.
2014-07-07	Förslag till tågplan 2015 publiceras.
2014-07-07 2014-08-08	Synpunkts och samordningsperiod för internationella gränspassagetider.
2014-08-08	Synpunkter på förslag till tågplan 2015 ska inkommit trafikverket senast kl 09:00.
2014-08-25	Fastställande av internationella gränspassagetider.
2014-08-04 2014-08-29	Samordningsperiod.
2014-09-08	Datum för begäran om tvistlösning.
2014-09-19	Tvistlösning avslutad.
2014-09-19	Beslut om att förklara infrastrukturen överbelastad.
2014-09-22	Kapacitetstilldelning med tillämpning av prioriteringskriterier.
2014-09-26	Fastställd tågplan 2015 publiceras.
2014-10-14	Ad hoc processen startar.
2014-11-30	Sista datum för inlämnande av annonseringsbeställning för persontåg i tågplan 2015.
2014-12-14	Tågplan 2015 börjar gälla (trafikstart).

Utöver ovanstående tidplan gäller vid ansökan för sidospåren på Inlandsbanans spåranläggning samt tjänster som tillhandshålls av Inlandsbanan AB att ansökan skall ha inkommit senast 3 månader innan tågplanen skall fastställas.

Tilldelningsprocess

Här hanteras ansökan om kapacitet som inkommit senast 2014-04-10.

Tilldelningsprocessen resulterar i fastställd tågplan. I den fastställda tågplanen tilldelas kapacitet för perioden 2014-12-14 – 2015-12-12 med minut exakta angivelser.

AD hoc process

För ansökan om kapacitet eller justering av kapacitet som inkommit efter 2013-04-10 gäller att dessa hanteras inom ad hoc-processen.

Inom ad hoc-processen gäller att ansökningarna behandlas i den ordningsföljd de inkommit och svar lämnas inom 5 arbetsdagar.

Banarbeten av akut karaktär kan planeras med kort framförhållning och måste ibland av säkerhetsskäl tilldelas kapacitet som tidigare tilldelats någon annan sökande i fastställd tågplan eller ad hoc.

4.2.1 Uppgifter i ansökan

Av informationen i ansökan skall framgå:

- Vad ansökan avser
- Vilken sträcka som tågläget skall gälla
- Syftet med transporten
- Frekvensen, dvs 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 Tilldelningsprocess

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 sändes till Driftledningscentralen Gävle.

4.3.2 Ad hoc-process

Samma rutin som ansökan i tilldelningsprocess tillämpas. Se avsnitt ”4.3.1 tilldelningsprocess”. Datum se 4.2 Ansökan sändes till Driftledningscentralen Gävle.

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 tågplanepå period 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 tillträdelstjänsten 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, skall 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 skall 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, skall 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.

Grundläggande princip.

Den grundläggande principen för Inlandsbanan AB:s prioriteringskriterier är att välja den lösning av konflikter som ger den största samhällsekonomiska nyttan. Detta förutsätter att det finns motstridiga intressen som inte låter sig lösas utan användning av prioriteringskriterierna som argument under samordning eller som grund för fastställande av tågplanen.

4.4.4 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).

4.4.5 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 jämvägsföretagens fordon

4.4.6 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 tågplanen.

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 beredskapsplaner 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

Avtal har tecknats med EuroMaint Rail AB gällande röjning.

4.8.2.2 Bärgning

Inlandsbanan AB har en egen verkstad med bärgningskapacitet vilket omfattar infrastruktur på sträckan (Mora) – (Gällivare) samt Orsa – Furudal.

4.8.2.3 Olyckshantering

Rutiner för hantering, anmälan och samverkan vid olycka, tillbud till olycka och avvikelse som inneburit olycksrisker vid järnvägstrafik framgår av bilaga 2.

5 TJÄNSTER

5.1 Inledning

5.2 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.

5.3 Bantillträdestjänster samt tillhandahållande av tjänster

5.3.1 Användning av utrustning för leverans av drivmotorström

Finns inte tillgängligt på Inlandsbanan AB.

5.3.2 Bränsledepåer

Bränsledepåer finns i Sveg, Östersund och Hoting.

5.3.3 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.

5.3.4 Godsterminaler

Med spårkapacitet inom godsterminal menas ett avgränsat område som är anslutet till järnvägsnätet och avsett för lastning och lossning av gods och lastbärare eller omlastning från järnväg till ett annat trafikslag.

På godsterminaler förvaltas spåren i de flesta fall av Inlandsbanan AB. I enstaka fall förvaltas spåren av järnvägsföretag eller andra infrastrukturförvaltare, exempelvis kommuner.

För information kontakta Mats Westling telefon 063-19 44 21.

5.3.5 Rangerbangårdar

Inlandsbanan AB har inga rangerbangårdar.

5.3.6 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 kontakta Mats Westling telefon 063-19 31 40.

5.3.7 Sidospår för uppställning

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

5.3.8 Underhålls och andra tekniska anläggningar

Tjänsten består av spårkapacitet i anslutning till underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar, exempelvis verkstadsverksamhet. Tjänsten tillhandahålls av Inlandsbanan AB i Östersund.

För information kontakta Bertil Johnson 063/193121.

5.4 Tilläggsjänster

5.4.1 Tillhandahållande av drivmotorström

Inlandsbanan AB tillhandahåller inte drivmotorström. För driftplatserna Mora, Östersund och Gällivare kan det erbjudas av Trafikverket.. För mer information se Trafikverkets jämvägsnätsbeskrivning.

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.

5.4.4 Tågbildningstjänster

Med tågbildning avses växling och tillhörande tjänster för att upplösa och bilda tåg på trafikplatser. För information kontakta Mats Westling 063-19 31 40.

5.4.5 Tjänster gällande specialtransporter och farligt gods.

Inlandsbanan AB tillhandahåller tjänster gällande handläggning av specialtransporter och farligt gods.

5.4.6 Andra tilläggstjänster

Inlandsbanan AB kan till viss del hyra ut lok/motorvagnar mot avgift.

5.5 Extra tjänster

Inlandsbanan AB tillhandahåller inte några andra extra tjänster.

6 AVGIFTER

6.1 Avgiftsprinciper

I detta avsnitt 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§).

Rabatt

För att främja utvecklingen av järnvägstrafik eller användningen av avsevärt underutnyttjade 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 T14.

Extra avgifter för utnyttjande av överbelastad infrastruktur eller rabatter tillämpas inte i T14.

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 trafikutövande

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.

Driftsavgift

Driftsavgift speglar de kostnader för att underhålla infrastrukturen som en tillkommande tågrörelse ger upphov till. Spåravgiften 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 VERKSAMHEISSTYRNING MED KVALITETS AVGIFTER.

Då Inlandsbanan AB är ett lågt trafikerat järnvägsnät och delar av järnvägs nät, 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, tågkilometer och antal tankade liter diesel till berörd järnvägsföretagare.

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 Tåglägesavgifter

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

Avgiften för tåglägen debiteras tertial vis för tilldelat tågläge.

6.3.1.2 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande

För nyttjande av tågläge tas avgift ut för följande komponenter:

Marginalkostnadsbaserade utgifter

	Avgift	Enhet
Spåravgift	0,0050 kr	Per brutto ton kilometer
Olycksavgift	0,88 kr	Per tågkilometer
Driftavgift	0.18	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 det trafikutövande som redovisats.

6.3.2 Bantillträdestjänster

6.3.2.1 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
Tågvärme-post	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

För tågbildningstjänster eller utväxling av vagnar till industri tas en avgift ut i enlighet med Inlandsbanan AB:s självkostnad. *Tjänster gällande specialtransporter*

Inlandsbanan AB debiterar en handläggningskostnad för ansökan om specialtransporter. Om extra ordinära åtgärder krävs vid framförandet av specialtransporter, skall 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. Faktureringsunderlag skickas månadsvis till kunden.

Tjänst	Avgift	Enhet
Handläggning vid ansökan om transportvillkor för specialtransport	1000 kr	Per timme

6.3.4 Provkörning av fordon på Inlandsbanan spåranläggning

Tjänst	Avgift	Enhet
Handläggning vid ansökan om provkörning av fordon	750 kr	Per timme

Avgiften för handläggning och tjänster som kan uppstå i samband med provkörning, debiteras månadsvis.

6.4 Förändring av avgifter

Inlandsbanan AB bedriver ett arbete för att skapa bättre kunskap om jämvägstrafikens 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 elektronsikt 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.

Bilaga 1

Anslutningspunkt från IBAB spåranläggning	Spåret går till	Anslutande infrastrukturförvaltare
Mora - Brunflo Mora driftplatsgräns km 221.570 Orsa driftplats vändskiva Sveg driftplats spår9 Sveg driftplats spår4 Skuckuviken linjeplats huvudspår km 481.538 Svenstavik driftplats huvudspår km 473.380 & 474.215 Haxäng (Brunflo driftplats) huvudspår km 524.271 Brunflo driftplatsgräns km 523.730	Mora driftplats Lokstallet Orsa Torvfabrik HMAB Svegs såg AB Bergs kommun Bergs kommun Haxäng virkesterminal Brunflo driftplats	Trafikverket Orsa Järnvägsförening Härjedalens kommun Härjedalens kommun & Svegs Såg AB Bergs kommun Bergs kommun Trafikverket Trafikverket
Orsa – Furudal (System S) Tappudden linjeplats huvudspår km 86.645	Hedlunds Såg AB	Hedlunds Såg AB
Östersund - Storuman Östersunds driftplatsgräns km 5.695 Jamtli linjeplats huvudspår km 1.925 Jämtlands Sikås driftplats, huvudspår km 80.410 Hoting driftplats, huvudspår km 162.225 & 164.300 Dorotea driftplats, huvudspår km 189.300 Storbergets ind-sp, linjeplats km 190.257 Vilhelmina timmer linjeplats (Lövliden) km 248.205 Vilhelmina driftplats, huvudspår km 243.550 Vinlidsberg linjeplats km 302.125 & 302.660	Östersund driftplats Jamtli Östersund Jämtlands Sikås timmerterminal Hoting timmerterminal Dorotea Emballage Storberget industri Vilhelmina Timmer Timmerterminal Vilhelmina kommun Vinlidsberg Timmerterminal	Trafikverket Jämtlands läns museum SCA Skog AB SCA Skog AB Dorotea kommun Dorotea kommun SCA Skog AB, Piteå Vilhelmina kommun SCA Skog AB
Ulriksfors – Strömsund Huvudspår km 116.100 Strömsund driftplats, spår 1 km 119.100	Industricenter Strömsund SCF betongfabrik Strömsund	Strömsunds kommun Strömsunds kommun
Storuman – Gällivare Norra Kikkerjaur linjeplats huvudspår km 81.758 Gällivare driftplatsgräns km 348.385	Lundbergs träindustri Gällivare driftplats	Lundbergs träindustri Trafikverket

Inlandsbanan

Handläggare
Per Bruzell 063-19 31 06

IBF 06:1

Gäller från 2014-03-17
Omfattar 14 sidor
Utgåva 7

**Olycks/tillbudsrapportering samt
avvikelsehantering vid Inlandsbanan AB inkl.
dotterbolagen Inlandståget AB och
Inlandsbanan Turism AB.**

Innehållsförteckning

Olycks- och tillbudsrapportering	sid 3
Inledning	sid 3
Definitioner	sid 3
Omedelbar rapportering till Transportstyrelsen	sid 4
Allvarliga olyckor och tillbud	sid 4
Vilka uppgifter som den omedelbara telefonrapporten skall innehålla	sid 5
Övrig rapportering	sid 5
Anmälan till Arbetsmiljöverket	sid 6
Rapportering till bandriftledning	sid 6
Behov av spåravstängning	sid 6
Ledning av olyckors olika faser	sid 7
Säkrande av olycksplats	sid 7
Räddningsledaren	sid 7
Olycksplatsansvarig "OPA"	sid 7
Röjningsmedgivande och röjningstillstånd	sid 8
Röjning och bärgning	sid 8
Återupptagande av trafik	sid 8
Elskyddsansvarig	sid 8
Säkerhetsrutin för personal som varit inblandad i olycka/tillbud	sid 9
Vem har mandat att ta personal ur säkerhetstjänst	sid 9
Blankett för tillbud/olycksrapportering	sid 12
Avvikelsehantering	sid 10
Inledning	sid 10
Definition	sid 10
Olika typer av avvikelser	sid 10
Rapportering av avvikelser	sid 10
Hur hanteras avvikelser?	sid 11
Verkstad, avvikelser på fordon	sid 11
Blankett för avvikelserapportering	sid 14

Olycks- och tillbudsrapportering

Inledning

Detta dokument anger rutiner för olycks- tillbudsrapportering samt hantering och rapportering av avvikelser (sid 9) vid Inlandsbanan AB inkl. dotterbolagen Inlandståget AB samt Inlandsbanan Turism AB.

Bilagat finns blankett för olycks/ tillbudsrapportering bilaga 1, samt blankett för avvikelserapportering bilaga 2.

Definitioner

Brand: olycka som utgörs av brand eller rökutveckling i järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur eller annan egendom till följd av järnvägstrafik,

Kollision: olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon,

Olycka: oönskad och icke uppsåtlig plötslig händelse, eller följd av händelser, som får skadliga följder,

Personolycka: olycka där en person avlider (inklusive självmord) eller skadas men som inte utgörs av brand, kollision, plankorsningsolycka, påkörning, urspårning eller utsläpp,

Plankorsningsolycka: olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon och vägfordon eller annan vägtrafikant på en anordnad plankorsning,

Påkörning: olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon och annat föremål, men som inte är en plankorsningsolycka,

Tillbud: händelse som under några andra betingelser kunde ha lett till en olycka,

Urspårning: olycka som utgörs av att minst ett hjul på ett järnvägsfordon lämnar rälen,

Utsläpp: olycka som utgörs av att miljöfarligt gods eller annat miljöfarligt ämne släpps ut.

Bränder i järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur ska anmälas oavsett om de uppstått på grund av järnvägsdriften eller inte.

Bränder i annan egendom ska anmälas endast om de uppstått till följd av järnvägsdrift.

Omedelbar rapportering till Transportstyrelsens telefonberedskap

Omedelbar rapportering ska ske till Transportstyrelsens telefonberedskap öppen dygnet runt på telefon **0771- 510 920** alternativt **0746-46 31 85** vid:

1. allvarliga olyckor samt tillbud till sådana olyckor vid järnvägsdriften,
2. andra olyckor eller tillbud där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen,
3. sabotagehandlingar vid järnvägsdriften som medfört eller som hade kunnat leda till samma konsekvenser som en allvarlig olycka,
4. signaltekniska fel som har inneburit ett mindre restriktivt signalbesked,
5. fordonstekniska fel som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå,
6. utebliven eller kraftigt nedsatt bromsförmåga hos järnvägsfordon vid rörelse på huvudspår,
7. händelser där järnvägsfordon har varit i eller riskerat att ha kommit i en lång okontrollerad rörelse,
8. stoppsignalpassage där järnvägsfordon kommer ut i tågväg för ett annat tåg som har fått eller uppfattat körbesked,
9. andra fel eller brister hos trafikstyrningen, driften och trafikledningen, underhållet, infrastrukturen, energiförsörjningen eller den rullande materielen som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå, samt
10. andra väsentliga fel eller brister i säkerhetskänslighet

Inlandsbanan AB:s säkerhetschef ansvarar för och kontrollerar att denna rapportering till Transportstyrelsen har utförts.

Allvarliga olyckor samt tillbud till sådana vid järnvägsdriften

En allvarlig olycka är en olycka som har medfört att

1. minst en person har avlidit,
2. minst en person har blivit så allvarligt skadad att det uppskattas leda till sjukhusvård i mer än 24 timmar, eller
3. järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur, miljön eller egendom som inte transporterats med järnvägsfordonet har fått sådana skador att kostnaderna för dessa uppskattas uppgå till minst 150 000 euro.

Olyckor som endast av ren tillfällighet inte medfört konsekvenser enligt första stycket ska anmälas som ett tillbud till en allvarlig olycka.

OBS ! Fullständig larmlista återfinns i IBF 00:11 "Krisberedskap vid Inlandsbanan AB".

Vilka uppgifter ska den omedelbara telefonrapporteringen innehålla?

1. tid och plats för händelsen,
2. vad som hänt och, om känt, orsaker till händelsen,
3. vidtagna åtgärder med anledning av händelsen,
4. om händelsen inträffat vid persontrafik, godstrafik, banunderhåll eller provkörning,
5. om händelsen inträffat vid tågfärd, växling, spärrfärd eller annan trafikverksamhet,
6. i förekommande fall tågets eller spärrfärdens beteckning,
7. om en olycka är en brand, kollision, personolycka, plankorsningsolycka, påkörning, urspärning, utsläpp eller annan olycka,
8. antal passagerare, anställda, vägtrafikanter på plankorsning, obehöriga personer inom järnvägsområdet och övriga personer som avlidit eller blivit skadade,
9. uppskattade kostnader för skador på järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur, miljön och egendom som inte transporterats med järnvägsfordonet,
10. i förekommande fall följdolycka,
11. om farligt gods transporterats i samband med händelsen, samt
12. kontaktperson vid rapportering företag.

Personolyckor inkluderar till exempel:

- Olyckor som drabbar passagerare vid fall i vagn och fall vid av- eller påstigning.
- Olyckor som drabbar anställda vid olyckor i spårområde, på/i fordon och elolycka.
- Olyckor som drabbar personer som obehörigt beträder spåret och elolyckor.
- Olyckor som drabbar personer på plattform.

Även om en personolycka misstänks vara ett självmord ska den rapporteras.

Med farligt gods avses farligt gods enligt RID-S. Med farligt ämne avses ämne som inte utgör farligt gods men som ändå kan leda till skada på människa eller miljö, exempelvis utsläpp av diesel från ett loks bränsletankar.

Övrig rapportering

Efter varje inträffad olycka eller tillbud till olycka skall blankett enligt bilaga 1 ifyllas och lämnas till säkerhetschefen.

Utöver ovanstående, om en olycka eller tillbud inträffar, ska det anmälas till säkerhetschefen på Inlandsbanan AB som bedömer om en utredning ska göras (alternativt faktainsamling). Säkerhetschefen redogör för varje inträffad händelse vid ledningsgruppens sammanträde, där informeras också om eventuella åtgärder med anledning av händelsen.

En genomgång/diskussion av samtliga inträffade händelser skall utföras vid den årligen återkommande repetitionsutbildningen för personal i säkerhetstjänst.

Utsläpp av miljöfarligt ämne

Vid utsläpp av miljöfarligt ämne skall alltid en anmälan göras till kommunens miljökontor. Ansvarig för att sådan anmälan görs är miljösamordnaren.

Anmälan till Arbetsmiljöverket på telefon 010-730 90 00, efter kontorstid 08-737 15 55

Enligt arbetsmiljöverket 1977:1166 gäller följande:

2§ Har olycksfall eller annan skadlig inverkan i arbetet föranlett dödsfall eller svårare personskada eller samtidigt drabbat flera arbetstagare, skall arbetsgivaren utan dröjsmål underrätta Arbetsmiljöverket. Detsamma gäller vid tillbud som har inneburit allvarlig fara för liv eller hälsa.

Säkerhetschefen ansvarar för att rapportering till Arbetsmiljöverket har blivit utförd.

Rapportering till Trafikverkets bandriftledning

Anmälan om inträffad händelse eller upptäckt fel görs till bandriftledningen på telefon 0690-523 20.

Exempel på händelser som alltid skall felanmälas till bandriftledningen:

- olycka eller allvarligt tillbud till olycka
- upptäckta eller inrapporterade fel i spår- eller signalanläggning
- djurpåkörning
- bompåkörning
- brand
- otillåten stoppsignalpassage OSPA

Utredning av olycka och tillbud

Utredning av olyckor och tillbud genomförs av utbildad personal och ska bedrivas opartiskt. För olycksutredare gäller följande:

- Olycksutredaren är väl förtrogen med sitt uppdrag,
- Olycksutredaren arbetar sakligt och objektivt,
- Olycksutredaren tar hjälp av andras fackkunskap för att inhämta och utvärdera information som är nödvändig för undersökningens genomförande,
- Olycksutredare har de befogenheter som behövs för att slutföra undersökningen.

Säkerhetschefen vid Inlandsbanan AB ansvarar för att kalla ut olycksutredare vid inträffad olycka eller allvarligt tillbud.

Säkerhetschefen ansvarar för och kontrollerar att de åtgärder som angetts i utredningen följs upp och verkställs.

Behov av spåravstängning

Vid behov av akut felavhjälpling samt vid olyckshantering skall Inlandsbanans underhållsentreprenör besluta angående behov av spåravstängning. Inlandsbanan AB informeras snarast om dessa åtgärder.

Ledning av olyckors olika faser

Larmfasen är det skede då akuta åtgärder för skydd av olycksplatsen vidtas och kännedom om olyckan sprids så att erforderliga resurser kan dirigeras till olycksplatsen.

Räddningsfasen är det skede i olycksarbetet för vilket räddningsledaren är ansvarig. Den slutar när räddningsledaren meddelar att räddningen är avslutad och olycksplatsansvarige (OPA) övertar ansvaret och ledningen på olycksplatsen.

I de fall räddning inte varit aktuell leder och ansvarar OPA redan från första början arbetet på olycksplatsen.

Undersökningsfasen är det skede då säkrande av iakttagelser och insamling av fakta pågår vilket kan, i vissa fall, börja innan räddningsfasen avslutats. Undersökningsfasen avslutas först när samtliga inblandade olycksutredare lämnat röningsmedgivande till OPA som i sin tur lämnar rönningstillstånd.

Röningsfasen är skedet för rönning av fordon och förstört material.

Återställningsfasen är skedet då anläggningen återställs i ursprungligt skick. Den påbörjas först efter att åtgärderna på olycksplatsen är avslutade.

Under återställningsfasen leds arbetet på samma sätt som vid all annan felavhjälpning.

Säkrande av olycksplats

Den som är skydds- och säkerhetsledare (SoS ledare) och är anställd eller anlita av Inlandsbanan AB och kommer först till en olycksplats ska ombesörja att en säker arbetsplats skapas genom att utföra skydds- och säkerhetsplanering enligt JTF avd. 6 Fara och olycka, samt begära ett A-skydd.

Den som vidtagit åtgärder informerar så snart som möjligt OPA om dessa. OPA beslutar om vem som fortsättningsvis ska var SoS ledare respektive tillsyningsman.

Räddningsledaren

Fram till dess att räddningsledaren förklarar räddningen för avslutad, har denne hela lednings- och samordningsansvaret på olycksplatsen.

Olycksplatsansvarig ”OPA”

Efter att räddningsledaren förklarar räddningen för avslutad är OPA Inlandsbanan AB:s arbetsledning vid olycksplatsen.

Inlandsbanan AB har genom ett tecknat avtal med Bandriftledningen rutiner som säkerställer att en OPA larmas ut till en olycksplats.

Efter att OPA blivit utkallad, beger sig denne snarast till olycksplatsen och blir kvar där fram till dess att rönningstillståndet har lämnats och ev. rönning avslutats eller avbrutits.

I OPA:s arbetsuppgifter ingår även:

- samordningsansvar avseende arbetsmiljön.
- av olycksutredaren ev. tilldelad roll som faktainsamlare
- göra bedömningen om och när ytterligare personal behöver kallas in

OPA skall bära varselkläder/väst enligt TDOK 2013:0289 ”Säkerhet vid aktiviteter i spårområde”. Västen skall ha påtryckt identifikationstext ”olycksplatsansvarig”.

Röjningsmedgivande och röjningstillstånd

Vid alla olyckor skall den eller de som utreder efter avslutad faktainsamling, lämna röjningsmedgivande till OPA.

Om Statens haverikommission eller annan myndighet utreder olyckan har OPA att ta hänsyn till att deras röjningsmedgivande ska inhämtas.

Är flera järnvägsföretagare inblandade ska samtliga olycksutredare bevilja röjningsmedgivande.

När OPA fått medgivande och olycksplatsen är skyddad ur trafiksäkerhetspunkt kan röjningstillståndet lämnas.

Röjning och bärgning

Inlandsbanan AB har en egen verkstad med bärgningskapacitet vilket omfattar spåranläggningar på sträckorna (Mora) – (Gällivare) samt Orsa – Furudal.

Avtal är även tecknat med EuroMaint Rail AB gällande röjningshjälp.

Återställning av spåranläggning efter inträffad olycka

Återställning av järnvägsinfrastrukturen till ursprungligt skick utförs enligt tecknat underhållskontrakt med underhållsentreprenör, se IBF 51:0 ”Regler för underhåll och besiktning inom Inlandsbanan AB”.

Återupptagande av trafik

OPA beslutar i vilken omfattning som trafik kan tillåtas förbi olycksplatsen. Detta ska ske i samråd med övriga ansvariga funktionärer på olycksplatsen och de som utför undersökningen av olyckan. Innan avspärrat spår åter kan trafikeras stödjer OPA tillsyningsman för A-skyddet i åtgärder enligt JTF, samt eventuella åtgärder för hastighetsnedsättning (tavlor och kontakt med tågledaren) eller dylikt.

Elskyddsansvarig

Ska arbete utföras i ”farlig närhet” av högspänningsanläggning får detta inte påbörjas förrän denna fränkopplats, jordats och kortslutits.

Detta arbete måste utföras av behörig personal som är knuten till anläggningen. Sådan begäran sker via bandriftledningen.

Rutin för personal som varit inblandad i olycka/tillbud

Personal som varit inblandad i olyckshändelse där person/er avlidit eller skadats svårt och/eller stora materiella skador uppstått ska tas ur säkerhetstjänst. Detsamma gäller om personal varit inblandad i allvarligt tillbud till sådan olycka eller blivit utsatt för hot eller våld av allvarligt slag.

Innan personal återgår i säkerhetstjänst ska en läkarundersökning av behörig läkare genomföras, respektive avdelningschef i samråd med Säkerhetschef ansvarar för att den genomförs.

Vid behov av kamratstödjare m.m. se IBF 00:11 "Krishantering".

Befogenhet att ta personal ur säkerhetstjänst

Inlandsbanan AB:s avdelningschefer har befogenhet att ta egen underställd personal ur säkerhetstjänst. Utöver dessa har även Inlandsbanan AB:s säkerhetschef rätt att ta personal ur säkerhetstjänst oavsett berörd personals avdelnings/organisationstillhörighet.

Avvikelsehantering

Inledning

Detta avsnitt anger rutiner för avvikelsehantering inom Inlandsbanan AB inkl. dotterbolagen Inlandståget AB samt Inlandsbanan Turism AB.

Definition avvikelse: En avvikelse innebär att ett krav, en förväntan, en funktion eller en teknisk specifikation inte är uppfylld.

Olika typer av avvikelser

- **”Nytt fel”:** En typ av fel som man tror skulle kunna medföra risk för olycka eller annan allvarlig händelse och som man inte tidigare uppmärksammat.
- **Ett gammalt fel blir allvarligare:** Ett ”gammalt känt fel” som är allvarligare än man tidigare trott, och som skulle kunna medföra risk för olycka.
- **Onormalt många ”gamla fel”:** Ett ”gammalt fel”, alltså en skada man sedan tidigare vet brukar uppstå, som plötsligt ökar i antal, och som man tror kan medföra risk för en olycka.
- **Dokumentavvikelse:** Om exempelvis ett underhållsdokument eller en föreskrift saknar en instruktion för moment eller om ett moment inte går att utföra enligt dokumentet. En dokumentavvikelse kan även vara två dokument som motsäger varandra.
- **Rapporteringsavvikelse:** Om ett arbete inte är möjligt att rapportera i systemet, exempelvis en hjulaxel som monteras på ett fordon och enligt systemet sitter på ett annat fordon.

Rapportering av avvikelser

För att långsiktigt minska risken för säkerhets-, kvalitets-, och miljörelaterad påverkan vid Inlandsbanan AB skall kunskapen om avvikelser tillvaratas. Även en brist skall behandlas som en avvikelse. En brist kan t ex vara avsaknaden av tydliga rutiner eller instruktioner för att en viss åtgärd skall bli utförd på rätt sätt.

Alla anställda vid Inlandsbanan AB, Inlandståget AB, Inlandsbanan Turism AB är därför skyldiga att rapportera avvikelser men även potentiella risker för avvikelser som upptäckts. Rapportering görs genom att blanketten ”avvikelse rapport” bilaga 2 upprättas. Beskriv avvikelsen eller tillbudet så noggrant som möjligt och försök att få med följande information:

- Arbetsplats/Maskin el. dyl. (där händelsen inträffande)
- Eventuellt arbetsmoment som var aktuellt
- Beskrivning av avvikelsen
- Orsak till det som hänt
- Vilka akuta åtgärder som vidtagits
- Vilka korrigerande åtgärder som skall vidtas

- Eventuella förebyggande åtgärder
- Beräknade kostnader, om den informationen finns tillgänglig

Det är av största vikt att alla avvikelser rapporteras. Detta gäller även när någon tycker sig varit ”klumpig” eller agerat fel. Tanken är inte att kritisera eller att peka på någon enskild, utan att långsiktigt arbeta för att riskerna för liknande händelser minskas.

Hur hanteras avvikelser?

Var och en i tjänst, såväl Inlandsbanans personal som entreprenör/underentreprenör och järnvägsföretagare, som upptäcker en avvikelse som kan orsaka en oönskad händelse, är skyldig att anmäla detta till sin närmaste chef. Denne är skyldig att vidta de åtgärder som krävs för att åtgärda avvikelsen.

Alla avvikelser skall följas upp och kommuniceras vid ledningsgruppens möten samt vid personalträffar och utbildningar.

Verkstad, avvikelser på fordon

Skador på kunds fordon skall anmälas till fordonsägaren. Rapport skall ofördröjligen lämnas om skadan misstänks kunna vara en omedelbar trafiksäkerhetsrisk om den finns på andra fordon.

Den som tar emot klagomål från kund eller själv upptäcker avvikelse på våra, respektive kunders fordon, rapporterar detta skriftligen till verkstadsansvarig. Vid akuta felaktigheter rapporteras även direkt till verkstadsansvarig.

Följande uppgifter skall ingå:

- Datum när avvikelsen upptäcktes
- Kund som berörs av avvikelsen
- Typ av avvikelse
- Klagomål från kund
- Internt upptäckt händelse
- Risk för avvikelse eller annan oönskad händelse
- Beskrivning av avvikelsen/upptäckten
- Ev förslag till förbättring
- Eget namn och funktion

Verkstadschef kontrollerar så att de innehåller tillräckligt med uppgifter för att kunna utredas. Om något saknas begärs kompletterande uppgifter från den person som lämnat uppgifterna. Verkstadschef beslutar vid avvikelser på kunders fordon, inkl komponenter, artiklar och reservdelar, till vem avvikelserapporten ska sändas.

Blankett för Tillbud/Olycksrapportering

Bilaga 1

Namn	
Arbetsplats	
Datum, tidpunkt	

Beskrivning av tillbudet/olyckan

Känner du till om liknande tillbud/olycka inträffat tidigare? Ja Nej

Vilka andra konsekvenser kunde tillbudet/olyckan fått?

Vilka faktorer vad det som bidrog till att tillbudet/olyckan inträffade?

Tekniska brister i utrustning eller i skyddsanordning? Ja Nej

Brister i underhåll eller service? Ja Nej

Brister i arbetsinstruktioner? Ja Nej

Brister i utbildning? Ja Nej

Brister i kommunikation? Ja Nej

Brister i organisation? Ja Nej

Tidsbrist eller stress? Ja Nej

Brott mot säkerhetsföreskrifter? Ja Nej

Annat?

Förslag på vad du tycker bör göras för att något liknande inte ska inträffa igen?

Ort och Datum: _____

Underskrift: _____

Underskrift, skyddsombud: _____

Arbetsgivarens noteringar

Om olyckan/tillbudet var allvarligt, har det anmälts till myndighet? Ja Nej

Om ja, ange vilken/vilka: _____

Krävs en vidare utredning av tillbudet/olyckan Ja Nej

Om ja, klart när: _____ Uppföljning har skett datum: _____ Sign. _____

Återkoppling till rapporterande person, avdelning utförd Ja Nej

Ort och Datum: _____

Underskrift: _____

Blankett för Avvikelseberättelse

Bilaga 2

Namn	Händelsedatum	Arbetsplats/Händelseplats
------	---------------	---------------------------

Referenser

Styrande dokument/instruktion
Annat

Beskrivning: Vad har hänt/Hur har det hänt/Felbeskrivning (inblandat: Fordon/produkt/
/komponent/dokumentation/instruktion/datasystem etc)

Har detta hänt tidigare?

Möjliga konsekvenser samt Vidtagna åtgärder

Förslag på korrigerande åtgärder

Om möjligt beräknade kostnader

Arbetsgivarens noteringar

Krävs en vidare utredning av avvikelsen ? Ja Nej

Om ja, klart när: _____ Uppföljning har skett datum: _____ Sign. _____

Återkoppling till rapporterande person, avdelning utförd Ja Nej

Ort och Datum: _____

Underskrift: _____