

Inlandsbanan

Järnvägsnätsbeskrivning 2012

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	Provkörning av fordon	8
3	Infrastruktur	9
3.1	Inledning	9
3.2	Järnvägsnätets omfattning	9
3.2.1	Gränser	9
3.2.2	Anslutande infrastruktur	9
3.3	Beskrivning av infrastrukturen	9
3.3.1	Geografisk anläggningsöversikt	9
3.3.1.1	Spårtyper	9
3.3.1.2	Spårvidd	9
3.3.1.3	Driftplatser/Linjeplatser	9
3.3.2	Egenskaper	10
3.3.2.1	Lastprofil	10
3.3.2.2	Banans bärformåga	10
3.3.2.3	Lutningar	10
3.3.2.4	Största tillåtna hastighet	10
3.3.2.5	Maximala tåglängder	11
3.3.2.6	Elförsörjning	11

3.3.3	Trafikstyrnings och kommunikationssystem	11
3.3.3.1	<i>Kommunikation</i>	11
3.3.3.2	<i>ATC</i>	11
3.4	Trafikrestriktioner	11
3.4.1	Särskild infrastruktur	11
3.4.2	Miljörestriktioner	11
3.4.3	Farligt gods	11
3.4.4	Broar	11
3.5	Infrastrukturens tillgänglighet	11
3.6	Platser där tjänster tillhandahålls	12
3.6.1	Tågbildningsplatser	12
3.6.2	Sidospår för uppställning.....	12
3.6.3	Underhålls och serviceanläggningar för järnvägsfordon	12
3.6.4	Bränsledepåer	12
3.6.5	Tekniska anläggningar.....	12
3.6.6	Godsterminaler	12
3.7	Planerad utveckling av infrastrukturen.....	12
4	Kapacitetstilldelning.....	13
4.1	Inledning	13
4.2	Processbeskrivning	13
4.2.1	Uppgifter i ansökan	14
4.3	Ansökan om kapacitet	14
4.3.1	Tilldelningsprocess	14
4.3.2	Ad hoc-process	14
4.4	Tilldelningsprocessen.....	14
4.4.1	Samordning	14
4.4.2	Tvistlösning	14
4.4.3	Överbelastad infrastruktur	15
4.4.4	Kapacitetsanalys	15
4.4.5	Kapacitetsförstärkningsplan	15
4.4.6	Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen.....	15
4.5	Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten.....	15
4.6	Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas	15
4.7	Specialtransporter och farligt gods	16
4.7.1	Tågläge med specialtransport	16
4.7.2	Tågläge med farligt gods	16
4.8	Särskilda åtgärder i händelser av störningar	16
4.8.1	Förutsägbara problem	16
4.8.2	Problem som inte kan förutses.....	16
4.8.2.1	<i>Röjning</i>	16
4.8.2.2	<i>Bärgning</i>	16
4.8.2.3	<i>Olyckshantering</i>	16
5	Tjänster	17
5.1	Inledning	17
5.2	Tillträdestjänster.....	17
5.3	Bantillträdestjänster samt tillhandahållande av tjänster	17
5.3.1	Användning av utrustning för leverans av drivmotorström	17
5.3.2	Bränsledepåer	17
5.3.3	Driftplatser för resenärer, inklusive byggnader och övriga faciliteter	17
5.3.4	Godsterminaler	17
5.3.5	Rangerbangårdar	17
5.3.6	Spår eller spårområde för tågbildning	17
5.3.7	Sidospår för uppställning.....	17
5.3.8	Underhålls och andra tekniska anläggningar	17
5.4	Tilläggstjänster.....	17
5.4.1	Tillhandahållande av drivmotorström.....	17
5.4.2	Bränsle.....	18
5.4.3	Service för tåg (värmeposter)	18
5.4.4	Tågbildningstjänster	18
5.4.5	Tjänster gällande specialtransporter och farligt gods.	18

5.4.6	Andra tilläggstjänster.....	18
5.5	Extra tjänster	18
6	Avgifter	19
6.1	Avgiftsprinciper	19
6.1.1	Tillträde till anläggningar	19
6.1.1.1	<i>Tåglägesavgift</i>	<i>20</i>
6.1.1.2	<i>Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande</i>	<i>20</i>
6.1.2	Tillhandahållande av tjänster.....	20
6.1.3	Tilläggstjänster	20
6.2	Avgiftssystem.....	20
6.2.1	Tåglägesavgift debiteras efter tilldelad tjänst	20
6.2.2	Bantillträdestjänster och övriga tjänster	20
6.2.3	Marginalkostnadsbaserade avgifter och övrig särskild avgift för persontrafik.....	20
6.2.4	Underlag för avgiftsberäkning samt redovisning av avgiftsunderlag	20
6.3	Tariffer.....	21
6.3.1	Tillträdestjänster.....	21
6.3.1.1	<i>Tåglägesavgifter</i>	<i>21</i>
6.3.1.2	<i>Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande</i>	<i>21</i>
6.3.2	Bantillträdestjänster.....	21
6.3.2.1	<i>Tillträde till spårkapacitet vid plattformar för resandeutbyte eller vid plattform för enklare service</i>	<i>21</i>
6.3.2.2	<i>Tillträde till spår för uppställning</i>	<i>21</i>
6.3.2.3	<i>Övrig uppställning</i>	<i>22</i>
6.3.2.4	<i>Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon.....</i>	<i>22</i>
6.3.3	Tilläggstjänster enligt 5.4	22
6.3.3.1	<i>Växling och andra tjänster</i>	<i>22</i>
6.3.3.2	<i>Tjänster gällande specialtransporter.....</i>	<i>23</i>
6.3.4	Provkörning av fordon på Inlandsbanan spåranläggning.....	23
6.4	Förändring av avgifter.....	23
6.5	Debitering	23

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 11 december 2011 klockan 00.00, till och med 08 december 2012 klockan 24.00.

Denna period utgör tågplan T12.

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 44 21.

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 rövning i syfte att omhänderta järnvägsföretagets fordon eller egendom.

IBF

Inlandsbanans föreskrift.

Infrastrukturförvaltare

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

Spårfordon

Järnvägsfordon som kräver godkännande av tillsynsmyndigheten..

Järnvägsföretag

Den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd 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).

Rövning

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 spåransläggningen och som får genomföras på vissa villkor som beslutas av Inlandsbanan AB.

Största tillåtna axellast (STAX)

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

Körplan

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

Trafikeringsavtal (TRAV)

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

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 trafikorganisatörer.

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) införlivade.

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 regress vis kräva den andra parten med anledning av krav som framställs av tredje man.

2.3 Ansökan om kapacitet

Se kapitel 4.

2.4 Allmänna affärsvillkor

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

2.4.1 Ramavtal

Ett ramavtal är ett avtal om utnyttjande av infrastruktur som avser längre tid än en tågplan. Inlandsbanan AB kan träffa sådana avtal med järnvägsföretag eller 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 Halvar Handler telefon 063-19 44 07.

2.6 Specialtransporter

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

2.7 Farligt gods

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

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

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

Vid provkörning av fordon på Inlandsbanan kontakta Mats Westling 063-19 44 21.

3 INFRASTRUKTUR

3.1 Inledning

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

En karttjänst över Inlandsbanan finns på, <http://www.plankorsningar.st>

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 söder till 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, Vojmån, Storuman, Lomselenäs, Sorsele, Slagnäs, Arvidsjaur, Moskosel, Kåbdalis och Jokkmokk.

Linjeplatser Inlandsbanan AB

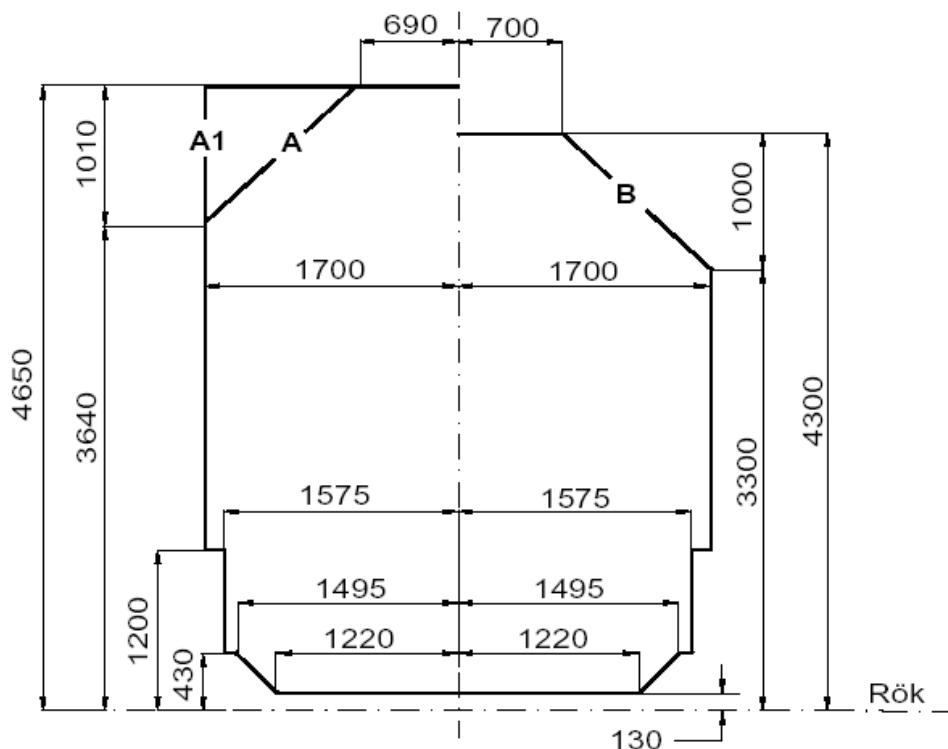
Tallhed, Överhogdals grusgrop, Röjan, Brånan, Skuckuviken, Åskott, Munkflohögen, Lövberga, Storbergets industrispår, Lövliden, Vinlidsberg, Avaviken, Klocksta, Norra Kikkejaur, Varjisträsk och Maitum.

3.3.2 Egenskaper

3.3.2.1 Lastprofil

LASTPROFIL A

LASTPROFIL B



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

3.3.2.2 Banans bärförmåga

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

Mora – Gällivare	22,5 t
Sveg – Östersund	20 t
Östersund – Arvidsjaur	22,5 t
Arvidsjaur – Jokkmokk	16 t
Jokkmokk – Gällivare	20 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 Jan Andersson telefon 063-19 44 05.

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 spåranslagning 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 spårfärder disponerar linjen under en begränsad tid. System S kontrolleras endast av en tågklarare, vanligen den tågklarare 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 inte infört järnvägsradiosystemet GSM-R enligt europeisk standard. Idag sker kommunikationen med mobiltelefon.

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

På sträckan Arvidsjaur – Gällivare samt system S Orsa - Furudal bedrivs idag ringa eller ingen trafik. Om ansökningar inkommer för dessa sträckor måste Inlandsbanan AB först genomföra en besiktning för att fastställa banans standard och därefter meddela den sökande vilka trafikförutsättningar och eventuella restriktioner som kommer att gälla

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 T12.

3.6 Platser där tjänster tillhandahålls

3.6.1 Tågbildningsplatser

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

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

Förutsättningar:

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 installation av GSM-R..

4 KAPACITETSTILLDELNING

4.1 Inledning

I detta kapitel beskrivs Inlandsbanan AB:s process för tilldelningen av tillträdelsetjänster. 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 2011-12-11 - 2012-12-08
- 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 T12

Tidplan för tilldelning av kapacitet gällande 2011-12-11 – 2012-12-08	
2011-01-10	Förplanerade tåglägen för internationella korridorer klara.
2011-02-01	Första datum för ansökan Tågplan 2012
2011-04-11	Sista datum för ansökan till tågplan 12.
2011-07-01	Förslag till tågplan 12 publiceras.
2011-07-01 2011-08-08	Synpunkts och samordningsperiod för internationella gränspassagetider.
2011-08-08	Synpunkter på förslag till tågplan 12 ska inkommit Inlandsbanan AB senast kl 09:00.
2011-08-22	Delgivningsperiod av beslutade internationella gränspassagetider.
2011-08-05 2011-08-29	Samordningsperiod.
2011-08-29	Datum för begäran om tvistlösning.
2011-09-08	Tvistlösning avslutad.
2011-09-08	Beslut om att förklara infrastrukturen överbelastad.
2011-09-12	Kapacitetstilldelning med tillämpning av prioriteringskriterier.
2011-09-16	Fastställd tågplan 12 publiceras.
2011-09-19	Sista datum för anmälan om behov av underlag för annonseringsbeställning för persontåg i tågplan 12.
2011-10-25	Ad hoc processen startar.
2011-11-13	Sista datum för inlämnande av annonseringsbeställning för persontåg i tågplan 12.
2011-12-11	Tågplan 12 börjar gälla (trafikstart).

Utöver ovanstående tidplan gäller vid ansökan för sidospåren på Inlandsbanans spåranslagning 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 2011-04-12.

Tilldelningsprocessen resulterar i fastställd tågplan. I den fastställda tågplanen tilldelas kapacitet för perioden 2011-12-12 – 2012-12-08 med minutexakta angivelser.

AD hoc process

För ansökan om kapacitet eller justering av kapacitet som inkommit efter 2010-04-14 gäller att dessa hanteras inom ad hoc-processen. I bilaga 3 framgår när tilldelning i ad hoc –processen startar.

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, d v s uppskattning av antal vagnar per vecka
- Antalet tåglägen per vecka, om det inte framgår av nästkommande punkt
- Tidpunkt för tågläget (avgångstid respektive ankomsttid)
- Datum för önskat tågläge
- Adress dit ansökan skall skickas
- Ansökan om tjänster

4.3 Ansökan om kapacitet

4.3.1 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 Ånge Box 102 84122 Ånge.

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 Ånge Box 102 84122 Ånge.

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 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 skall denne samtidigt inkomma till Inlandsbanan AB med en beskrivning av intressekonflikten, en konsekvensbeskrivning avseende produktion av tillträdelsetjänsten samt en motivering till varför de lösningar som föreslagits i samordningen inte accepteras.

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

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

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

4.4.3 Överbelastad infrastruktur

Om det efter samordningen fortfarande finns olösta intressekonflikter mellan sökande, 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 järnvägsföretagens 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 tåglägen.

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

4.6 Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas

Om tilldelad kapacitet efter fastställelse inte skall utnyttjas, skall Inlandsbanan AB omgående underrättas om att kapaciteten därmed är tillgänglig för annat utnyttjande. Den sökande som tilldelats kapacitet men inte utnyttjat

kapaciteten i vederbörlig omfattning skall på Inlandsbanan AB:s begäran avstå från kapaciteten. Detta gäller dock inte om det bristande utnyttjandet beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll. Genom dessa regler säkras att banan kommer till användning i praktiken. Om tilldelad kapacitet inte har utnyttjats, kan detta beaktas vid en senare tilldelning av kapacitet.

4.7 Specialtransporter och farligt gods

4.7.1 Tågläge med specialtransport

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

4.7.2 Tågläge med farligt gods

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

4.8 Särskilda åtgärder i händelser av störningar

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

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

4.8.1 Förutsägbara problem

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

4.8.2 Problem som inte kan förutses

4.8.2.1 Röjning

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 44 21.

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 063/194063.

5.4 Tilläggstjänster

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 järnvägsnätsbeskrivning.

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 44 21.

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 underutnyttjande linjer medger järnvägslagen tidsbegränsade rabatter under vissa villkor.

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

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

6.1.1 Tillträde till anläggningar

I detta avsnitt redovisas de avgiftsprinciper som Inlandsbanan AB stöder sig på för de olika tjänstekategorierna samt de marginalkostnadsbaserade avgifter som används i T12.

Extra avgifter för utnyttjande av överbelastad infrastruktur eller rabatter tillämpas inte i T12.

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.

Olycksavgift

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

Emissionsavgift

Emissionsavgiften speglar de samhällsekonomiska kostnader i termer av miljö- och hälsoeffekter som en tillkommande tågrörelse ger upphov till. Emissionsavgiften speglar kostnaderna för utsläpp av koldioxid och kostnader för utsläpp av kväveoxider. Avgiften varierar med antal liter diesel.

Avgiften varierar även med fordonets miljöklass. Reducerad avgift tas ut för de fordon som uppfyller EU:s standard för steg IIIA eller steg IIIB enligt Europa-parlamentets och rådets direktiv 1997/68/EG ändrat genom direktiv 2002/88/EG samt 2004/26/EG om avgaskrav för motorvagnar och lok.

För att få reducerad avgift krävs att järnvägsföretag och trafikorganisationer har ett typgodkännande från transportstyrelsen, där kraven för ovan nämnda steg uppfylls.

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, bruttoton kilometer och antal liter diesel.

6.2.4 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, tjänstetåg och spärrfärder) tas en avgift på 0,27 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	0,0036 kr	Per brutto ton kilometer
Olycksavgift	0,81 kr	Per tågkilometer
Dieseldrivna loktåg bas	0,92 kr	Per liter diesel
Dieseldrivna loktåg Miljöklassade steg IIIA	0,64 kr	Per liter diesel
Dieseldrivna loktåg Miljöklassade IIIB	0,56 kr	Per liter diesel
Dieseldrivna motorvagnar	0,88 kr	Per liter diesel
Dieseldrivna motorvagnar Miljöklassade steg IIIA	0,56 kr	Per liter diesel
Dieseldrivna motorvagnar Miljöklassade steg IIIB	0,49 kr	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 resandebutbytte 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.

6.3.2.3 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	650 kr	Per handläggnings-timme

6.3.2.4 Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon

Tjänst	Avgift	Enhet
Tågvärmepost	30 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.

6.3.3.2 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	750 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 järnvägstrafikens marginalkostnader.

6.5 Debitering

Samtliga avgifter betalas mot faktura från Inlandsbanan AB. Betalning skall ske senast 30 dagar från faktura datum. Vid dröjsmål med betalning debiteras dröjsmålsränta enligt räntelagen. Fakturaunderlag kan komma att tillhandahållas i elektronisk form. Kunden svarar själv för utskrift av 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 spår 9 Sveg driftplats spår 4 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

Inlands banan

Handläggare
Halvar Handler 063-19 44 07

IBF 06:1

Gäller från 2010-06-01

Omfattar 7 sidor

Utgåva 2

OLYCKS- OCH SÄKERHETSRAPPORTERING SAMT LEDNING VID OLYCKOR/TILLBUD PÅ INLANDSBANAN

Bakgrund till föreskriften

Denna föreskrift innehåller bestämmelser om säkerhetsrapportering enligt 2 kap. 5 a § järnvägslagen (2004:519) samt om sådan rapportering av olyckor, tillbud och brister som avses i 2 kap. 6 § den lagen och i 2 § första stycket 3 lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Definitioner

De beteckningar som används i denna föreskrift har samma betydelse som i järnvägslagen (2004:519) och i järnvägsförordningen (2004:526).

Därutöver förstås med

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 vägtrafikanter 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 farligt gods eller annat farligt 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.

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 olycka är eller 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.

Omedelbar rapportering

Inlandsbanan AB som infrastrukturförvaltare ska omedelbart per telefon till Transportstyrelsen anmäla

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 tågspår,
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.

Telefonberedskap dygnet runt

Omedelbar rapportering ska ske muntligt till Transportstyrelsen (finns dygnet runt en telefonberedskap) **Telefon 0746- 46 31 85** alternativt **0243-24 69 69**. Observera att man måste få svar hos Transportstyrelsen innan det kan godtas att händelsen har rapporterats.

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 konsekvenserna enligt första stycket ska anmälas som ett tillbud till en allvarlig olycka.

För att få en vägledning till punkt 2 – 10 se JvSFS 2008:1.

Vilka uppgifter ska anmälan innehålla?

Vid den omedelbara telefonrapporteringen ska anges

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 tågrörelse, växling, färd med arbetsfordon eller annan rörelse,
6. i förekommande fall tågnummer 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, om farligt gods transporterats i samband med händelsen, samt
11. kontaktperson vid rapporterande företag.

För att Transportstyrelsen ska kunna avgöra om en händelse ska rapporteras vidare till Statens haverikommission eller initiera en tillsynsaktivitet är det vissa uppgifter som är viktiga kring en anmäld händelse.

Övrig rapportering

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). Alla, så väl Inlandsbanans personal som entreprenör/underentreprenör och järnvägsföretagare som upptäcker en brist som kan påverka säkerheten, ska lämna in en avvikelserapport till närmaste chef som sänder den vidare till Säkerhetschefen.

En sammanställning av rapporterna görs av säkerhetschefen som även förvarar dokumentationen och diskuteras på ledningsgruppen för eventuella åtgärder. Avvikelser diskuteras även på repetitionsutbildningarna. Detta för att minimera risken till en större olycka och för att alla personer som uppehåller sig inom eller invid inlandsbanans område ska känna sig säkra.

Händelsebeskrivning

- Var inträffade avvikelserna
- Datum och klockslag
- Eventuella person/materiella skador
- Händelseförloppet

Larmlista för larmning finns i IBF 00:11.

Anmälan till Arbetsmiljöverket

Enligt arbetsmiljöförordningen gäller följande:

- 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. (Arbetsmiljöförordningen SFS 1977:1166 § 2).

Bandriftledningen

All felanmälan, (det kan vara en händelse eller förhållande som inte utgör en olycka eller ett tillbud till en olycka men som har samband med tågtrafiken och påverkar säkerheten i verksamheten, djurpåkörning, bompåkörning, signalfel, osv) ska rapporteras till Bandriftledningen i Ånge, telefon 0690-523 25.

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.

Ledning av olyckors olika faser

Räddningsfasen är det skede i olycksarbetet för vilket räddningsledaren är ansvarig. Den slutar när räddningsledaren meddelar att räddningen är avslutad och då övertar den olycksplatsansvarige (OPA) ansvaret och ledningen på olycksplatsen. I de fall räddning inte varit aktuell leder och ansvarar OPA från första början.

Inlandsbanan AB har genom ett tecknat avtal med Bandriftledningen rutiner som säkerställer att en OPA kommer till varje olycksplats vid inlandsbanans spåranläggningar inom avtalad tid och förblir där tills röjningstillstånd kan meddelas. OPA ska bära varselväst enligt BVF 923 med påtryckt identifikationstext ”olycksplatsansvarig”.

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 röjningsmedgivande till OPA som i sin tur lämnar röjningstillstånd.

Röjningsfasen är skedet för röjning av fordon och förstört material.

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

OLYCKSPLOTSANSVARIG är Inlandsbanan AB arbetsledning för olycksplatsen. I detta ingår arbetsuppgifter avseende samordningsansvar avseende arbetsmiljön. OPA beger sig snarast till olycksplatsen och är kvar där till dess att röjningstillståndet har meddelats och röjningen avslutats eller avbrutits.

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

Intill dess att räddningsledaren själv bestämt att räddningen är avslutad har räddningsledaren hela lednings- och samordningsansvaret på olycksplatsen. Under räddningsfasen är OPA direkt underställd räddningsledaren.

OPA kan av olycksutredaren tilldelas rollen som faktainsamlare, OPA bedömer om och när ytterligare personal behöver kallas in.

Bandriftledningen ringer ut OPA.

Röjningsmedgivande och röjningstillstånd

Vid alla olyckor ska alla 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.

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

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 bilaga 12 punkt 4 samt eventuella åtgärder för hastighetsnedsättning (tavlor och kontakt med tågledaren) eller dylikt.

Röjningsmedgivande

Den som är skydds- och säkerhetsledare (SoS ledare) och är anställd eller anlitad av Inlandsbanan AB och kommer först till en olycksplats ska ombesörja att en säker arbetsplats skapas genom att utföra skydds- och säkerhetsplanering enligt BVF 923 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.

När faktainsamlingen avslutats lämnar utsedd olycksutredare ett röjningsmedgivande till OPA.

Beviljande av röjningsmedgivande

- Är flera järnvägsföretagare inblandade ska samtliga olycksutredare bevilja röjningsmedgivande.
- Banentreprenörs olycksutredare beviljar röjningsmedgivande vid sammanstötning med enbart egna framförda fordon.

Röjning och bärgning

Inlandsbanan AB har en egen verkstad med bärgningskapacitet vilket omfattar spåranslagningar på sträckorna (Mora) – (Gällivare) samt Orsa – Furudal. Avtal är tecknat med Euromaint gällande röjning.

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.

- **Säkerhetsrutiner för personal vid Inlandsbanan AB.**

Personal ska omedelbart tas ur säkerhetstjänst efter att ha varit inblandad i:

- a. Olyckshändelser där människa avlidit eller skadats svårt och/eller stora materiella skador uppstått. Detsamma gäller när man blivit utsatt för hot eller våld av allvarligt slag.
- b. Olyckshändelse eller hot och våld av mindre allvarligt slag och då den anställde själv önskar det, detsamma gäller vid tillbud.

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

Vid situationer som ovan tar skyddsombud eller kamratstödjure kontakt med den anställde, det är av stor betydelse att personal som råkat ut för svåra upplevelser omhändertas. Den anställde bör inte lämnas ensam utan får hjälp att ta kontakt med anhöriga och resällskap till bostaden vid behov.

Skyddsombud eller kamratstödjure ska de närmsta dygnet efter olyckan/tillbudet ta kontakt med den anställde för att kontrollera att denne får det stöd som behövs.