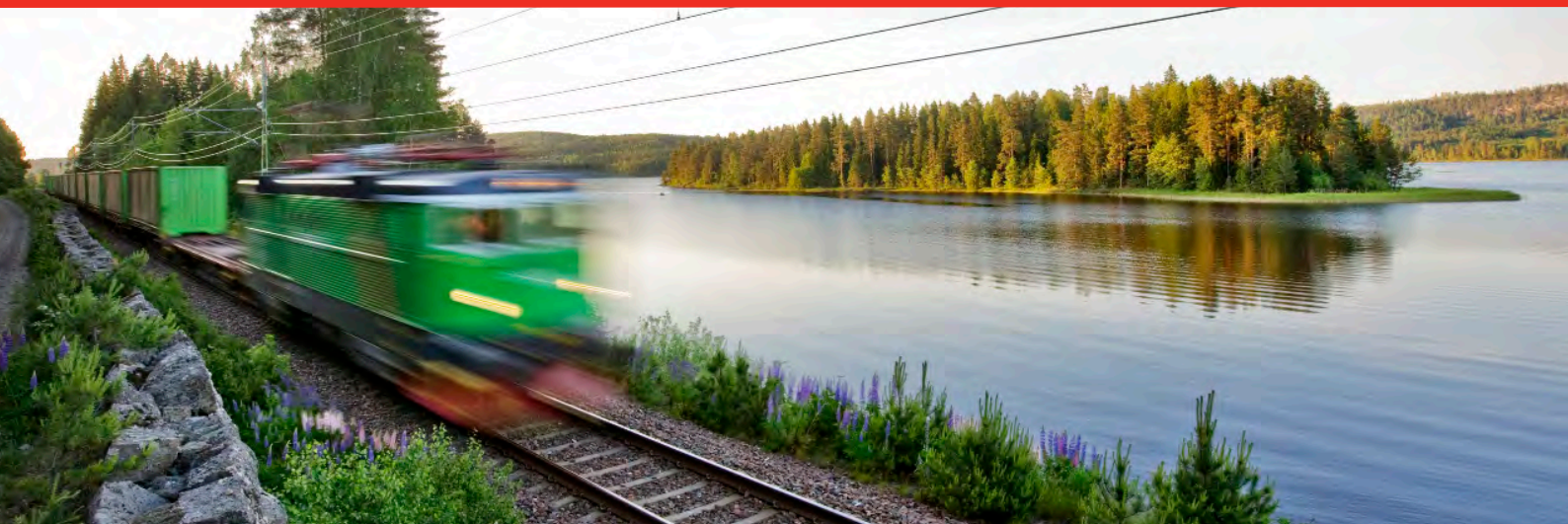


# Järnvägsnätsbeskrivning 2011

Del 1 Kapitel 2 - Villkor för tillträde och trafikering

Utgåva 2011-06-20



# Uppdateringar

Denna utgåva innehåller revideringar och uppdateringar enligt nedan och ersätter tidigare utgåvor.

Uppdatering	Infört
Avvikelsemeddelande 7, 2011-06-10	2011-06-20
Avvikelsemeddelande 6, 2011-03-31	2011-04-01
Avvikelsemeddelande 5, 2011-02-11	2011-02-16
Avvikelsemeddelande 4, 2010-11-18	2010-11-23
Avvikelsemeddelande 3, 2010-09-10	2010-09-20
Avvikelsemeddelande 2, 2010-03-30 Anpassad till Trafikverket	2010-04-23
Avvikelsemeddelande 1, 2010-02-25	2010-03-08
Ursprungsgåva	2009-12-13

## Innehållsförteckning

2	Villkor för tillträde och trafikering .....	2
2.1	Inledning .....	2
2.2	Allmänna krav för tillträde till tjänster .....	2
2.2.1	Krav för att ansöka om tågläge .....	2
2.2.2	Vem har rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik (godstrafik och/eller persontrafik)? .....	2
2.2.3	Tillstånd .....	3
2.2.4	Säkerhetsintyg .....	4
2.2.5	Ansvar .....	4
2.3	Allmänna affärsvillkor .....	5
2.3.1	Ramavtal .....	6
2.3.2	Tillträdesavtal .....	6
2.4	Operativa regler .....	7
2.4.1	Föreskrifter .....	7
2.4.2	Övrig information .....	9
2.5	Specialtransporter .....	10
2.6	Farligt gods .....	10
2.7	Godkännandeprocess för fordon .....	10
2.7.1	Kommunikationssystemet GSM-R .....	10
2.7.2	Godkännandeprocess då TSD tillämpas .....	11
2.7.3	Godkännandeprocess då TSD inte tillämpas .....	11
2.7.4	Provkörning .....	11
2.7.5	Krav på ETCS-utrustning .....	12
2.8	Behörighetskrav för operativ personal .....	12

## 2 Villkor för tillträde och trafikering

### 2.1 Inledning

I detta kapitel av järnvägsnätsbeskrivningen behandlas de villkor som gäller för tillgång till Trafikverkets tjänster och för trafikering av Trafikverkets järnvägsnät. Villkoren följer dels av författningar, dels av avtal med Trafikverket.

För att få tillgång till Trafikverkets tjänster gäller som huvudregel att den sökande ska uppfylla vissa författningsreglerade krav, vilka beskrivs närmare i avsnitt 2.2.

Därutöver gäller att den sökande, innan tjänsten nyttjas, ska träffa en överenskommelse med Trafikverket om villkoren för tjänstens nyttjande, se avsnitt 2.3.

I samband med nyttjande av Trafikverkets tjänster gäller ett antal bestämmelser, såväl med stöd av författning som enligt villkor i avtal med Trafikverket. Se avsnitt 2.4–2.8.

### 2.2 Allmänna krav för tillträde till tjänster

Trafikverkets tjänsteutbud riktar sig till järnvägsföretag och trafikorganisatörer, det vill säga den som har rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik enligt järnvägslagen, järnvägsförordningen och föreskrifter som gäller med stöd av dessa författningar.

Om det krävs någon form av tillstånd för att ansöka om och nyttja en tjänst, gäller att kraven måste vara uppfyllda senast vid ansökningstidens utgång.

#### 2.2.1 Krav för att ansöka om tågläge

Den som enligt järnvägslagen har rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik kan ansöka om tågläge. I båda fallen ställer lagen krav på tillstånd, se avsnitt 2.2.3.

#### 2.2.2 Vem har rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik (godstrafik och/eller persontrafik)?

För godstrafik gäller att ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät inklusive Trafikverkets järnvägsnät, och att den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § järnvägslagen och hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera järnvägstrafik på svenska järnvägsnät inklusive Trafikverkets järnvägsnät.

För persontrafik gäller från och med den 1 oktober 2010 att ett järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra persontrafik på svenska järnvägsnät inklusive Trafikverkets järnvägsnät samt att den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera persontrafik på svenska järnvägsnät inklusive

Trafikverkets järnvägsnät. I fråga om i vilken utsträckning en trafikhuvudman får utföra eller organisera persontrafik får regeringen meddela föreskrifter. Regeringen får vidare meddela föreskrifter om begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms central och Arlanda flygplats, men inte på så sätt införa sådana begränsningar för internationell persontrafik.

Regeringen meddelar därutöver föreskrifter om vem som, utöver vad som framgår av informationen i detta avsnitt av järnvägsnätsbeskrivningen, har rätt att utföra eller organisera trafik på Trafikverkets järnvägsnät.

### 2.2.3 Tillstånd

För de företag som önskar utöva trafik på den svenska järnvägsinfrastrukturen finns olika tillståndsformer som Transportstyrelsen kan bevilja:

- licens
- säkerhetsintyg del A och del B
- särskilt tillstånd.

#### 2.2.3.1 Licens

Licens är den del av tillståndet som utfärdas för de företag som tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik samt har sitt säte eller hemvist i Sverige.

I prövningen kontrolleras yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende för denna verksamhet samt att företaget genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafiken. Licenser utfärdade i EES eller i Schweiz gäller i Sverige.

#### 2.2.3.2 Särskilt tillstånd

Ett särskilt tillstånd kan beviljas de företag som avser att inom landet utföra endast

- lokal eller regional persontrafik på fristående järnvägsinfrastruktur
- regionala godstransporter
- trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur, eller
- till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel.

#### 2.2.3.3 Auktorisation

Auktorisation är ett tillstånd för den organisation eller det företag som avser att organisera men inte själv utföra järnvägstrafik. Detta tillstånd möjliggör ansökan om infrastrukturkapacitet hos Trafikverket och andra infrastrukturförvaltare. Stora godstransportköpare och länstrafikhuvudmän kan vara aktuella för auktorisation.

#### 2.2.3.4 Omprövning av tillstånd

Tillståndshavaren är skyldig att till Transportstyrelsen anmäla ändringar i verksamheten som kan medföra omprövning av tillståndet eller villkoren.

#### 2.2.3.5 Återkallelse av tillstånd

Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd om förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls, om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt järnvägs-lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av järnvägslagen, eller om

tillståndshavaren under minst sex månader inte använder en licens enligt 3 kap. 2 § järnvägslagen eller under minst ett år inte använder ett annat tillstånd enligt 3 kap. järnvägslagen.

### **2.2.3.6 Säkerhetsstyrningssystem**

Järnvägsföretagen ska själva ha de säkerhetsbestämmelser som behövs utöver järnvägslagen och de föreskrifter som är utfärdade med stöd av lagen. Vad som ska ingå i dessa säkerhetsbestämmelser, regleras i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:1) om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag.

### **2.2.3.7 Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JTF)**

Järnvägsstyrelsen har med stöd av 2 kapitlet 1 § i järnvägsförordningen beslutat om utgivning av trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) för bedrivande av trafik och trafiksäkerhetspåverkande arbeten på järnväg. Ytterligare information finns på Transportstyrelsens webbplats (<http://www.transportstyrelsen.se>).

## **2.2.4 Säkerhetsintyg**

Säkerhetsintyget visar att företaget har ett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller de svenska säkerhetskraven samt fordon som antingen är godkända i Sverige och/eller uppfyller EU-kraven på driftskompatibilitet. Säkerhetsintyget visar också att företaget har en ansvarsförsäkring som motsvarar de svenska kraven. För företag som bedriver järnvägstrafik inom EU/EES/Schweiz behövs en licens och säkerhetsintyg del A som kompletterats med ett säkerhetsintyg del B för respektive land där verksamheten utförs.

## **2.2.5 Ansvar**

Frågan om vilka bestämmelser som har störst betydelse för järnvägssektorn som sådan, behandlas i avsnitt 1.3. Den som bedriver verksamhet genom att organisera eller utföra trafik på järnvägsnätet, lyder dock samtidigt under ytterligare regelverk. Flera av dessa regelverk medför ansvar och åligganden, exempelvis de regler som hör till arbetsrätten samt bestämmelser inom miljö- och hälsoskyddslagstiftningen. 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. Författningarna 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 (2006:263) om transport av farligt gods, förordning (2006:311) om transport av farligt gods samt de föreskrifter som är utfärdade med stöd av dessa författningar.
- Järnvägstrafiklagen (1985:192) reglerar järnvägens skadeståndsrättsliga ansvar gentemot järnvägens kunder och tredje man. Lagen har i egenskap av speciallag företräde i förhållande till allmänna skadeståndsrättsliga regler. Vissa andra lagar med skadestandsregler 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.

Ansvarsbestämmelser följer vidare av det avtal med Trafikverket som ska träffas i samband med tilldelning av ett tågläge, se avsnitt 2.4. Förutom att reglera vilka ansvarsregler som ska gälla mellan parterna, reglerar avtalet också vem av parterna som är ansvarig gentemot tredje man. Med stöd av trafikeringsavtalet har parterna under vissa förutsättningar möjlighet att regressvis kräva den andra parten med anledning av krav som framställts av tredje man.

#### **2.2.5.1 Försäkring**

För att licens ska kunna beviljas gäller som ett krav att försäkring eller likvärdigt arrangemang ska täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafiken. När det gäller säkerhetsintyg avser kravet på försäkring eller likvärdigt arrangemang i stället täckning av den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller (ingår i säkerhetsintygets B-del). Således kan kravet på försäkring eller likvärdigt arrangemang vara mer specificerat vid prövningen av om säkerhetsintyg ska beviljas. Kraven i de båda fallen kan dock också vara sammanfallande.

För särskilt tillstånd gäller i princip samma krav på försäkring eller likvärdigt arrangemang som för licens och säkerhetsintyg. Kraven får dock anpassas till verksamhetens art och omfattning.

Försäkringsfrågan prövas i samband med beviljande av tillstånd för järnvägsföretag och följs upp genom Transportstyrelsens tillsynsverksamhet.<sup>1</sup>

## **2.3 Allmänna affärsvillkor**

Huvuddelen av Trafikverkets allmänna affärsvillkor regleras i Trafikverkets trafikeringsavtal, se avsnitt 2.3.2.

Handlingar inkomna till Trafikverket utgör allmänna handlingar. Huvudregeln är att dessa är offentliga. Trafikverket 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. Trafikverket tillämpar offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) 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 Trafikverket 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.

---

<sup>1</sup> Revidering enligt avvikelsemeldande 1

### 2.3.1 Ramavtal

Ett ramavtal är ett avtal om utnyttjande av infrastruktur som avser längre tid än en tågplan. Trafikverket kan träffa sådana avtal med järnvägsföretag eller trafikorganisatörer. Ramavtal kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller om avtalet på annat sätt utformas så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

### 2.3.2 Tillträdesavtal

I samband med tilldelning av ett tågläge ska Trafikverket och järnvägsföretaget eller trafikorganisatören ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för utnyttjande av tågläget (trafikeringsavtal). Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats.

Trafikeringsavtalet anger förutsättningar för trafiken samt vilka av Banverkets 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 ska gälla för den aktuella trafiken, i den utsträckning det är nödvändigt för att villkoren ska uppfylla bestämmelserna i järnvägslagen. Det beslut som Transportstyrelsen fattar i ärendet kan överklagas till länsrätten i Falun.

De tjänster som inte avtalas om genom trafikeringsavtal kräver särskild överenskommelse.

En mall för trafikeringsavtal finns publicerad på Trafikverkets webbplats .

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Jarnvagsnatsbeskrivning/Blanketter/>

Trafikverkets allmänna avtalsvillkor framgår av del 2.

För internationell tågtrafik finns möjlighet att teckna ett särskilt trafikeringsavtal i enlighet med en mall som tagits fram av den internationella föreningen RailNetEurope. Den finns publicerad på Trafikverkets webbplats .

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Jarnvagsnatsbeskrivning/Blanketter/>

## 2.4 Operativa regler

### 2.4.1 Föreskrifter

#### 2.4.1.1 Information från Trafikverket till järnvägsföretaget, före och under trafikutövning

Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) gäller som nationella regler för bedrivande av trafik och trafiksäkerhetspåverkande arbeten på järnväg.

Järnvägsföretag ska ha nödvändiga kompletterande bestämmelser i sina trafiksäkerhetsinstruktioner, enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter JvSFS 2008:8 och i sina övriga säkerhetsbestämmelser. (Se också avsnitt 2.2.3.)

Järnvägsföretag som trafikerar järnvägsnätet ska använda och följa de dokument som anges i del 2. Trafikverket ansvarar för dokumenten och för att dessa finns att tillgå på Trafikverkets webbplats. Kontaktinformation, se avsnitt 1.8

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Jarnvagsnatsbeskrivning/Jarnvagsnatsbeskrivning-2011/>

Enligt 10 § JvSFS 2008:7 ska järnvägsföretaget sammanställa en linjebok med beskrivning av de linjer som ska trafikeras, med utgångspunkt från information som Trafikverket ska tillhandahålla, på papper eller elektroniskt.

Tills vidare ges linjeboken ut enligt de rutiner som gällde innan JvSFS 2008:7 började gälla, vilket innebär att Trafikverket sammanställer de uppgifter som krävs och delger järnvägsföretagen dessa i form av en linjebok. Linjeboken är indelad i åtta delar: en för varje driftledningsområde (BVF 646.1–8). Järnvägsföretagen ansvarar för att förarna har tillgång till linjeboken.

#### 2.4.1.2 Information från järnvägsföretaget till Trafikverket under trafikutövning

Järnvägsföretaget svarar för att till Trafikverkets driftledning meddela avvikelser på 3 minuter eller mer, i förhållande till tilldelat tågläge. Järnvägsföretaget ska också lämna en prognos när avvikelsen kan vara avhjälp<sup>2</sup>.

#### 2.4.1.3 Elsäkerhet

De övergripande kraven på elsäkerheten finns i Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK-FS 2008:1, ELSÄK-FS 2008:2 och i ELSÄK-FS 2008:3. Mer information om Elsäkerhetsverket och föreskrifterna finns på Elsäkerhetsverkets webbplats (<http://www.elsakerhetsverket.se>).

#### Exempel på problemområden

Elöverbryggning är ett problem som förekommer på järnvägsnätet. Elöverbryggning innebär att fordonens strömavtagare brygger över spänning från en spänningssatt kontaktledningssektion till en kontaktledningssektion som kopplats ifrån på grund av arbete med kontaktledningen. Detta innebär livsfara för personalen som arbetar med kontaktledningen. Det är viktigt att samspelet fungerar och att järnvägsföretagen är medvetna om problemet och kan bidra till att minska riskerna.

---

<sup>2</sup> Revidering enligt avvikelsemeldande 4



För att minska riskerna för att barn och ungdomar klättrar upp på fordon och råkar ut för elolycksfall, finns regler för hur fordon får ställas upp under en spänningsförande kontaktledning. Reglerna finns i Banverkets elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser (BVF 922).

#### **2.4.1.4 Dispens från krav på ETCS-utrustning på fordon vid växling på anläggning utrustad med ERTMS<sup>3</sup>**

##### **Trafikeringsystem E2 (ERTMS nivå 2)**

Trafikverket kan under en övergångsperiod medge dispens från kravet på ETCS-utrustning (se avsnitt 2.7.5) vid växling i trafikeringsystem E2, om det är omöjligt att genomföra en transport ifall fordonet vid växlingen ska vara utrustat med ETCS.

Dispens kan medges efter att järnvägsföretaget har ansökt om detta. Ansökan ska innehålla följande uppgifter:

- vilken driftplats som ansökan avser
- orsak till varför dispens behövs
- för vilket transportupplägg som dispensen behövs
- en redogörelse om följande frågor för aktuellt transportupplägg:
  - innebär körning utan tillslaget tågskyddssystem några konsekvenser för använd fordonstyp som exempelvis att hastighetsvisning och registrering saknas
  - innebär körning utan användning av ETCS-utrustning några särskilda konsekvenser på den plats eller den sträcka som ska trafikeras som exempelvis svårigheter att identifiera gränspunkter eller fara att överskrida tillåten hastighet
  - personalens erfarenhet som exempelvis vana vid fordon, geografisk kunskap med kännedom om var signalpunktstavlorna finns.
- en redogörelse för järnvägsföretagets plan för att anskaffa behövliga fordon med ETCS-utrustning. Planen ska visa vilka fordon som järnvägsföretaget avser att utrusta, alternativt vilka nya fordon med ETCS-utrustning som järnvägsföretaget har beställt, när och från vilken leverantör som utrustningarna eller fordonen har beställts samt tidplan för leverans, montering i fordon och ibruktagande.

Dispens kan lämnas om följande villkor är uppfyllda:

- Järnvägsföretaget har lämnat en komplett ansökan senast tio arbetsdagar innan växlingen ska genomföras
- Järnvägsföretaget har i ansökan visat att det inte finns någon möjlighet att använda fordon (egna eller inhyrda) utrustade med ETCS utan att transportupplägget äventyras
- Järnvägsföretaget har i ansökan visat att hänsyn har tagits till de särskilda förhållanden som råder på aktuell plats och på använd fordonstyp.
- Järnvägsföretaget har i ansökan visat att det har en rimlig plan för att anskaffa de utrustade fordon som behövs för aktuell trafik

---

<sup>3</sup> Revidering enligt avvikelsemeldande 3

Beslut om beviljad dispens ska innehålla följande uppgifter:

- för vilket järnvägsföretag dispensen gäller
- för vilka fordon dispensen gäller
- för vilken driftplats och spår på denna som dispensen gäller
- giltighetstid för dispensen

Vid ansökan om kapacitet (se kap 4 – Tilldelning av kapacitet, avsnitt 4.2.3) för transporter med dispensfordon, anges att dessa ska utföras med fordon som saknar ETCS-utrustning. Vid tilldelning av kapacitet beaktas detta förhållande som en förutsättning för kapacitetstilldelningen. Det innebär att växling med dispens ska vara förplanerad.

## 2.4.2 Övrig information

### 2.4.2.1 Körordersystemet

Genom körordersystemet delger Trafikverket säkerhetsorder till förare. För att få tillgång till systemet krävs avtal med leverantören, EDB, och personligt användar-id och lösenord.

I samband med avtalstecknande ska namnet på den behörige beställaren meddelas EDB. Ansökan om behörighet görs på en särskild blankett som kan hämtas på Trafikverkets webbplats.

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/System-och-verktyg-for-jarnvag/Kororder/Behorigheter/>

Blanketten skickas därefter till EDB, fax 08-762 54 99 eller via e-post: [helpdesk.train@edb.com](mailto:helpdesk.train@edb.com).

### 2.4.2.2 Tågorder

Föraren ska ha en giltig tågorder för de sträckor som ska trafikeras. Föraren får normalt tågordern via körordersystemet. Om körordersystemet inte är tillgängligt eller om föraren av någon annan anledning saknar giltig tågorder, ska föraren anmäla detta till tågklararen för den driftplats där tåget befinner sig, för att på något annat sätt få den information som tågordern innehåller.

### 2.4.2.3 Dygnsorder

För vissa sträckor inom pendeltågssystemen i Göteborgs- och Stockholmsområdet tillämpas dygnsorder som ersätter tågorder, enligt överenskommelse med järnvägsföretag med tåg färder i nummerserie angiven i respektive linjebok.

### 2.4.2.4 Operativ tåginformation

Inför nyttjande av tågläge (se avsnitt 5.2) ska järnvägsföretag rapportera uppgifter om bland annat fordon till Trafikverket. Detta sker via ett webb-gränssnitt till en databas hos Trafikverket, senast i samband med avgång. De uppgifter som ska lämnas framgår av bilaga 2.1.

I samband med trafikering används databasen även för Trafikverkets information om trafiken till järnvägsföretagen. Via en karta över Sverige tillhandahåller Trafikverket information om infrastrukturen (data från Trafikverkets baninformationssystem) och uppdaterad väderinformation. Dessutom visas i realtid de tåg som trafikerar spåren samt aktuella trafikhändelser. Genom att klicka på ett specifikt tåg ges information om passagetider och eventuella orsaker till förseningar. De uppgifter som ett järnvägsföretag rapporterat in är endast tillgängliga för Trafikverket och för det aktuella järnvägsföretaget.

## 2.5 Specialtransporter

En specialtransport är en transport som överskrider någon av de tekniska normer som anges i kapitel 3. Sådana transporter får utföras på de villkor som Trafikverket ställer upp och efter särskilt beslut om transportvillkor. Se avsnitt 5.4.5.

För att få framföra en specialtransport måste även en ansökan om kapacitet för specialtransport inkomma till Trafikverket. För ansökan, se avsnitt 4.3.

Specialtransporten får framföras efter det att Trafikverket fattat beslut om transporttillstånd och beviljat kapacitet för transporten. För information om sista ansökningsdatum för ansökan om kapacitet och transporttillstånd, se avsnitt 4.2 och figur 4.1.

## 2.6 Farligt gods

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

- lagen (2006:263) om transport av farligt gods
- förordningen (2006:311) om transport av farligt gods
- RID-S, Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg (MSBFS 2009:3).

Järnvägsföretag som avser att transportera farligt gods ska senast före färdens start lämna information om tågsammansättning, UN-nummer, vagnarnas ordning samt lastvikt till Trafikverket, se bilaga 2.1. Transportstyrelsen utövar tillsyn över transporter med farligt gods på järnväg.

Se även avsnitt 4.7.2 och 5.4.5.2.

## 2.7 Godkännandeprocess för fordon

Godkännandeprocessen för fordon regleras i järnvägslagen och järnvägsförordningen. För att ett järnvägsfordon ska få tas i bruk krävs att Transportstyrelsen har gett sitt godkännande. Detta gäller även för säkerhetspåverkande modifieringar. Dokumenten som styr fordonsgodkännandet finns på Transportstyrelsens webbplats (<http://www.transportstyrelsen.se>).

### 2.7.1 Kommunikationssystemet GSM-R

GSM-R-fordonsutrustning som uppfyller krav i TSD "Trafikstyrning och signalering" samt EIRENE-specifikationerna måste finnas installerad i samtliga fordon där man måste kunna kommunicera med Trafikverkets driftledning.

För närmare detaljer, se Transportstyrelsens dokument nr 411-b3 Vägledning för GSM-R-installationer i fordon.

Hur man får tillträde till MobiSIR-nätet beskrivs i avsnitt 5.5.1.

## 2.7.2 Godkännandeprocess då TSD tillämpas

Transportstyrelsen tillämpar TSD:er där sådana finns. Dokumenten som styr fordonsgodkännandet finns på Transportstyrelsens webbplats ([www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)).

### 2.7.2.1 Framföranderestriktioner

Med framföranderestriktioner avses Trafikverkets generella restriktioner för hur fordon får användas, till exempel restriktioner för axellast, metervikt och hastighet.

Vilka framföranderestriktioner som ska gälla i samband med användningen av fordon, regleras i de trafikeringsavtal som Trafikverket ingår med järnvägsföretaget eller trafikorganisationen.

## 2.7.3 Godkännandeprocess då TSD inte tillämpas

För delsystem som inte omfattas av TSD sköts godkännandeprocessen av Transportstyrelsen. Dokumenten som styr fordonsgodkännandet finns på Transportstyrelsens webbplats ([www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)).

### 2.7.3.1 Internationella överenskommelser om ömsesidigt erkännande

Detta avser de fordon som inte behöver fordonsgodkännande inom ramen för internationella överenskommelser. Dokument som styr fordonsgodkännandet finns på Transportstyrelsens webbplats ([www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)).

### 2.7.3.2 Framföranderestriktioner

Med framföranderestriktioner avses Trafikverkets generella restriktioner för hur fordon får användas, till exempel restriktioner för axellast, metervikt och hastighet.

Vilka framföranderestriktioner som ska gälla i samband med användningen av fordon, regleras i de trafikeringsavtal som Trafikverket ingår med järnvägsföretaget eller trafikorganisationen.

## 2.7.4 Provkörning<sup>4 5</sup>

Provkörning är en undersökning av fordon eller fordonskombinationer och/eller spåranläggningar. Undersökningen kräver tillfälliga ändringar i infrastrukturens tekniska utförande och/eller att infrastrukturen används på ett sätt som ligger utanför de ordinarie rutinerna.

---

<sup>4</sup> Revidering enligt avvikelsemedelande 5

<sup>5</sup> Revidering enligt avvikelsemedelande 6

För att få provköra ett fordon krävs att Transportstyrelsen godkänner den tillfälliga användningen av fordonet eller fordonskombinationen. Dessutom behövs ett giltigt tågläge. Provkörningen ska genomföras enligt de villkor för provkörning som Trafikverket har utställt, se avsnitt 5.5.4.1.

### 2.7.5 Krav på ETCS-utrustning<sup>6</sup>

För att få trafikera sträckor och driftplatser som är utrustade med ERTMS (trafikeringssystem E1, E2 och E3) krävs att de fordon från vilket rörelserna ska framföras är utrustade med tågskyddssystemet ETCS och att denna utrustning används enligt trafikreglerna vid körning inom trafikeringssystemen. Detta gäller rörelser på huvudspår, oavsett i vilken trafikverksamhet (tåg, spärrfärd eller växling) dessa framförs. Infrastruktur utrustad med trafikeringssystem ERTMS framgår av kap 3, avsnitt 3.2.3.1 och 3.3.3.2.

## 2.8 Behörighetskrav för operativ personal

För att få utföra trafik på Trafikverkets spåranslagning måste krav som framgår av järnvägslagen, järnvägsförordningen och föreskrifter som gäller med stöd av dessa författningar vara uppfyllda. Järnvägsföretagens uppfyllande av dessa krav granskas genom Transportstyrelsens tillståndsprovning, bland annat med avseende på järnvägsföretagets bestämmelser om utbildnings- och behörighetskrav och krav 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 efterlevs.

Personal som inte omfattas av de krav som gäller för personal som utför arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten, men som ändå måste vistas och arbeta inom spårområdet, ska vara utbildad i och följa Trafikverkets regler för arbetsmiljö och säkerhet för järnvägsföretag vid aktiviteter inom spårområde, enligt dokument som anges i del 2.

---

<sup>6</sup> Revidering enligt avvikelsemeddeltande 3