

# Järnvägsnät- beskrivning

# 2014

Reviderad 2013-11-05

Kapitel 7 – Allmänna  
avtalsvillkor



TRAFIKVERKET



## Uppdateringar

Dokumentet uppdateras utifrån de avvikelsemeddelanden som publiceras på Trafikverkets webbplats. I förteckningen nedan anges aktuellt avvikelsemeddelande som berör detta dokument med beslutsdatum och införandedatum.

På den sida som uppdateras införs en fotnot med hänvisning till aktuellt avvikelsemeddelande och dess beslutsdatum. I avvikelsemeddelandet finns oftast en kommentar som beskriver vad uppdateringen omfattar.

Denna utgåva innehåller följande uppdateringar och ersätter tidigare utgåvor.

Uppdatering	Infört
Avvikelsemeddelande 5, 2013-10-28	2013-11-05
Avvikelsemeddelande 1, 2013-04-04	2013-04-11
Ursprungsutgåva	2012-12-09

## Innehållsförteckning - JNB 2014 Allmänna avtalsvillkor

1	Trafikverkets allmänna avtalsvillkor .....	1
1.1	Trafikeringsavtal .....	1
1.2	Handlingar och ansvar .....	1
1.3	Parternas prestationer .....	1
1.4	Avvikelser från avtal .....	2
1.5	Avhjälpan av avvikelser .....	3
1.6	Ersättning vid skada .....	5
1.7	Befrielsegrunder .....	8
1.8	Avtalets giltighet .....	9
1.9	Tvist .....	9
1.10	Vissa internationella transporter .....	9
2	Föreskrifter .....	10
3	Hanteringsregler vid olycka och tillbud .....	11
3.1	Anmälan och röjningsmedgivande .....	11
3.2	Olycksplatsansvarig .....	12
3.3	Röjningsmedgivande och röjningstillstånd .....	12
3.4	Räddningsövning .....	12
4	Rutiner vid skadereglering .....	13
4.1	Inledning .....	13

# 1 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

## 1.1 Trafikeringsavtal

Trafikverkets allmänna avtalsvillkor gäller i och med att trafikeringsavtal tecknas och innehåller bestämmelser för att använda tågläge och övriga järnvägstjänster.

I trafikeringsavtalet (eller annat särskilt upprättat avtal om användning av tjänst) har Trafikverket och järnvägsföretag eller trafikorganisatör bestämt vad som gäller vid leverans och användning av tjänst.

## 1.2 Handlingar och ansvar

Om det i avtalshandlingarna förekommer uppgifter som strider mot varandra gäller de i följande ordning, om inte omständigheterna uppenbarligen föranleder annat:

1. trafikeringsavtalet (eller annat avtal enligt 1.1)
2. allmänna avtalsvillkoren i järnvägsnätsbeskrivningen
3. järnvägsnätsbeskrivningen.

Vid utförande av rättigheter och skyldigheter får parterna anlita ersättare. Om Trafikverkets avtalspart anlitar ersättare ska de skriftligen meddela detta till Trafikverket. Det ska då tydligt framgå vilken behörighet ersättaren har. Den som anlitas som ersättare får inte anlita någon annan i sitt ställe utan särskilt medgivande från Trafikverket.

Parterna ansvarar gentemot varandra i alla avseenden för den som part sätter i sitt ställe samt den materiel, personal och övriga resurser som de använder eller anlitar. Vid ersättningskrav som följer av skyldighet ska parterna framföra dessa krav till varandra.

## 1.3 Parternas prestationer

### 1.3.1 Trafikverkets leverans

Utifrån trafikeringsavtalets omfattning ska Trafikverket leverera tåglägen och övriga tjänster till avtalsparten enligt beslut om fastställelse av tågplan inklusive bilagor och "Tidtabellsbok", sammanställning av planenliga körplaner, samt tillägg och ändringar som gäller enligt beslut om kapacitetstilldelning för tillkommande behov och/eller enligt daglig grafisk tidtabell.

### 1.3.2 Detaljerade villkor

Om parterna avtalat mer detaljerade villkor för leverans och användande av tjänster, ska tjänsterna utföras enligt dessa detaljerade villkor.

### 1.3.3 Avtalspartens användning

Trafikverkets avtalsparter ska använda Trafikverkets tjänster på det sätt de själva har angett vid ansökan om tjänster, förutsatt att Trafikverket inte meddelat något annat i samband med beslutet om tilldelning. Om tilldelningsbeslutet avviker från ansökan, gäller de villkor som framgår av Trafikverkets tilldelningsbeslut.

Om avtalsparten inser att användandet av en tjänst kommer att avvika från tilldelningen, ska denne omedelbart underrätta Trafikverket om detta. Avtalsparterna ska avboka tilldelade tjänster som denne inte har behov av.

Trafikverkets avtalsparter ska vid användning av de tjänster som Trafikverket levererar följa:

- trafikeringsavtalets villkor
- järnvägsnätsbeskrivningens regler och villkor
- författningar som reglerar den aktuella verksamheten
- föreskrifter som finns angivna i avsnitt 2.

Om avtalsparten inte följer de ovan nämnda villkoren för användning av tjänst har denne inte rätt att använda tjänsten, om inte Trafikverket ger tillåtelse, antingen genom ett nytt beslut om tilldelning av tjänst eller genom särskilt medgivande. Trafikverket kan lämna detta medgivande om någon annan inte påverkas.

### 1.3.4 Bärningsresurs före användning

Trafikverkets avtalsparter ska visa att nödvändiga resurser för bärning finns tillgängliga, med egna resurser eller genom avtal med någon annan, innan tjänsten används.

### 1.3.5 Ersättning för tjänst

Trafikverkets avtalsparter ska betala för de tjänster som tillhandahålls samt vid avbokning enligt de regler och villkor som anges i järnvägsnätsbeskrivningen.

## 1.4 Avvikelser från avtal

### 1.4.1 Kvalitetsavgift vid avvikelse

För parterna gäller att ömsesidigt leverera och använda tåglägen utan att orsaka avvikelser från fastställd tågplan och trafikeringsavtal.

Den part som orsakar avvikelser från tågplan ska betala en kvalitetsavgift.

Skyldigheten att betala kvalitetsavgift gäller under normala driftsförhållanden. Trafikverket informerar om när normala driftsförhållanden inte råder.

### 1.4.2 Avgift vid omledning

Om Trafikverket inleder banarbeten för sent eller ställer in planerade banarbeten där orsaken beror på Trafikverket, ska avtalsparterna vid omledning betala avgifter enligt de tilldelade tåglägena.

### 1.4.3 Ersättning för merkostnader vid ändring av banarbeten

Trafikverket ska betala ersättning för merkostnader i tågproduktionen som uppstått efter det att tågplanen fastställts, som en följd av att:

- banarbetstiden förlängs
- ett nytt banarbete tillkommer
- Trafikverket inte kommer att använda kapacitet som tilldelats för ett banarbete och inte meddelat detta senast 12 veckor innan den dag då arbetet skulle ha påbörjats.

Till merkostnader i tågproduktion räknas endast kostnader för

- ersättningstrafik (ersättningstransporter) för det berörda tåget
- ersättning för den längre färdvägen för det berörda tåget i form av avgifter till Trafikverket och ökade kostnader för underhåll och personal
- ersättning för den tryckta informationen till allmänheten (hänvisningsskyltar, tidtabeller med mera).

Däremot inräknas inte exempelvis

- ersättning för utökad planeringsverksamhet
- ersättning för uteblivna intäkter och utebliven goodwill
- ersättning till tredje man.

Begäran om ersättning för merkostnader i tågproduktion till följd av ändrade banarbeten ska ha kommit in till Trafikverket inom nittio (90) dagar från den dag då merkostnaderna uppkom.

## 1.5 Avhjälpan av avvikelser

### 1.5.1 I samverkan och i dialog

Vid avvikelser från avtalat användande av infrastrukturen eller vid andra störningar ska parterna samverka för att avhjälpa avvikelserna eller störningen, om tiden tillåter. Vid omfattande störningar i trafik eller banarbete ska parterna föra en dialog.

### 1.5.2 Informera vid avvikelser och fel

Vid störningar ska part omedelbart informera motpart. Störningar ska avhjälpas så att trafikpåverkan minimeras.

Om det framgår att störningen inte kommer att avhjälpas inom en timme, ska Trafikverket genast informera sina avtalsparter om hur arbetet med att avhjälpa störningen fortlöper.

Trafikverket ska i god tid (helst 48 timmar innan) meddela järnvägsföretag och trafikorganisatör vilka åtgärder Trafikverket planerar att vidta vid vädervarningar eller annan liknande omständighet som SMHI, MSB eller annan myndighet eller organisation informerar om och som riskerar att påverka tågtrafiken i stor omfattning.

Om järnvägsföretag (eller trafikorganisatör) upptäcker fel i Trafikverkets anläggning ska det anmälas till Trafikverket. Trafikverket ska lämna information till den som anmält felet om vilka åtgärder som vidtas.

Avtalsparten ska även informera Trafikverkets trafikledning om förändringar som påverkar den planerade trafikinformationen.

### 1.5.3 Prognos för avhjälpande och fortsatt trafik

Part som orsakar störning ska lämna en prognos för när störningen kan vara avhjälpd.

Om akuta åtgärder inte avhjälper störningen fullständigt ska Trafikverket ta fram en prognos för möjligheterna till avhjälpande. Prognosens innehåll ska meddelas Trafikverkets avtalsparter.

Trafikverket ska också lämna en prognos på hur de berörda tåglägena påverkas och informera resenärer via Trafikverkets informationskanaler. Vid större störningar ska samråd ske med avtalsparterna för att avgöra vilka trafikåtgärder som ska vidtas innan slutgiltig information lämnas till resenärer.

### 1.5.4 Inställelsetid

Trafikverket ska verka för att inställelsetiden för personalen samt om möjligt även felavhjälpningstiden, blir högst en (1) timme.

### 1.5.5 Evakuering av resenärer

Trafikverket ska verka för att resenärer ska kunna evakueras inom två (2) timmar efter begäran från Trafikverkets avtalspart och snabbare i storstadsområden.

### 1.5.6 Vid olycka

Arbete på olycksplats sker i enlighet med avsnitt 3.

### 1.5.7 Begäran om röjning

Om Trafikverkets avtalsparter begär röjning ska Trafikverket skriftligen bekräfta detta inom ett dygn från det att begäran mottagits.

### 1.5.8 Resurser vid röjning

Vid röjning ska Trafikverkets avtalsparter, på Trafikverkets begäran, ställa fordon och förarpersonal till Trafikverkets förfogande, för transport av eget eller någon annans fordon eller egendom, till en plats som Trafikverket anvisar. Detta gäller under förutsättning att det kan ske utan avsevärda olägenheter och med beaktande av behörigheten hos Trafikverkets avtalsparter jämte berörd personal.

De resurser som ställs till Trafikverkets förfogande ska uppfylla de krav som följer av trafikeringsavtalets villkor, de regler och villkor som anges i järnvägsnätsbeskrivningen, de författningar som reglerar den aktuella verksamheten samt de föreskrifter eller beslut som Trafikverket utfärdat eller meddelat och som finns angivna i avsnitt 2.

### 1.5.9 Ersättning vid röjning

För de resurser som Trafikverkets avtalspart ställer till Trafikverkets förfogande, för röjning åt någon annan än avtalsparten, har avtalsparten rätt till ersättning från Trafikverket för specificerade kostnader, inklusive kostnader för transport av fordon eller egendom, som tillhör avtalsparten eller någon annan. Begäran om sådan ersättning ska ha kommit in till Trafikverket inom sextio (60) dagar efter utförd röjning, annars betalar Trafikverket inte ut någon ersättning. Trafikverkets avtalspart kan träffa särskild överenskommelse om fakturering med någon annan part än Trafikverket.

Trafikverkets avtalsparter svarar själva för kostnader gällande bärgning och röjning av egna fordon och ska i förekommande fall ersätta Trafikverket för Trafikverkets specificerade kostnader för detta.

## 1.6 Ersättning vid skada

### 1.6.1 Ersättningsansvar

Parterna är ersättningsskyldiga för sakskador som man vållar motparten och som i varje enskilt fall överstiger 0,5 prisbasbelopp.

Parterna är dock inte ersättnings- eller skadeståndsskyldiga gentemot varandra för

- a) skador som uppkommit med anledning av att motparten inte fullgjort sina åtaganden enligt trafikeringsavtal eller annat särskilt avtal om användning av tjänst,
- b) följdskador eller indirekta skador, eller
- c) skador som uppkommit till följd av förhållanden som utgör befrielsegrunder enligt nedan.

Ovanstående gäller om inte något annat anges i trafikeringsavtalet, i annat särskilt avtal eller i dessa avtalsvillkor.

### 1.6.2 Vållande till skada

En part ska alltid anses ha orsakat motparten skada genom vållande om:

- a) skadan orsakats av partens fordon (eget, inhyrt, inlånat eller på annat sätt disponerat järnvägsfordon), maskiner eller framförandet av fordon och maskiner, inkluderande men inte begränsat till varmgång
- b) skadan orsakats av last, inbegripet bristfällig förpackning eller felaktig lastning som parten omhändertagit för befordran eller
- c) skadan orsakats av partens järnvägsnät, inkluderande, men inte begränsat till solkurva eller rälsbrott.

Dessutom gäller att Trafikverket alltid ska anses ha orsakat avtalsparten skada genom vållande om:

- skadan orsakats av träd på Trafikverkets fastighet eller på mark som omfattas av vegetationsröjningsservitut (sträckor enligt förteckning) till förmån för Trafikverkets fastighet, eller
- skadan orsakats av stenblock från bergsskärning eller tunnel som utförts eller underhålls av Trafikverket.

I fråga om vinterutrustade fordon gäller, utöver övriga bestämmelser i detta avtal, att Trafikverket alltid är att anse som vållande till skada på sådant fordon om skadan orsakats av att fordonet kört in i snömassor inom spårområdet, som inte hamnat där till följd av aningen järnvägstrafiken eller snöröjning på tredje mans infrastruktur eller fastighet.

Som vinterutrustat fordon räknas fordon med plog enligt specifikation publicerad på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se) vid tidpunkten för tecknande av trafikeringsavtal, alternativt med likvärdig utrustning, samt fordonsekipage med likvärdiga egenskaper.

Trafikverket anses som vållande till skada om den uppstår till följd av att Trafikverket underlåter eller dröjer oskäligt länge med att vidta åtgärder för att undanröja annat hinder i spår än snö, förutsatt att hindret är rapporterat som en akut händelse i enlighet med detta avtal, och förutsatt att Trafikverket råder över hindrets undanskaffning.

### 1.6.3 Medvållande till skada

Skadestånd som parterna ska betala ut med anledning av skada kan jämkas om den andra parten varit medvållande till skadan. Jämkningsen ska vara skälig med hänsyn till det skadan vållat vardera parterna.

### 1.6.4 Ersättningsbelopp

Ersättningsskyldighet vid sakskada omfattar sakens värde eller reparationskostnad (dock inte kostnad överstigande sakens värde), värdeminskning och stilleståndsersättning samt annan direkt skada. Se avsnitt 4.

### 1.6.5 Ersättningsansvar vid skada som drabbat tredje man

Om tredje man kräver skadestånd från part och denne anser att motparten slutligen ska svara för skadeståndet, får part inte medge eller på annat sätt förfoga över kravet utan att vara överens om detta med motparten. Det innebär att part snarast ska anmäla skadeståndskravet till motparten.

Om part mottagit skadeståndsanspråk från tredje man och anser att motparten slutligen ska svara för skadeståndet, får motparten på egen risk och bekostnad föra talan i saken, efter att ha tagit emot anmälan enligt ovan. Om motparten då väljer att inte föra sådan talan ska parten inte medge kravet eller träffa förlikning med anledning av kravet utan att först ha inhämtat motpartens synpunkter, vilka skäligen ska beaktas. Parterna ska agera skyndsamt vid tillämpningen av denna bestämmelse.



Om en part har betalat ut skadestånd eller ersättning till tredje man (enligt vad som följer av trafikeringsavtal, annat särskilt avtal om användning av tjänst eller Trafikverkets allmänna avtalsvillkor) och som ska bäras av motparten, då har part full regressrätt gentemot motparten. Regressrätten gäller oavsett vad som kan följa av lag eller författning avseende ansvaret. Den gäller dock endast ersättning som utgetts till tredje man på grund av skyldighet enligt författning eller Trafikverkets allmänna avtalsvillkor.

Utöver den rätt till kompensation som följer av 1.4 samt 1.10 har avtalsparten inte rätt att regressvis erhålla ersättning från Trafikverket för ersättning som avtalsparten lämnar till annan som drabbats av förseningar eller andra störningar i trafiken. Nyss nämnda begränsning avser inte ersättning som utgetts med stöd av järnvägstrafiklag (1985:192).<sup>1</sup>

Trafikverket får, trots vad som anges ovan, återkräva ersättning för skada av avtalsparten, som enligt lag eller annan författning betalats till tredje man, endast om Trafikverket visar att avtalsparten orsakat skadan.

### 1.6.6 Ansvar vid järnvägsdrift

Trafikverkets avtalspart bär ansvaret för skador som till följd av järnvägsdrift förorsakas dennes personal, resande eller uppdragstagare samt gods och liknande som denne tagit hand om för befordran. Om avtalsparten betalat ut ersättning för sådana skador får ersättningen återkrävas från Trafikverket endast om Trafikverket har orsakat skadan.

### 1.6.7 Ersättningsansvar vid skada i samband med röjning

Om en skada uppkommer i samband med röjning som Trafikverket har begärt, ska Trafikverket svara för skadan under förutsättning att avtalsparten ställt resurser till Trafikverkets förfogande enligt vad som anges i 1.5.8. Detta gäller dock inte om avtalspartens förarpersonal gjort sig skyldig till vårdslöshet i samband med röjningen. Vid bedömningen av vad som är vårdslöshet i samband med röjningen ska parterna särskilt ta hänsyn till de svårigheter som kan finnas vid röjning.

Om en skada uppkommer till följd av att resurser som ställts till Trafikverkets förfogande inte uppfyllt kraven enligt 1.5.8, så ansvarar avtalsparten för Trafikverkets skada eller vad Trafikverket har betalat till tredje man, på samma sätt som vid vållande.

### 1.6.8 Underlag för skadeutredning

Vid skada ska parterna se till att nödvändig utredning genomförs, som visar vad som orsakat skadan. Den part som har kontroll över anläggning, fordon eller maskin ska tillhandahålla de tekniska underlag som motparten frågar efter och som är av betydelse för utredningen.

---

<sup>1</sup> Revidering 2013-04-04 enligt avvikelsemeddelande 1

### 1.6.9 Tidsfrist för krav på ersättning

Krav med anledning av skada ska framföras till den andra parten snarast och senast inom nittio (90) dagar (a) från den händelse som orsakade skadan, eller (b) om det avser krav från tredje man, från den tidpunkt då parten tog emot kravet. Parternas rätt till ersättning gäller endast inom dessa 90 dagar.

Krav ska framföras skriftligen, men behöver inte inledningsvis vara belopps-specificerat. Det ska däremot innehålla en preliminär redogörelse för de förhållanden som anges som grund för kravet.

### 1.6.10 Påvisande av vårdslöshet

Om sammanhang mellan orsak och skada fastställs krävs det inte, i fall som avses i 1.6.3, att den skadelidande parten visar att den andra parten varit vårdslös. Om utredningen inte visar vad som orsakat skadan ska parterna bära sina egna kostnader.

## 1.7 Befrielsegrunder

### 1.7.1 Informera om befrielsegrund

Parterna är fria från ansvar för bristande fullgörelse av sina avtalsförpliktelser om bristen förorsakats av krig, terrorism, upplopp, arbetsinställelse, brist i den allmänna energiförsörjningen i landet, blockad, eldsvåda eller explosion, myndighetsbeslut eller annan händelse, som parterna inte råder över eller när en sådan omständighet drabbar en underleverantör. Parterna har som befrielsegrund inte rätt att hänvisa till händelse som orsakats av eget agerande eller eget beslut.

Om befrielsegrund enligt ovan är aktuell ska den part som hänvisar till befrielsegrunden göra motiverade åtgärder för att minska och undanröja effekterna av händelsen.

Den part som begär befrielse enligt bestämmelserna ovan ska utan dröjsmål underrätta motparten och snarast meddela denne när befrielsegrunden upphört.

### 1.7.2 Statens rätt att använda järnvägen

Av hänsyn till rikets försvar, säkerhet, beredskap och mobilisering eller på grund av militär- eller beredskapsövning som sker under beredskapstillstånd eller liknande skäl, har staten rätt att använda Trafikverkets järnvägsnät, vilket även omfattar den trafikeringsrätt och kapacitetsfördelning som tillkommer Trafikverkets avtalspart i den omfattning och utsträckning som staten anser nödvändig. I dessa fall är Trafikverket fritt från ansvar för bristande fullgörelse av sina avtalsförpliktelser. Trafikverkets avtalspart har i det sammanhanget rätt till ersättning från staten för det intrång statens användning medfört, i den mån rätt till ersättning följer av lag eller författning. Denna ersättning ska i så fall betalas ut av den myndighet som i lag eller författning anges som ersättningskyldig.

## 1.8 Avtalets giltighet

### 1.8.1 Trafikeringsavtal

Trafikeringsavtalet eller annat särskilt avtal om användning av tjänst gäller som längst under en (1) tågplaneperiod. Dessa avtal sägs upp skriftligen och upphör att gälla vid månadsskiftet som inträffar närmast efter tre (3) månader från den dag uppsägningen kommit adressaten tillhanda.

### 1.8.2 Uppsägning vid kontraktsbrott

Om en part gör sig skyldig till väsentligt kontraktsbrott har motparten, oavsett vad som anges i 1.8.1, rätt att säga upp avtalet till omedelbart upphörande efter trettio (30) dagar om motparten skriftligen meddelat parten att avtalet kommer att sägas upp till följd av kontraktsbrott. Rätten att på sådant sätt säga upp avtalet till omedelbart upphörande gäller endast om kontraktsbrottet inte undanröjts vid utgången av dessa 30 dagar.

### 1.8.3 Samråd vid kontraktsbrott

Den part som tagit emot ett skriftligt meddelande enligt 1.8.2 ska i samråd med den andra parten efter bästa förmåga vidta åtgärder för att så fort som möjligt undanröja kontraktsbrottet.

### 1.8.4 Avtal upphör att gälla vid konkurs

Trafikeringsavtalet eller annat särskilt avtal om användning av tjänst upphör att gälla med omedelbar verkan, utan särskild uppsägning, om någon part försätts i konkurs eller att tillståndet för järnvägsföretaget att utföra trafik har återkallats.

## 1.9 Tvist

### 1.9.1 Samrådsorgan i första hand

Tvist mellan parterna som berör trafikeringsavtalet eller annan överenskommelse eller handling som träffats med stöd av trafikeringsavtalet ska i första hand avgöras av det samrådsorgan som parterna upprättat. Om parterna inte kommit överens om något annat gäller Transportstyrelsen eller svensk allmän domstol som exklusivt forum när en tvist inte kan lösas genom samråd.

## 1.10 Vissa internationella transporter

### 1.10.1 Regler enligt COTIF

För internationella transporter där COTIF bihang A och B kan tillämpas (fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999) ska parterna tillämpa de bestämmelser som följer av COTIF bihang E.

För sådana transporter gäller dessutom bestämmelserna i detta avtal i den mån de är förenliga med COTIF bihang E.

## 2 Föreskrifter

Dokument	Titel	Giltig from
BVF 1946.1	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem E2, Version 4.0	2012-06-10 Till och med 2013-12-14
BVF 1946.2	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem E3, Version 2.0	2012-06-10 Till och med 2013-12-14
BVF 1946.3	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem F	2011-04-01
BVF 1946.4	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem R	2011-04-01
BVF 1946.6	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem E1, version 1.0	2012-06-10 Till och med 2013-12-14
TDOK 2013:0389 <sup>2</sup>	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem E1, E2,E3	2013-12-15
BVS 1522	Spärväxel med fast och rörlig korsningsspets	2012-11-30
BVF 592.11 <sup>3</sup> (utgåva 2009-10-01)	Detektorer. Hantering av larm från stationära detektorer för övervakning av järnvägsfordon, version 1.0	2009-10-01 Till och med 2013-05-31
BVF 592.11 (utgåva 2013-06-01)	Detektorer. Hantering av larm från stationära detektorer samt åtgärder efter upptäckta skador vid manuell avsyning, version 1.0	2013-06-01
BVF 922	Elsäkerhetsföreskrifter för trafikplatser	2006-12-10
BVF 924 <sup>4</sup>	Regler för arbetsmiljö och säkerhet för järnvägsföretag vid vistelse i och arbete inom spårområde.	2012-11-30 Giltig t.o.m. 2013-05-31
BVF 925	Trafiksäkerhetskrav vid användning av GSM-R telefon	2009-05-31
BVF 1930	Trafikeringsgräns till sidospår som tillhör andra infrastrukturförvaltare	2008-01-01

- 1) När kapacitet tilldelas för uppställning av vagnar och fordon behöver Trafikverkets avtalspart inte ansöka om dispens enligt bestämmelserna i BVF 922. Rutiner vid kapacitetstilldelning med tillhörande uppställbarhet är ännu inte utarbetade. Ansvaret regleras i Ellagen (1997:857).

---

<sup>2</sup> Revidering 2013-10-28 enligt avvikelsemeddelande 5 (TDOK 2013:0389 ersätter BVF 1946.6, BVF 1946:1 och BVF 1946:2)

<sup>3</sup> Revidering 2013-04-04 enligt avvikelsemeddelande 1

<sup>4</sup> Revidering 2013-04-04 enligt avvikelsemeddelande 1

## 3 Hanteringsregler vid olycka och tillbud

### 3.1 Anmälan och röjningsmedgivande

#### 3.1.1 Anmälan om olycka och olyckstillbud

Alla olyckor, olyckstillbud och avvikelser som medfört olycksrisker och inträffat på det järnvägsnät som Trafikverket förvaltar ska omgående anmälas till Trafikverkets trafikledning. Elolyckor och elolyckstillbud kan alternativt anmälas till Trafikverkets driftledning.

#### 3.1.2 Anmälan om djurpåkörning

Även djurpåkörningar anmäls som ovan. Med djurpåkörning menas dels påkörning av vilt som enligt jaktförordningen omfattas av anmälningsplikt (t.ex. älg, hjort, rådjur, vildsvin, mufflonfår, björn, lo, varg, järv, utter och örn), dels påkörning av tamdjur (t.ex. ren, ko, häst, får och hund). Om tamdjur påkörs skall järnvägsföretaget dessutom skriftligen anmäla detta till Trafikverket.

#### 3.1.3 Järnvägsföretag, kontaktperson och röjningsmedgivande

Trafikledningen anmäler omgående inträffade olyckor, som kommer till trafikledningens kännedom, till inblandade järnvägsföretag. Detta gäller inte djurpåkörningar. Järnvägsföretaget ska till Trafikverket ange kontaktperson som omgående kan nås för att ta emot anmälan om inträffad händelse och ta ställning till om järnvägsföretaget ska utreda händelsen. När järnvägsföretaget fått kännedom om att olycka eller olyckstillbud inträffat ska eventuell avsikt att utreda händelsen omgående anmälas till Trafikverkets driftledningscentral.

#### 3.1.4 Samverkan och tillgång till faktaunderlag

Järnvägsföretaget ska utan dröjsmål låta Trafikverkets utredare få tillgång till uppgifter från fordons registreringsutrustningar och i övrigt erhålla det faktaunderlag som behövs för utredningens genomförande, exempelvis data om fordon och arbetsredskap, tekniska utredningar samt vittnesmål från personal. Trafikverket ska utan dröjsmål låta järnvägsföretagets utredare få tillgång till uppgifter som behövs för utredningens genomförande, exempelvis ställverksregistreringar och registrerade säkerhetssamtal.

Utredningen ska ske i samverkan mellan Trafikverket och inblandade parter. Detta gäller dock inte om opartiskheten i undersökningen äventyras.

Part ska, på begäran, delge den andra parten den skriftliga utredningsrapporten.

### 3.2 Olycksplatsansvarig

Trafikverket utser olycksplatsansvarig. Olycksplatsansvarig ansvarar för samordningen av arbetet på olycksplatsen, ansvarar för röjningsarbetet och beslutar om i vilken omfattning trafik kan tillåtas passera förbi olycksplatsen. I ansvaret omfattas även skyddsåtgärder på gemensamt arbetsställe enligt arbetsmiljölagen. Olycksplatsansvarig meddelar dessutom röjningstillstånd.

### 3.3 Röjningsmedgivande och röjningstillstånd

Innan något fordon får flyttas eller det vidtas andra åtgärder som på något vis kan påverka ledtrådarna efter händelseförloppet, måste ett röjningstillstånd (se nedan) finnas. Undantaget är räddningsarbetet som naturligtvis får bedrivas utan något röjningstillstånd.

När faktainsamlingen avslutats lämnar varje olycksutredare ett röjningsmedgivande till den olycksplatsansvarige.

När den olycksplatsansvarige inhämtat alla parter medgivande och olycksplatsen är skyddad ur el- och trafiksäkerhetssynpunkt kan röjningstillståndet lämnas till de som ska leda röjningsarbetet. I anslutning till röjningstillståndet meddelas också de eventuella direktiv som kan behövas av arbetsmiljösäl.

Röjningsmedgivanden respektive röjningstillståndet kan i vissa fall omfatta endast delar av olycksplatsen.

### 3.4 Räddningsövning

Järnvägsföretaget och Trafikverket ska i förebyggande syfte i samverkan genomföra räddningsövningar i den omfattning som parterna kommit överens om.

Om flera järnvägsföretag trafikerar järnvägssträcka inom samma kommun kan räddningstjänst komma att framställa önskemål till Trafikverket om samordning mellan järnvägsföretagen. Järnvägsföretaget ska följa de krav som följer av detta.

## 4 Rutiner vid skadereglering

### 4.1 Inledning

Ansvar för och ersättning vid sak- eller personskada framgår av Trafikverkets allmänna avtalsvillkor. Syfte med dessa anvisningar är att uppnå en enhetlig och korrekt skadehantering och skadereglering. Anvisningarna gäller inte för parts regresskrav för skada på tredje man.

#### 4.1.1 Olyckskategorier

Utrednings- och handlägningsmässigt indelas järnvägsolyckor i följande kategorier:

- Olycka i tågfärd, spärrfärd eller växling.
- Sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon (plankorsningsolycka).

#### 4.1.2 Rapportering

##### 4.1.2.1

När olycka i tågfärd, spärrfärd eller växlingsrörelse inträffat lämnar Trafikverket information till:

- SOS-larm (i förekommande fall)
- Trafikverkets driftledning som i förekommande fall bland annat kallar bärgningsföretag och berörda järnvägsföretag.

##### 4.1.2.2

När olycka sker genom sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon (plankorsningsolycka) lämnar Trafikverket information till järnvägsföretaget. Järnvägsföretaget agerar enligt följande:

a) Eget försäkrat järnvägsfordon.

- Tar reda på vägfordonets registreringsnummer genom polis eller Trafikverket.
- Kontaktar vägfordonets försäkringsgivare.
- Ställer sitt skadeståndskrav till vägfordonets försäkringsgivare.

b) Av annan ägt eller försäkrat järnvägsfordon.

- Får genom polis och/eller Trafikverket vägfordonets registreringsnummer.
- Kontaktar järnvägsfordonsägarens försäkringsbolag eller försäkringsmäklare.
- Sammanställer och sänder in sitt krav, stilleståndskostnader, extrakostnad till vägfordonets försäkringsgivare.

## 4.1.3 Utredning

### 4.1.3.1

Olycka i tågfärd, spärrfärd eller växling utreds av Trafikverket och järnvägsföretaget.

Anmärkning;

Utredning ska också i särskilda fall genomföras av polis och/eller Statens haverikommission.

Sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon utreds av Trafikverket och polis samt i förekommande fall järnvägsföretag, när dessa händelser medför omfattande skador för järnvägsföretag.

Sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon, varmed avses sammanstötning mellan järnvägsfordon och vägfordon, ska i första hand regleras av vägfordonets försäkringsbolag. Administrationen sker av berört järnvägsföretag vid fordonsskada, och av Trafikverket vid infraskada.

### 4.1.3.2

Utredningsrapport upprättas både av Trafikverket och järnvägsföretaget enligt anvisningar fastställda av bland annat Transportstyrelsen. För att ekonomiskt kunna reglera skadan ska rapporten innehålla beskrivning av:

a) Anläggning

- Teknisk standard; räler, sliprar, ballast etc.
- Anläggningens ålder.

b) Fordon/maskin

- Littera och individnummer,
- Fordonets/maskinens ålder,
- Fordonsägare.

c) Tredje man tillhörig utrustning (inklusive annat järnvägsföretag)

Utredningsrapport ska upprättas snarast och får inte försenas till följd av osäkerhet om skadans kostnader.

Anmärkning:

Det är viktigt att på olycksplatsen säkerställa så mycket information som möjligt för att kunna fastställa vem, eller vad, som orsakat skadan. Bärgnings- eller röjningsmedgivande kan ges efter att säkerställande av faktainsamling gjorts, för att klargöra orsaken till olyckan i möjligaste mån.



## 4.1.4 Principer för skadevärdering och egendom

### 4.1.4.1

Totalskada har uppstått när kostnaden för återanskaffning eller reparation överstiger det i nedanstående framräknade dagsvärdet (V).

a) Föremål

b) Återanskaffningsvärde (A kr)

Återanskaffningsvärdet är vad ett skadat föremål, eller föremål av motsvarande standard och funktion som det skadade, kostar att återanskaffa inklusive alla kostnader att få det på plats, eller i produktion.

Om det inte finns möjlighet att återanskaffa föremålet, beräknas återanskaffningsvärdet genom att värdet vid föremålets anskaffningstidpunkt justeras enligt index (KPI) från angiven tidpunkt fram till skadedagen.

c) Livslängd (N år)

d) Ålder (Y år)

Antal hela år räknat från första gången föremålet togs i bruk.

e) Avskrivningsprocent (P)

Divideras föremålets ålder med dess livslängd, erhålls avskrivningsprocenten  $((Y / N) * 100) = P$ . Den maximala avskrivningen begränsas dock till 80 %, vilket är praxis för fungerande föremål som är i drift eller produktion.

Anmärkning:

Kostnad för reparation av spår med betongsliprar ersätts med återanskaffningsvärdet om skadad spårlängd är kortare än 5 000 spårmeter.

f) Dagsvärdet (V kr)

Föremålets dagsvärde är lika med återanskaffningsvärdet multiplicerat med det ej avskrivna värdet i kr  $V = (A \times (100 - P))$ .

### 4.1.4.2

Med reparationskostnad menas de verifierade kostnader, som uppkommit vid återställande av det skadade föremålet till samma funktionsförmåga och skick det hade direkt före skadan inträffade. Reparationen ska utföras med för arbetet adekvat metoder och vidtas under normal arbetstid och under normala förhållanden.

Kostnad för reparation får inte överstiga värdet av totalskada enligt punkt 4.1.4.1 ovan. Kostnad för provisorisk åtgärd för att återställa t.ex. spår efter skada kan dock tillkomma under vissa omständigheter, t.ex. om tjäle omöjliggör ett normalt återställande.

#### 4.1.4.3

Forcering är arbete på övertid, merkostnader för transporter, material och verktyg etc. inköpta på plats, förtäring levererad till olycksplats m.m., allt i avsikt att snabba upp återställande. Tillägget syftar till att forcering är normen, det vill säga att t.ex. Trafikverket så snabbt som möjligt återställer efter en olycka. Forceringskostnad ska kunna motiveras genom inbesparad avbrottskostnad och ska särredovisas från normal reparationskostnad.

#### 4.1.4.4

Det åligger parterna att efter bästa förmåga söka minimera den totala skadekostnaden.

#### 4.1.4.5

Stilleståndsersättning utgår för den tid skadat fordon eller skadad maskin inte kan användas för sitt ändamål.

För fordon och maskiner beräknas dagsersättningen för stillestånd enligt följande formel:

$$\frac{RF * \frac{\text{Å}}{2}}{100} + \frac{\text{Å}}{A} \text{ [kr/dag]}$$

365

där RF = gällande referensränta + 2 [%]

Å = återanskaffningsvärde [kr]

A = avskrivningstid [år]

### 4.1.5 Principer för prissättning av tjänster

#### 4.1.5.1

Endast direkt kostnad hänförlig till fastställd skada ersätts.

#### 4.1.5.2

Administrativt tillägg utgår inte.

#### 4.1.5.3

Respektive part svarar för egna utredningskostnader.

#### 4.1.5.4

Inköpt material faktureras till debiterat pris.

#### 4.1.5.5

För maskiner och fordon som används i såväl tågdriften som spårreparationer faktureras skäliga kostnader, enligt verifikat.

#### 4.1.5.6

För maskiner och fordon som hyrs in av järnvägsföretaget är försäkringsvärdet det som anges i avtalet mellan järnvägsföretaget och fordonsuthyraren.

#### **4.1.5.7**

Inhyrda tjänster, entreprenörer, leverantörer, transporttjänster etc. debiteras enligt styrkt kostnad.

### **4.1.6 Former för reglering av skada (ersättningsregler)**

Ersättning utges för reparationskostnad eller kostnad för återanskaffning, dock maximalt med föremålets dagsvärde enligt punkt 4.1.4.1. Kostnader ska alltid styrkas enligt punkt 4.1.7.1, om inget annat överenskommit i särskild ordning.

Om skadat föremål inte repareras eller återanskaffas, utges ersättning för kostnad motsvarande återställandet, dock högst med föremålets dagsvärde.

### **4.1.7 Betalning**

#### **4.1.7.1**

Ersättningskrav mot orsakande part ska framställas genom faktura. Innan faktura utfärdas ska parterna vara överens om vem som orsakat skadan.

Parterna ska vid fakturering styrka krav på ersättningar genom t.ex. kopia av verifikation. Om parterna är oense om del av faktura, ska ostridigt belopp betalas inom angiven tid.

Faktura ska delas upp på följande delposter:

- bärgning/röjning
- forcering
- återställande av anläggning
- annan direkt kostnad (specificera).

För varje delpost redovisas kostnaderna uppdelade på

- personalkostnader (timmar och à- pris)
- maskinkostnader
- materialkostnader
- externa kostnader.

À-contofakturering kan ske efter överenskommelse mellan parterna.

Om ersättningsbelopp delas upp på flera fakturor, ska det anges på den sista fakturan att den avser slutfakturering.

#### **4.1.7.2**

Ränta på fordran utgår enligt räntelagen.

#### **4.1.7.3**

Moms utgår för närvarande inte på skadestånd.

#### **4.1.7.4**

Fakturaadress avseende sakskada orsakad av:

- a) Trafikverket; se bilaga 1.1.

Trafikverket  
Box 851, EF 1207  
833 26 Strömsund

- b) Järnvägsföretaget; ställs till den adress som anges i trafikeringsavtalet.

#### **4.1.8 Preskription**

Skada ska anmälas skriftligt på sätt och inom tid som anges i Järnvägsnätsbeskrivningen, punkt 1.6.9.

Har fakturering inte gjorts inom tre år från överenskommelse om ansvarsfrågan, anses kravet förfallet.