

JÄRNVÄGSNÄTBESKRIVNING

2021:1

INNEHÅLL

1.	Allmän information	4
1.1	Inledning.....	4
1.2	Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen.....	4
1.3	Rättslig grund	4
1.4	Juridisk status	4
1.5	Struktur.....	5
1.6	Giltighetstid och avvikelser.....	5
1.7	Publicering	5
1.8	Kontakter	5
1.9	Förkortningar och definitioner	6
2	Villkor för tillträde och trafikering.....	8
2.1	Inledning.....	8
2.2	Allmänna krav för tillträde till tjänster	8
2.3	Allmänna affärsvillkor.....	9
2.4	Operativa regler.....	10
2.5	Farligt gods	10
2.6	Godkännandeprocess för fordon	10
2.7	Behörighetskrav för operativ personal.....	11
3	Infrastruktur	12
3.1	Inledning.....	12
3.2	Järnvägsnätets omfattning	12
3.3	Beskrivning av infrastrukturen	14
3.4	Trafikrestriktioner.....	16
3.5	Anläggningar för tjänster.....	16
4	Tilldelning av kapacitet.....	17
4.1	Särskilda åtgärder vid störningar	17

5	Tjänster.....	19
5.1	Inledning.....	19
5.2	tillträdestjänster	19
5.3	Tillträde till spår vid anläggningar för tjänster samt tillgång till tjänster som där tillhandahålls	19
5.4	Tilläggstjänster	20
6	Avgifter	20
6.1	Avgiftsprinciper	20
6.2	Tariffer	21
6.3	Debitering.....	21
7	HHAB:s allmänna avtalsvillkor.....	23
7.1	Trafikeringsavtal (7.1).....	23
7.2	Handlingar och ansvar	23
7.3	Parternas prestationer	23
7.4	Avhjälpan av avvikelser	24
7.5	Ersättning vid skada.....	25
7.6	Befrielsegrunder	28
7.7	Avtalets giltighet.....	28
7.8	Tvist	29
8	Bilagor	30
8.1	Kontakter	30
8.2	Säkerhet vid aktiviteter i spårrområde	30
8.3	Hanteringsregler vid olycka och tillbud	30
8.4	Rutiner vid skadereglering.....	31
9	Bilagor	36
9.1	Spåranläggningens omfattning - ritning 5813 Rev C med datering 2008-09-02	36
9.2	Spårnumrering - ritning 5826 rev C med datering 2010-11-16	37

1. ALLMÄN INFORMATION

1.1 INLEDNING

HHAB är ett bolag helägt av Helsingborgs stad.

HHAB bedriver hamnverksamhet (stuveri) inkluderande en combiterminal för omlastning till och från järnväg.

HHAB upprättar en järnvägsnätsbeskrivning för sidospår, enligt järnvägslagen (2004:519).

1.2 SYFTET MED JÄRNVÄGSNÄTSBESKRIVNINGEN

Beskrivningen ska ge den som avser att ansöka om kapacitet på järnvägsnätet som HHAB förvaltar nödvändig information om förutsättningarna.

Beskrivningen presenterar de tjänster HHAB erbjuder, med information om var de finns tillgängliga, hur tilldelning av tjänsterna går till, vilka avgifter som gäller och de villkor som gäller för att få tillgång till tjänsterna.

För det anslutande järnvägsnätet ger Trafikverket ut sin egen järnvägsnätbeskrivning.

1.3 RÄTTSLIG GRUND

”Järnvägsnätsbeskrivning” är den svenska översättningen av den engelska termen ”Network Statement” som används i direktiv 2012/34/EU. Enligt detta direktiv ska infrastrukturförvaltare upprätta och offentliggöra en järnvägsnätsbeskrivning.

Den 1 juli 2004 trädde järnvägslagen i kraft, varigenom EG-direktivet genomfördes. Järnvägslagens bestämmelser kompletteras av järnvägsförordningen (2004:526) och tillsynsmyndighetens föreskrifter (Transportstyrelsen sedan den 1 januari 2009). Dessa författningar samt delar av den näringsrättsliga lagstiftningen, däribland konkurrenslagen (2008:579), utgör det mest centrala regelverket för järnvägssektorn.

Både järnvägslagen och järnvägsförordningen innehåller bestämmelser om beskrivningen av järnvägsnät. Även Järnvägsstyrelsens allttjämt gällande föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur (JvSFS 2005:1) innehåller bestämmelser om detta. Dessa författningar, liksom övriga författningar som omnämns i detta dokument, finns tillgängliga på <http://www.lagrummet.se>.

1.4 JURIDISK STATUS

Järnvägsnätsbeskrivningen ingår som del i trafikeringsavtalet och reglerar avtalsförhållandet mellan parterna i ingångna avtal.

1.4.1 ALLMÄNNA ANMÄRKNINGAR

HHAB publicerar järnvägsnätsbeskrivningen i syfte att säkerställa insyn, förutsebarhet och icke-diskriminerande tillträde till de tjänster som HHAB tillhandahåller.

1.4.2 ANSVAR

HHAB ansvarar för informationen i järnvägsnätsbeskrivningen enligt vad som följer av lag.

1.4.3 PRÖVNING

Transportstyrelsen utövar tillsyn enligt järnvägslagen, järnvägsförordningen och föreskrifter meddelade med stöd av dessa författningar. I enlighet med detta kan Transportstyrelsen pröva om HHABs järnvägsnätsbeskrivning har upprättats i enlighet med gällande bestämmelser.

1.5 STRUKTUR

Järnvägsnätsbeskrivningens innehåll försöker följa en struktur som i stor utsträckning följer motsvarande järnvägsnätsbeskrivning upprättad av TRAFIKVERKET, en struktur som i sin tur är gemensam för RailNetEurope: Common Structure 2014-03-12.

1.6 GILTIGHETSTID OCH AVVIKELSER

1.6.1 GILTIGHETSPERIOD

Järnvägsnätsbeskrivningen gäller tills vidare och revideras efterhand när förutsättningar ändras.

1.6.2 AVVIKELSER

Om en publicerad järnvägsnätsbeskrivning behöver ändras informerar HHAB om detta genom avvikelsemeddlanden. Avvikelsemeddlanden inarbetas löpande i järnvägsnätsbeskrivningen och publiceras på HHABs webbplats.

Bilaga "Kontakter" (sid 30), uppdateras löpande utan att något avvikelsemeddelande utfärdas.

1.7 PUBLICERING

Järnvägsnätsbeskrivningen, inklusive avvikelsemeddlanden, publiceras på HHABs webbplats www.port.helsingborg.se.

1.8 KONTAKTER

Se bilaga "Kontakter" (sid 30).

1.9 FÖRKORTNINGAR OCH DEFINITIONER

1.9.1 FÖRKORTNINGAR

BVF:	Banverkets interna föreskrifter
BVS:	Banverkets tekniska systemstandard
COTIF:	Convention relative aux transports internationaux Ferroviaires
JTF:	Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter
JvSFS:	Järnvägsstyrelsens författningssamling
sth:	största tillåtna hastighet

1.9.2 DEFINITIONER

Avvikelsemeddelande:	Meddelande från HHAB om ändring eller komplettering av information i järnvägsnätsbeskrivningen.
HHABs järnvägsnät:	Den järnvägsinfrastruktur som tillhör bolaget och drivs och förvaltas av HHAB.
Bärgning:	Åtgärder i förekommande fall efter avslutad rövning i syfte att omhänderta järnvägsföretagets fordon eller egendom.
Godsterminal:	Anläggning för omlastning av gods från ett trafikslag till ett annat.
Infrastrukturförvaltare:	Den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen, exempelvis HHAB och Inlandsbanan AB.
Järnvägsfordon:	Drivfordon och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår och som består av ett eller flera delsystem eller delar av delsystem.
Järnvägsföretag:	Den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik.
Järnvägsinfrastruktur:	För järnvägstrafik avsedda spår-, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande.
Järnvägsnät:	Järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare.
Järnvägssystem:	Järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen.
Rövning:	Åtgärder, i förekommande fall efter avslutad räddning, i syfte att undanröja hinder för att få spår trafikerbart efter olycka eller haveri.

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

Största tillåtna vagnvikt

per meter (STVM): Fordonets vikt dividerat med fordonets längd, uttryckt i ton per meter.

Trafikeringsavtal: Avtal mellan HHAB och ett järnvägsföretag eller den som har rätt att organisera järnvägstrafik, om förutsättningar och villkor för trafik på HHABs järnvägsnät.

Trafikorganisatör: Verksamhetsutövare som enligt 3 kap. 5 § järnvägslagen har rätt att organisera men inte själv utföra järnvägstrafik.

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. Järnvägslagen (2004:519), 1 kap. 4§.

Tågplan: Plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period.

Termer som används internationellt finns i ordboken Network Statement Glossary på RNE:s webbplats www.rne.eu.

2 VILLKOR FÖR TILLTRÄDE OCH TRAFIKERING

2.1 INLEDNING

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

För att få tillgång till HHABs tjänster gäller som huvudregel att den sökande ska uppfylla vissa författningsreglerade krav, vilka beskrivs närmare i avsnitt "Allmänna krav för tillträde till tjänster" (sid 8).

Dessutom gäller att den sökande, innan tjänsten används, ska träffa en överenskommelse med HHAB om villkoren för att använda tjänsten, se avsnitt "Allmänna affärsvillkor" (sid 9).

När HHABs tjänster används gäller ett antal bestämmelser, såväl med stöd av författning som enligt villkor i avtal med HHAB. Se avsnitt: "Operativa regler"(sid 10) – "Behörighetskrav för operativ personal" (sid 11).

2.2 ALLMÄNNA KRAV FÖR TILLTRÄDE TILL TJÄNSTER

HHABs 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 använda en tjänst, gäller att kraven måste vara uppfyllda senast vid ansökningstidens utgång.

2.2.1 ANSVAR (2.2.5.)

Frågan om vilka bestämmelser som har störst betydelse för järnvägssektorn som sådan, behandlas i avsnittet "Rättslig grund" (sidan 4). 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 skyldigheter, 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 på <http://www.lagrummet.se>.

Förutom de generellt tillämpliga reglerna, 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 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 1999) införlivade.

Ansvarsbestämmelser framgår också av det avtal med HHAB som ska träffas i samband med tilldelning av ett tågläge, se avsnittet "Allmänna affärsvillkor" (sid 9). Förutom att reglera vilka ansvarsbestämmelser 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.

2.2.1.1 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.

2.3 ALLMÄNNA AFFÄRSVILLKOR

Huvuddelen av HHABs allmänna affärsvillkor regleras i HHABs trafikeringsavtal, se avsnittet "Tillträdesavtal" (sid 9).

Handlingar inkomna till HHAB utgör allmänna handlingar. Huvudregeln är att dessa är offentliga. HHAB 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.

Enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) får HHAB inte utan vidare lämna ut 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. Om någon begär ut en handling är det HHAB som beslutar om handlingen kan lämnas ut eller om den ska beläggas med sekretess. Den sökandes uppfattning är därför inte avgörande, men kan ha betydelse vid sekretessbedömningen.

2.3.1 TILLTRÄDESAVTAL (2.3.2.)

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

Trafikeringsavtalet anger förutsättningar för trafiken samt vilka av HHAB styrande dokument som avtalsparten måste följa. Villkoren innehåller också regler om parternas ansvar, verksamhetsstyrning, 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 villkoren för den aktuella trafiken, i den utsträckning det är nödvändigt för att villkoren ska uppfylla bestämmelserna i järnvägslagen. Transportstyrelsens beslut kan överklagas till Förvaltningsrätten i Falun.

De tjänster som inte regleras i trafikeringsavtal kräver särskild överenskommelse.

2.4 OPERATIVA REGLER

2.4.1 FÖRESKRIFTER

Transportstyrelsen har aviserat att Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter JvSFS 2008:7, som gäller som nationella regler för bedrivande av trafik och trafiksäkerhetspåverkande arbeten på järnväg, ska upphöra att gälla den 1 januari 2016. I stället ska TSD Drift börja gälla samma datum. Huruvida alla bestämmelser i TSD Drift kan införas vid denna tidpunkt är vid författandet av detta avsnitt oklart. TSD Drift gäller endast för tågfärd och innehåller baskrav som ska uppfyllas. Järnvägsföretag ska ha nödvändiga kompletterande bestämmelser i sina trafiksäkerhetsinstruktioner, enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter JvSFS 2008:8 och i sina övriga säkerhetsbestämmelser.

Ytterligare information finns på Transportstyrelsens webbplats <http://www.transportstyrelsen.se>.

2.4.2 INFORMATION

2.4.2.1 INFORMATION FRÅN HHAB TILL JÄRNVÄGSFÖRETAG, FÖRE OCH UNDER TRAFIKUTÖVNING

Järnvägsföretag som trafikerar järnvägsnätet ska använda och följa de dokument som anges i de allmänna avtalsvillkoren. HHAB ansvarar för dokumenten och för att dessa finns tillgängliga på HHABs webbplats.

2.4.2.2 INFORMATION FRÅN JÄRNVÄGSFÖRETAGET TILL HHAB UNDER TRAFIKUTÖVNING

Järnvägsföretaget ska till HHABs trafikledning meddela avvikelser som de själva förorsakar, på 30 minuter eller mer i förhållande till tågläge. I samband med sådana meddelanden ska järnvägsföretaget också lämna en prognos som visar om avvikelsen kan avhjälpas och i så fall när den kan vara avhjälpd.

2.5 FARLIGT GODS

Vad som avses med farligt gods och vilka regler som gäller för transporter 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 <https://www.msb.se/sv/>.

2.6 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.

2.7 BEHÖRIGHETSKRAV FÖR OPERATIV PERSONAL

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

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

3 INFRASTRUKTUR

3.1 INLEDNING

Kapitlet beskriver HHABs tillgängliga infrastruktur för Tågplan och för kapacitetstilldelning för faciliteterna.

Informationen uppdateras normalt genom att en reviderad järnvägsnätbeskrivning utfärdas och vid behov under året med avvikelsemeddelanden på HHABs webbplats.

3.2 JÄRNVÄGSNÄTETS OMFATTNING

3.2.1 OMFATTNING PÅ JÄRNVÄGSNÄTET INKL GRÄNSER

3.2.1.1 ÄGD AV HHAB

Omfattning av spåransläggning ägd av HHAB framgår av ritning ¹. Spåransläggningen har spårförbindelse till två andra spåransläggningar.

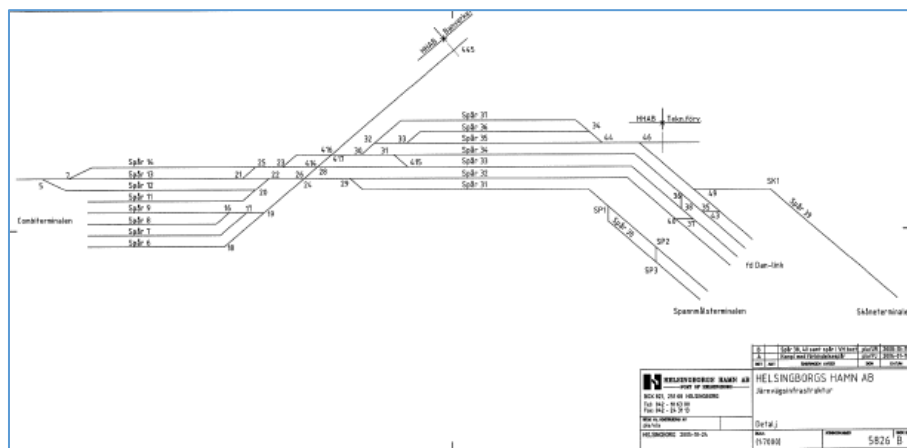
Anm:

Den del av spåransläggningen som är belägen inom Västhamnen, markerat med blått i ritning, är avstängd och används ej. Växel 18 är klovad för att förhindra trafik på denna del.

3.2.1.2 ÄGD AV HELSINGBORGS STAD (FÖRBINDELSESPÅRET)

Spåransläggningen består av den del som kopplar samman infrastruktur tillhörande HHAB till stamnätet tillhörande Trafikverket, i dagligt tal kallat förbindelsespåret, och är ägd av Helsingborgs stad². Förbindelsespåret, spåransläggning mellan växel 417 och 445, förvaltas dock av HHAB på uppdrag av Helsingborgs stad.

Förbindelsespåret är signalreglerat och styrs av TKL (Trafikverket). Signalanläggningen är ägd och förvaltas av Trafikverket.



¹ Vid hänvisning till "ritning" i detta dokument avses ritningar redovisade under rubrikerna

- "Spåransläggningens omfattning - ritning 5813 Rev C med datering 2008-09-02" – sid 20 och
- "Spårnumrering - ritning 5826 rev C med datering 2010-11-16" – sid 21 om inte annat anges.

² Helsingborgs stad representeras av Stadsbyggnadsförvaltningen.

3.2.2 GRÄNS MELLAN SPÅR TILLHÖRANDE HHAB OCH

3.2.2.1 FÖRBINDELSESPÅRET

Förbindelsespåret avgränsas fysiskt mot spåranläggning tillhörande HHAB med en grind. Gränsen utgörs av en fjärrmanövrerad grind. Positionen på grinden markeras i ritning 5813 med bokstaven **E**.

Statusen på grinden, öppen eller stängd, visas för passerande järnvägsfordon på respektive sida om grinden med ljussignaler. Ljussignalen för trafik från HHAB till förbindelsespåret markeras i ritningen med bokstaven **E1**. Placering av ljussignal för trafik från andra hållet markeras med **E2**.

*Anm: Funktion på grinden 3
Instruktion och telefonnummer som skall användas, inklusive kod, överlämnas till berörda Järnvägsföretag med trafikavtal av Jvg-samordnaren (HHAB).*

3.2.2.2 INDUSTRISPÅRET SÖDERUT

Spåranläggning som söderut möjliggör angöring till där belägna industrier är ägd och förvaltd av Helsingborgs stad. Gränssnittet mot industrispåret i söder finns för HHAB i växel 46. I anslutning till växel 46 finns även en grind som i ritning är markerad med **G**.

Gränspunkterna ute i "verkligheten" markeras med tavlor.

3.2.3 SPÅRANLÄGGNINGENS PLANKORSNINGAR

Beteckning på ritning	Plankorsning
A ⁴	Atlantgatan Spår 5
B ⁴	Infart Kombi-terminalen Spår 5
C	Spår 6 – 9
D	Trafikverkets kallförråd
F	Massgodsleden kontra spår till Spannmåls-terminalen
H	Vid övergång för gående mellan P-plats och byggnad 713.
J	Industrispår inom SKT

³ Grinden kan manövreras genom uppringning av ett telefonnummer samt användning av en kod. Korrekt använt öppnas grinden och förblir öppen i maximalt 30 minuter.

Sker passage av ett järnvägsfordon innan öppningstiden på 30 minuter tagit slut finns en magnetslinga som känner av passagen och stänger grinden automatiskt när sista del av fordonet passerat. Överstiger tiden 30 min stänger grinden automatiskt även om passage av ett järnvägsfordon uteblivit.

Ljussignalen på respektive sida grinden, med placering enligt ritningsmarkeringar E1 och E2, visar om grinden är i öppet eller stängt läge. Grönt ljus = öppet och rött ljus = stängt.

⁴ Denna spårdel är avstängd genom klovning i växel 18.

Anm:

Överstruken text redovisar numera slopade spåranläggning. Redovisas då växelutrustning fortfarande finns kvar i anläggningen (klovad).

3.3 BESKRIVNING AV INFRASTRUKTUREN

3.3.1 GEOGRAFISK ANLÄGGNINGSÖVERSIKT

Summa av Längd [m]		Användning				
Plats	Spår	Disp. av Lantmännen	Last-/lossning	Rangerspår	Uppställning	Totalt
Combiterminalen	6		510			510
	7		510			510
	8		510			510
	9		510			510
	11		545			545
	12		535			535
Combiterminalen Totalt			3120			3120
HHAB Bangård	13			0		0
	14			0		0
	32				700	700
	33				600	600
	34				600	600
	35			0		0
	36				220	220
	37				230	230
HHAB Bangård Totalt				0	2350	2350
Skåneterminalen	39		550			550
Skåneterminalen Totalt			550			550
Spannmålsterminalen	30	0				0
	31	0				0
Spannmålsterminalen Totalt		0				0
Totalt		0	3670	0	2350	6020

Rangerspår innebär att tågläge ej är tillåtet. Spåret används enbart till växling m.m. (I tabellen ovan är därför angivet sträckan 0 meter.)

Den tekniska prestandan är enhetlig på samtliga spår.

3.3.2 EGENSKAPER

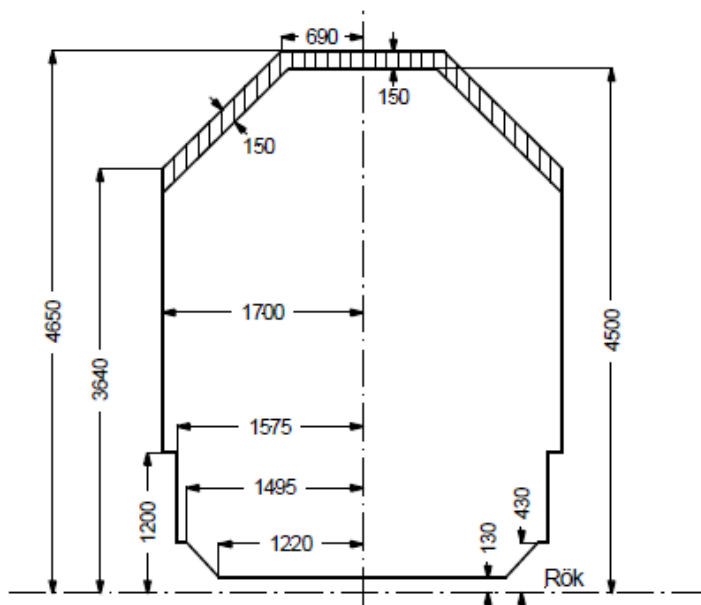
3.3.2.1 SPÅRVIDD

Spårvidden följer den europeiska standarden 1 435 mm.

3.3.2.2 REFERENSPROFIL (LASTPROFIL)

Referensprofil är det utrymme i sid- och höjded inom vilket fordon och last ska rymmas. Hela järnvägsnätet kan trafikeras av fordon som uppfyller kraven för dynamisk referensprofil SEa och statisk referensprofil A (största bredd 3 400 mm och högsta höjd 4 650 mm). Referensprofilernas mått gäller under vissa bestämda

förutsättningar och hänger samman med beräkningsregler för bestämning av största tillåtna last- och fordonstorlek, se vidare BVS 1586.22.



Statisk referensprofil A

3.3.2.3 BANANS BÄRFÖRMÅGA

STAX 22,5 ton (Axellast)

STVM 6,4 ton (Metervikt)

3.3.2.4 LUTNINGAR

Största lutningen är 1,5 % och är på förbindelsespåret som går mellan Helsingborgs godsbangård och spåranläggning tillhörande HHAB.

3.3.2.5 STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET

Största tillåtna hastighet framgår av gällande Trafiksäkerhetsinstruktion (TRI).

3.3.2.6 MAXIMALA TÅGLÄNGDER

Framgår av översiktstabell redovisad ovan.

3.3.2.7 KRAFTFÖRSÖRJNING

HHABs järnvägsinfrastruktur är ej elektrifierad.

3.3.3 TRAFIKERINGS- OCH KOMMUNIKATIONSSYSTEM

3.3.3.1 SIGNALSYSTEM

Fordonsrörelser genomförs som växling.

Vid all passage ut och in på förbindelsespåret skall järnvägsföretag kontakta Trafikverkets trafikledning, TKL, för att få klart spår.

3.4 TRAFIKRESTRIKTIONER

Tillfälliga trafikrestriktioner kan förekomma till följd av skador på infrastrukturen, till exempel på grund av olyckor, översvämningar och skred.

3.4.1 FARLIGT GODS

För transporter av farligt gods gäller bestämmelser enligt avsnitt "Farligt gods"(Sid 10)

3.5 ANLÄGGNINGAR FÖR TJÄNSTER

HHAB tillhandahåller tjänster på de anläggningar som beskrivs i detta avsnitt.

3.5.1 KOMBITERMINALER OCH LASTPLATSER

HHAB innehar en combiterminal samt spår i anslutning till närliggande kaj i Skåneterminalen respektive Spannmålsterminalen.

3.5.2 SPÅR FÖR UPPSTÄLLNING

Spår tillgängliga för uppställning saknas.

3.5.3 UNDERHÅLLSANLÄGGNINGAR

HHAB tillhandahåller inga underhållsanläggningar.

4 TILLDELNING AV KAPACITET

I detta kapitel beskrivs HHABs process för tilldelning av kapacitet.

Den tågplan som fastställs på **järnvägsinfrastruktur tillhörande Trafikverket** ger förenklat beskrivet indirekt vilken trafik som kan trafikera terminaler tillhörande HHAB. Den trafik som blir den indirekta följen av denna fastställs löpande i en tågplan för HHAB. Tågplan för HHAB fastställs av avdelningen "Hamn & Terminaldrift" inom HHAB. Tågplanen ger kapacitetstilldelningen i minutexakta angivelser.

4.1 SÄRSKILDA ÅTGÄRDER VID STÖRNINGAR

4.1.1 PRINCIPER

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

Vid olycka eller haveri svarar samhällets räddningstjänst för räddning. HHAB svarar för röjning och järnvägsföretaget svarar för bärgning.

4.1.2 OPERATIVA REGLER

Tåg som avgår och framförs enligt sin tidtabell har företräde till sitt tidtabellsläge. Skälet bakom denna regel är att rättidiga tåg inte ska störas av tåg som är försenade eller för tidiga i förhållande till sina tidtabeller. Undantag från regeln om företräde för rättidiga tåg kan göras om det finns särskilda skäl, såsom svårare trafikstörningar, avtalade avvikelser från tidtabellen eller om trafiksituationen uppenbarligen föranleder något annat. I de fall regeln skulle leda till orimliga konsekvenser för trafiken som helhet, ska den inte tillämpas.

4.1.3 PROBLEM SOM INTE KAN FÖRUTSES

4.1.3.1 RÖJNINGS- OCH NÖDSITUATIONER

Ett järnvägsföretag eller en trafikorganisations ska vid röjnings- och nödsituationer, på infrastrukturförvaltarens begäran och i enlighet med vad parterna kommit överens om, ställa sådana resurser till förfogande som förvaltaren anser mest lämpliga för att återställa förhållandena till det normala. Se även Allmänna avtalsvillkor.

Färder med röjningsfordon och bogsering av havererade fordon inom samt till och från olycksplatsen utförs av HHAB, eller av den som HHAB anger.

Med olycksplatsen menas det område som begränsas av de närmaste, ej berörda driftplatserna på ömse sidor av olycksplatsen.

Vid fordonshaveri får järnvägsföretaget utföra röjningen av egna fordon och övrig egendom, efter godkännande av HHAB. Om det inte går att komma överens om detta, utför HHAB röjningen av järnvägsföretagets fordon och egendom.

När röjningen avslutats svarar järnvägsföretaget för bärgningen av egna fordon från den plats som HHAB anvisar. För att minimera trafikstörningar är det viktigt att detta sker så snabbt som möjligt. Om fordonen inte bärgas inom rimlig tid, bärgar HHAB järnvägsföretagets fordon och egendom.

HHAB och järnvägsföretaget kan komma överens om att bärgningen kan påbörjas innan röjningen avslutats.

4.1.3.2 OLYCKSHANTERING

Rutiner för hantering, anmälan och samverkan vid olyckor och tillbud till olyckor samt avvikelser som inneburit olycksrisker vid järnvägstrafik framgår av de allmänna avtalsvillkoren.

5 TJÄNSTER

5.1 INLEDNING

Kapitlet redovisar tjänster i den ordning som de regleras i direktiv 2012/34/EG.

Tjänsterna är uppdelade i följande kategorier:

- Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)

Minimipaketet motsvaras av tjänsten tågläge. Här ingår rätten att använda den infrastrukturkapacitet som tilldelats enligt definitionen av tågläge (sid 6).

HHAB erbjuder tjänster bland annat som:

- Lastning och lossning av gods.
- Lagring av gods.

5.2 TILLTRÄDESTJÄNSTER

HHAB tillhandahåller tillträdestjänster i form av tjänsten tågläge för godstrafik.

HHAB har öppettider 06.00 – 20.00.

Tjänsten tågläge omfattar hela förflyttningen från en plats till en annan, från det att fordonsrörelsen inleds på den första trafikplatsen i tågläget till det att fordonet stannat på den slutliga trafikplatsen

5.2.1 TÅGLÄGE FÖR GODSTRAFIK

I tågläge för godstrafik ingår följande komponenter, som ger tillgång till den infrastruktur som tilldelats för framförandet av tåget. Rätt att framföra fordon på spår och genom växlar, så att tilldelad kapacitet kan användas enligt de villkor som fastställts i tågplanen. Användandet ska ske i enlighet med trafikeringsavtalet samt enligt tillstånd, licenser och föreskrifter.

5.2.1.1 TRAFIKLEDNING

HHABs trafikledning på sidospår består i att upplysa om vilka växlingsrörelser och A-skydd som pågår där. De aktörer som verkar på platsen svarar för samordningen av dessa rörelser.

5.3 TILLTRÄDE TILL SPÅR VID ANLÄGGNINGAR FÖR TJÄNSTER SAMT TILLGÅNG TILL TJÄNSTER SOM DÄR TILLHANDAHÅLLS

5.3.1 KOMBITERMINALER OCH LASTPLATSER

Kombiterminaler och lastplatser består var och en för sig av ett avgränsat område som är anslutet till järnvägsnätet. Detta är avsett för lastning och lossning av gods och lastbärare eller omlastning från järnväg till andra trafikslag. En kombiterminal är en större och mer omfattande anläggning, oftast med mer än ett lastspår samt en stor yta för uppställning.

För kapacitet avsedd att användas i samband med lastning och lossning av gods erbjuds tjänsterna

- Kapacitet på spår till kombiterminal/terminal och
- Kapacitet på lastplats.

Den som använder tjänsten är skyldig att delta i den samordning som HHAB enligt arbetsmiljölagen anordnar. Detta kan också ge dem som använder lastplatsen möjlighet att samordna de entreprenörer som de anlitar för exempelvis snöröjning.

Om användaren orsakar skador eller onormalt slitage på anläggningen (markytor, järnvägsinfrastrukturen eller tillfartsvägar) ska detta ersättas till HHAB enligt järnvägsnätsbeskrivningens allmänna avtalsvillkor.

5.3.2 OLYCKSUNDSÄTTNING

HHAB erbjuder för närvarande ingen tjänst för olycksundsättning.

5.3.3 BRÄNSLEDEPÅER OCH TILLHANDAHÅLLANDE AV BRÄNSLE

HHAB har inga bränsledepåer.

5.4 TILLÄGGSTJÄNSTER

5.4.1 TILLHANDAHÅLLANDE AV EL

HHAB saknar elektrifierat spår och tillhandahåller ej möjlighet till el.

5.4.2 SPECIALISERAT TYNGRE FORDONSUNDERHÅLL

HHAB varken äger eller förvaltar särskilda anläggningar för mer omfattande underhållstjänster av fordon, utan hänvisar till andra aktörer.

5.4.3 TILLÄGGSTJÄNSTER ENLIGT HAMNTAXAN

HHAB tillhandahåller en rad olika tjänster inom hamnen.

Uppdaterad hamntaxa finns i länken.

<https://www.port.helsingborg.se/taxor/>

För mer information och priser kontakta gärna vår försäljningsavdelning via E-post eller telefon.

Anders Paulsson

E-post: anders.paulsson@port.helsingborg.se

Telefon: 042-10 62 36

6 AVGIFTER

6.1 AVGIFTSPRINCIPER

HHAB tar ut avgifter med stöd av 7 kapitlet i järnvägslagen (2004:519).

6.1.1 AVGIFT FÖR ANVÄNDADE AV INFRASTRUKTUREN

HHAB ska som infrastrukturförvaltare fastställa avgifter för användning av järnvägsinfrastrukturen till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, enligt 7 kap. 2 § järnvägslagen (2004: 519).

Avgifterna ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande, enligt 7 kap. 1 § i samma lag.

6.1.2 AVGIFTER FÖR TJÄNSTER

Avgifter för de tjänster HHAB tillhandahåller tas ut med stöd av 7 kap. 8 § järnvägslagen, och ska enligt denna paragraf fastställas till HHABs självkostnad för att tillhandahålla tjänsten. Självkostnaden är summan av samtliga kostnader, såväl direkta som indirekta, för tillhandahållande av en tjänst. För de aktuella tjänsterna gäller kravet på full kostnadstäckning. Detta innebär att avgifterna sätts så att alla kostnader förenade med verksamheten på några års sikt täcks av avgiftsintäkter.

6.2 TARIFFER

I detta avsnitt redovisas avgifter som HHAB tar ut.

6.2.1 MOMS

På avgifterna tillkommer 25 procent moms.

6.2.2 BANTILLTRÄDESTJÄNSTER ENLIGT AVSNITT 5.3

För varje vagn som ut- eller införs på hamnspåren erlägger järnvägsföretag till HHAB en hamnspåavgift, så att del av kommunens och HHAB:s kostnader för spårverksamheten täcks.

Denna hamnspåavgift debiteras järnvägsföretag sedan 2006 med **60:00 kr** per järnvägsvagn tur och returresa på spåret. Angiven summa exkl. mervärdeskatt.

Ovanstående summa indexregleras varje år enligt konsumentprisindex med oktober månad 2004 som basmånad (281,0). [KPI sept 2014 = 314,02]

6.3 DEBITERING

Samtliga avgifter betalas mot faktura från HHAB. Betalningsansvarig är det företag som tecknar avtal om tilldelad tjänst. Avgifterna debiteras månadsvis.

Fakturor ska betalas senast 30 dagar från fakturadatum, annars debiteras dröjsmålsränta enligt räntelagen. Fakturaunderlag kan komma att tillhandahållas i elektronisk form. Järnvägsföretagen eller trafikorganisationerna svarar själva för utskrift av elektroniskt underlag på papper, eller konvertering av underlag till den form som de själva önskar.

Den som ifrågasätter någon del av en faktura ska ändå betala resten av fakturan och inkomma med en förklaring av vad det är som ifrågasätts före fakturans förfallodatum, för att undvika dröjsmålsränta

För att minimera kreditriskerna förbehåller sig HHAB 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 HHAB på ett tillfredsställande sätt. Andra betalningsvillkor än 30 dagar från fakturadatum kan även krävas i fall där HHABs rutiner för kreditvärdering av företag kräver detta.

HHABs avtalspart har inte rätt att innehålla betalning av avgifter och har heller inte kvittningsrätt gentemot fordringar avseende avgifter. Om ett järnvägsföretag eller en trafikorganisation betalar för sent vid två eller fler tillfällen under en och samma tågplaneperiod, har HHAB rätt att stoppa leveransen av tjänster eller häva parternas trafikeringssavtal med omedelbar verkan.

För leverantörsfakturor utställda till HHAB ska betalningsvillkoret vara 30 dagar, om inte annat överenskomms.

7 HHAB:S ALLMÄNNA AVTALSVILLKOR

7.1 TRAFIKERINGSAVTAL (7.1)

HHABs 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 HHAB och järnvägsföretag eller trafikorganisationsbestämt vad som gäller vid leverans och användning av tjänst.

7.2 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 7.1)
2. allmänna avtalsvillkoren i järnvägsnätsbeskrivningen
3. järnvägsnätsbeskrivningen.

Vid utförande av rättigheter och skyldigheter får parterna anlita ersättare. Om HHABs avtalspart anlitar ersättare ska de skriftligen meddela detta till HHAB senast 14 kalenderdygn innan ersättaren börjar. 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 HHAB.

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. För leverantörsfakturer utställda till HHAB ska betalningsvillkoret vara 30 dagar.

7.3 PARTERNAS PRESTATIONER

7.3.1 HHABs LEVERANS

Utifrån trafikeringsavtalets omfattning ska HHAB leverera tåglägen och övriga tjänster till avtalsparten enligt beslut om fastställelse av tågplan.

7.3.2 AVTALSPARTENS ANVÄNDNING

HHABs avtalsparter ska använda HHABs tjänster i enlighet med de villkor som framgår av HHABs tilldelningsbeslut.

Om avtalsparten inser att användandet av en tjänst kommer att avvika från tilldelningen, ska denne omedelbart underrätta HHAB om detta. Avtalsparten ska avboka tilldelade tjänster som inte behövs.

HHABs avtalsparter ska vid användning av de tjänster som HHAB levererar följa

- trafikeringsavtalets villkor
- järnvägsnätsbeskrivningens regler och villkor
- författningar som reglerar den aktuella verksamheten

- föreskrifter som finns angivna i bilaga.

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

HHAB kan lämna detta medgivande om någon annan inte påverkas. Om avtalsparten använder tjänster som inte tilldelats tas sedvanlig avgift för tjänsten ut, eventuella kostnader för reklamationer från andra järnvägsföretag och trafikorganisatörer samt kostnader för eventuell bortforsling av hindrande fordon.

7.3.3 BÄRGNINGSRESURS FÖRE ANVÄNDNING

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

7.3.4 BETALNING FÖR TJÄNST

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

HHABs avtalspart ska betala avgifter mot faktura.

7.4 AVHJÄLPANDE AV AVVIKELSER

7.4.1 I SAMVERKAN OCH I DIALOG

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

7.4.2 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 den part som orsakar störningen informera motparten om hur arbetet med att avhjälpa störningen fortlöper. HHAB informerar genast också sina övriga berörda avtalsparter.

HHAB ska i god tid (helst 48 timmar innan) meddela järnvägsföretag och trafikorganisatör vilka åtgärder HHAB 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 HHAB anläggning ska det anmälas till HHAB. HHAB ska lämna information till den som anmält felet om vilka åtgärder som vidtas.

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

7.4.3 PROGNOF FÖR AVHJÄLPANDE OCH FORTSATT TRAFIK

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

Om akuta åtgärder inte avhjälpel störningen helt ska HHAB ta fram en prognos för möjligheterna till fullständigt avhjälpande. Prognosens innehåll ska meddelas HHAB avtalsparter.

7.4.4 INSTÄLLESETID

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

7.4.5 VID OLYCKA

Arbete på olycksplats sker i enlighet med bilaga "Hanteringsregler vid olycka och tillbud".

7.4.6 BEGÄRAN OM RÖJNING

Om HHAB avtalsparter begär røjning ska HHAB skriftligen bekräfta detta inom ett dygn från det att begäran mottagits.

7.4.7 RESURSER VID RÖJNING

Vid røjning ska HHABs avtalsparter, på HHABs begäran, ställa fordon och förarpersonal till HHABs förfogande, för transport av eget eller någon annans fordon eller egendom, till en plats som HHAB anvisar. Detta gäller under förutsättning att det kan ske utan avsevärda olägenheter och med beaktande av behörigheten hos HHABs avtalsparter jämte berörd personal. De resurser som ställs till HHABs förfogande ska uppfylla de krav som gäller för användande av tjänst.

7.4.8 ERSÄTTNING VID RÖJNING

För de resurser som HHABs avtalspart ställer till HHABs förfogande, för røjning åt någon annan än avtalsparten, har avtalsparten rätt till ersättning från HHAB 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 HHAB inom sextio (60) dagar efter utförd røjning, annars betalar HHAB inte ut någon ersättning.

HHABs avtalspart kan träffa särskild överenskommelse om fakturering med någon annan part än HHAB.

HHABs avtalsparter svarar själva för kostnader gällande bärgning och røjning av egna fordon och ska i förekommande fall ersätta HHAB för HHABs specificerade kostnader för detta.

7.5 ERSÄTTNING VID SKADA

7.5.1 ERSÄTTNINGANSVAR

Parterna är ersättningskyldiga för saksador 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.

7.5.2 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 HHAB alltid ska anses ha orsakat avtalsparten skada genom vållande om:

- skadan orsakats av träd på HHABs fastighet eller på mark som omfattas av vegetationsröjningsservitut (sträckor enligt förteckning) till förmån för HHABs fastighet, eller

- skadan orsakats av stenblock från bergsskärning eller tunnel som utförts eller underhålls av HHAB.

I fråga om vinterutrustade fordon gäller, utöver övriga bestämmelser i detta avtal, att HHAB 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 antingen järnvägstrafiken eller snöröjning på tredje mans infrastruktur eller fastighet.

Som vinterutrustat fordon räknas fordon med plog enligt specifikation publicerad på www.HHAB.se vid tidpunkten för tecknande av trafikeringsavtal, alternativt med likvärdig utrustning, samt fordonsekipage med likvärdiga egenskaper.

HHAB anses som vållande till skada om den uppstår till följd av att HHAB 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 HHAB råder över hindrets undanskaffning.

7.5.3 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.

7.5.4 ERSÄTTNINGSBELOPP

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

7.5.5 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 föfoga 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 part, med beaktande av vad som anges i första och andra stycket ovan, har betalat ut skadestånd eller ersättning till tredje man som enligt trafikeringsavtalet eller annat särskilt avtal om användning av tjänst ska bäras av motparten, har part regressrätt gentemot motparten. Regressrätten gäller oavsett vad som kan följa av lag eller annan författning avseende ansvaret. Den gäller dock endast ersättning som utgetts till tredje man på grund av skyldighet enligt författning eller trafikeringsavtalet.

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

7.5.6 ANSVAR VID JÄRNVÄGSDRIFT

HHABs 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 HHAB endast om HHAB har orsakat skadan.

7.5.7 ERSÄTTINGSANSVAR VID SKADA I SAMBAND MED RÖJNING

Om en skada uppkommer i samband med röjning som HHAB har begärt, ska HHAB svara för skadan under förutsättning att avtalsparten ställt resurser till HHABs förfogande enligt vad som anges i "*Ersättning vid röjning*". 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 HHABs förfogande inte uppfyllt kraven enligt "*Ersättning vid röjning*", så ansvarar avtalsparten för HHABs skada eller vad HHAB har betalat till tredje man, på samma sätt som vid vållande.

7.5.8 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.

7.5.9 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 beloppsspecificerat.

Det ska däremot innehålla en preliminär redogörelse för de förhållanden som anges som grund för kravet.

7.5.10 PÅVISANDE AV VÅRDSLÖSHET

Om sammanhang mellan orsak och skada fastställs krävs det inte, i fall som avses i *"Medvållande till skada"*, 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.

7.6 BEFRIELSEGRUNDER

7.6.1 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.

7.6.2 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 HHABs järnvägsnät, vilket även omfattar den trafikeringsrätt och kapacitetsfördelning som tillkommer HHABs avtalspart i den omfattning och utsträckning som staten anser nödvändig. I dessa fall är HHAB fritt från ansvar för bristande fullgörelse av sina avtalsförpliktelser. HHABs 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 ersättningsskyldig.

7.7 AVTALETS GILTIGHET

7.7.1 TRAFIKERINGSAVTAL

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

7.7.2 UPPSÄGNING VID KONTRAKTSBROTT

Om en part gör sig skyldig till väsentligt kontraktsbrott har motparten, oavsett vad som anges ovan, 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.

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

HHAB har dock rätt att med omedelbar verkan häva parternas trafikeringsavtal om ett järnvägsföretag eller en trafikorganisations är i dröjsmål med betalning.

7.7.3 AVTAL UPPHÖR ATT GÄLLA VID KONKURS OCH VID INDRAGET TILLSTÅND

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.

7.8 TVIST

7.8.1 SAMRÅDSORGAN I FÖRSTA HAND

Twist 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 twist inte kan lösas genom samråd.

8 BILAGOR

8.1 KONTAKTER

Information om järnvägsnätsbeskrivningen

För mer detaljerad information om innehållet i järnvägsnätsbeskrivningen hänvisas till nedanstående adress, om inget annat anges. Hit sänds även uppgifter om felaktigheter i texten.

HHAB
Box 821
251 08 Helsingborg

e-post: info@port.helsingborg.se
webbplats: www.port.helsingborg.se

8.2 SÄKERHET VID AKTIVITETER I SPÅROMRÅDE

8.2.1 SÄKERHETSZON

Säkerhetszonen referensprofil A. Ingen vistelse i säkerhetszonen får förekomma 10 sek innan ett spårfordon passerar.

Upplag eller liknande får inte sträcka sig in i säkerhetszonen.

8.2.2 VARSELKLÄDER

Personer som vistas inom spårområdet ska bära varselkläder som uppfyller standard EN 471, klass 3. Logotyper eller andra färgsättningar som inte är fluorescerande får inte påverka ytan som standarden påvisar.

8.3 HANTERINGSREGLER VID OLYCKA OCH TILLBUD

8.3.1 ANMÄLAN OCH RÖJNINGSMEDGIVANDE

8.3.1.1 ANMÄLAN OM OLYCKA OCH OLYCKSTILLBUD

Alla olyckor, olyckstillbud och avvikelser som medfört olycksrisker och inträffat på det järnvägsnät som HHAB förvaltar ska omgående anmälas till HHABs trafikledning.

8.3.2 JÄRNVÄGSFÖRETAG, KONTAKTPERSON OCH RÖJNINGSMEDGIVANDE

Trafikledningen anmäler omgående inträffade olyckor, som kommer till trafikledningens kännedom, till inblandade järnvägsföretag. Detta gäller inte djurpåkörningar. Järnvägsföretaget ska till HHAB 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 HHABs trafikcentral.

8.3.3 SAMVERKAN OCH TILLGÅNG TILL FAKTAUNDERLAG

Järnvägsföretaget ska utan dröjsmål låta HHABs 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. HHAB 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 HHAB och inblandade parter. Detta gäller dock inte om opartiskheten i undersökningen äventyras.

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

8.3.4 OLYCKSPLATSANSVARIG

HHAB 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.

8.3.5 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 röjnings-medgivande till den olycksplatsansvarige.

När den olycksplatsansvarige inhämtat alla parternas 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.

8.3.6 RÄDDNINGSOVNING

Järnvägsföretaget och HHAB 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 HHAB om samordning mellan järnvägsföretagen. Järnvägsföretaget ska följa de krav som följer av detta.

8.4 RUTINER VID SKADEREGLERING

8.4.1 INLEDNING

Ansvar för och ersättning vid sak- eller personskada framgår av HHABs 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.

8.4.2 OLYCKSKATEGORIER

Utrednings- och handlägningsmässigt indelas järnvägsolyckor i följande kategorier:

- 1) olycka i tågfärd, spärrfärd eller växling
- 2) sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon (plankorsningsolycka).

8.4.2.1 RAPPORTERING

När en olycka inträffat i lämnar HHAB information till

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

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

- 1) eget försäkrat järnvägsfordon:
 - a) tar reda på vägfordonets registreringsnummer genom polis eller HHAB
 - b) kontaktar vägfordonets försäkringsgivare
 - c) ställer sitt skadeståndskrav till vägfordonets försäkringsgivare.
- 2) av annan ägt eller försäkrat järnvägsfordon:
 - a) får genom polis och/eller HHAB vägfordonets registreringsnummer
 - b) kontaktar järnvägsfordonsägarens försäkringsbolag eller försäkringsmäklare
 - c) sammanställer och sänder in sitt krav, stilleståndskostnader, extrakostnad till vägfordonets försäkringsgivare.

8.4.3 UTREDNING

Olycka utreds av HHAB och järnvägsföretaget.

Anmärkning:

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

Sammanstötning mellan järnvägsfordon och försäkringspliktigt fordon utreds av HHAB 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 HHAB vid skada på infrastrukturen.

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

- 1) anläggning
 - a) teknisk standard; räler, sliprar, ballast etc.
 - b) anläggningens ålder.
- 2) fordon/maskin
 - a) littera och individnummer
 - b) fordonets/maskinens ålder

- c) fordonsägare.
- 3) utrustning som tillhör tredje man (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 det att faktainsamlingen säkerställts, för att klargöra orsaken till olyckan i möjligaste mån.

8.4.4 PRINCIPER FÖR SKADEVÄRDERING OCH EGENDOM

Totalskada har uppstått när kostnaden för återanskaffning eller reparation överstiger det 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 procent, 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 $V = (A \times (100 - P))$.

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 adekvata metoder och vidtas under normal arbetstid och under normala förhållanden.

Kostnad för reparation får inte överstiga värdet av totalskada enligt "Betaltning" ovan. Kostnad för provisorisk åtgärd för att återställa exempelvis spår efter skada kan dock tillkomma under vissa omständigheter, till exempel om tjäle omöjliggör ett normalt återställande.

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

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

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:

$$RF * \text{Å}2100 + \text{Å}4365 \text{ [kr/dag]}$$

där RF = gällande referensränta + 2 [%] Å = återanskaffningsvärde [kr] A = avskrivningstid [år]

8.4.5 PRINCIPER FÖR PRISSÄTTNING AV TJÄNSTER

Endast direkt kostnad hänförlig till fastställd skada ersätts.

Administrativt tillägg utgår inte.

Respektive part svarar för egna utredningskostnader.

Inköpt material faktureras till debiterat pris.

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

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

Inhyrda tjänster, entreprenörer, leverantörer, transporttjänster med mera debiteras enligt styrkt kostnad.

8.4.6 FORMER FÖR REGLERING AV SKADA

Ersättning utges för reparationskostnad eller kostnad för återanskaffning, dock maximalt med föremålets dagsvärde enligt *"Principer för skadevärdering och egendom"*. Kostnader ska alltid styrkas enligt punkt *"Betaling"*, 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.

8.4.7 BETALNING

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 exempelvis 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.

Delfakturering kan ske efter överenskommelse mellan parterna.

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

Ränta på fordran utgår enligt räntelagen.

Moms utgår inte på skadestånd.

Fakturaadress avseende sakskada orsakad av:

a) HHAB; se bilaga.

HHAB Box 821, 25108 Helsingborg

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

8.4.8 PRESKRPTION

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

9 BILAGOR

9.1 SPÅRANLÄGGNINGENS OMFATTNING - RITNING 5813 REV C MED DATERING 2008-09-02

