



ÄRENDE:

REGISTRATUREN
Ink 2011-05-31
Dok. -2011-12437
Handl. H. FEUTER

SL

AVTAL avseende gränsdragning av drift och underhåll inom stationsområden

Detta avtal avseende gränsdragning av drift och underhåll inom stationsområden längs Roslagsbanan inom Danderyds kommun ("Avtalet") har denna dag träffats mellan:

- (1) AB Storstockholms Lokaltrafik org.nr 556013-0683 ("SL"); och
- (2) Danderyds kommun ("Kommunen").

SL och Kommunen kallas nedan var för sig en **Part**, eller gemensamt **Parterna**.

Bakgrund

- A. SL ägs av Stockholms Läns Landsting och har som uppgift att upphandla, administrera och kontrollera kollektivtrafiken i Stockholms län. I dessa uppgifter ingår att säkerställa en attraktiv, tillgänglig, säker och miljövänlig kollektivtrafik. Detta innebär bland annat att SL skall verka för att människor stimuleras till ett ökat användande av kollektivtrafik och ett minskat användande av motorfordon, framför allt i Stockholms innerstad och Stockholms län.
- B. Idag finns ej kompletta avtal som reglerar Parternas ansvar för drift och underhåll av stationsområdena längs Roslagsbanan. Parterna anser att det föreligger behov av en gränsdragning som tydligt reglerar vem som har drift- och underhållsansvar för varje stationsområde längs Roslagsbanan inom Danderyds kommun.
- C. Mot bakgrund av det ovanstående har Parterna enats om följande.

1. Avtalsdokument

- 1.1 Avtalet består av detta avtalsdokument och nedan listade bilagor:

Bilaga 1	Stationer och hållplatser som omfattas av Avtalet
Bilaga 2	Gränsdragningsplaner, fotografier och separata överenskommelser
Bilaga 3	RIPARK 06, feb -06
Bilaga 4	Kontaktlista Roslagsbanan
Bilaga 5	Stockholm Vattens krav på kemikalier för klottersanering, 2005-03-10
Bilaga 6	Föreskrifter som kan komma att omfattas vid arbete inom stationsområden och hållplatser

- 1.2 Bilaga 1 och Bilaga 2 innehåller de stationer och gränsdragningsplaner som är tillämpliga vid ingåendet av Avtalet. För det fall stationer tillkommer/läggs

Handwritten signature



ner/byggs om under avtalstiden skall Bilaga 1 och Bilaga 2 uppdateras i enlighet med sådan förändring. Sådana uppdaterade handlingar skall dateras och undertecknas av båda Parter. Angående bestämmelser om separata överenskommelser hänvisas till punkt 4.

2. Syfte, omfattning och förutsättningar

2.1 Avtalet anger de ansvarsgränser som gäller för SL och Kommunen avseende drift och underhåll av anläggningar, installationer och annan utrustning på stationsområden längs Roslagsbanan inom Kommunens gränser. Den Part som har ansvaret för drift och underhåll ombesörjer att erforderliga åtgärder planeras, genomförs och dokumenteras. Parterna är skyldiga att tillse att arbete sker enligt vid varje tillfälle gällande föreskrift. Bilaga 6 innehåller de föreskrifter som ska följas vid arbete inom stationsområden och hållplatser.

2.2 Bilaga 1 utvisar vilka stationsområden som omfattas av Avtalet.

Bilaga 2 utvisar vardera Parts ansvarsområden inom stationsområdena, exklusive ansvar för elanläggning för belysning (se punkt 3.3.4).

Bilaga 3 skall alltid följas vid utförande av drift och underhåll enligt Avtalet.

Bilaga 5 ska följas för användande av kemikalier vid klottersanering.

3. Drift och underhåll

3.1 Definitioner

Med "Drift och Underhåll" avses Renhållning, markskötsel, vinterhållning, klottersanering, Akut- och Planerat underhåll. Drift och underhåll omfattar ytskikt, el-anläggning för belysning inklusive belysningsstolpe och armaturer.

Renhållning, Akut- och Planerat underhåll definieras enligt Avtal för fastighetsförvaltning -definitioner 04, tillgängliga på www.aff.nu.

Med "Fastighetsägare" avses såväl ägare som nyttjanderättshavare till fastighet.

Med "Station" avses såväl station och hållplats.

3.2 Huvudprincip

Huvudprincipen är att Fastighetsägaren innehar allt ansvar för Drift och Underhåll av anläggningar, installationer och annan utrustning på fastigheten. Fastighetsägaren ansvarar för reinvesteringar och stomkonstruktion.

3.3 Undantag från huvudprincipen

Nedan anges de ansvarsområden inom Drift och Underhåll som utgör avsteg från huvudprincipen enligt punkt 3.2.

3.3.1 Allmänna bilvägar och gång- och cykelvägar inom stationsområden

För bilväg och allmän gång- och cykelväg, vägar, tunnlar, plankorsningar och liknande som är passager via stationsområden är Kommunen, vägförening eller statlig väghållare ansvarig för Drift och Underhåll. Detta gäller dock inte el-anläggning för belysning (se punkt 3.3.4).

SL upplåter rätt för kommunen att på SL:s fastigheter inom stationsområdet längs Roslagsbanan inom Kommungränsen inneha bilvägar och allmänna gång- och cykelvägar. Förändringar, såsom ombyggnationer, omläggningar eller andra åtgärder, av sådana vägar kräver godkännande från SL. Eventuella åtgärder, ombyggnationer och omläggningar skall bekostas av Kommunen, oavsett om det sker på Kommunens eget initiativ eller på grund av projekt initierade av SL.

SL är ansvarig för Drift och Underhåll i spårområdet.

Snöröjning av allmän väg över spårområdet (vägövergång) sköts av väghållare i de fall väghållaren är samma på bägge sidor om spåret, i annat fall av SL eller enligt separat överenskommelse.

3.3.2 Gång- och cykelvägar som enbart leder till stationsområde

SL ansvarar för Drift och Underhåll. Detta gäller dock inte el-anläggning för belysning (se punkt 3.3.4).

3.3.3 Infartsparkeringar

Kommunen ansvarar för Drift och Underhåll av infartsparkeringar och cykelställ/cykeltak.

Cykelställ/cykeltak ägs av kommun.

3.3.4 El-anläggning för belysning

Gränsdragningen för ansvar avseende el-anläggning för belysning avviker från vad som i övrigt anges i detta Avtal. Den Part som enligt avtal med lokalt nätbolag äger/råder över el-anläggning för belysning ansvarar för Drift och Underhåll av densamma. Gränsdragningen för respektive el-anläggnings belysning inklusive belysningsstolpe och armatur urskiljs normalt genom olika typer av belysningsstolpe och armatur.

De el-anläggningar för belysning som SL äger/råder över enligt detta Avtal är el-anläggningar på:

- (i) plattform;
- (ii) de gång- och cykelvägar som enbart leder till stationsområdet, och där belysningsstolpe och armatur är samma typ som på plattformen; samt
- (iii) allmänna bilvägar, gång- och cykelvägar inom stationsområde som är närmast spårområde och där belysningsstolpe och armatur är samma typ som på plattformen.





3.3.5 Plattformar

SL äger plattformar och ansvarar för Drift och Underhåll av dessa.

3.3.6 Räcken inom stationsområden

Räcken på plattformar och gångvägar som avgränsar banvallen och är till för att skydda allmänheten från spåret ägs och underhålls av SL.

3.3.7 Staket och stängsel

Staket och stängsel omfattas ej av detta avtal.

3.3.8 Bullerskärmar

Bullerskärmar omfattas ej av detta avtal.

3.4 **Kostnader**

Vardera Part står för sina egna kostnader för utförande av Drift och Underhåll enligt Avtalet.

Vad gäller kostnader för elektricitet för belysning och dylikt skall vardera Part fortsätta bekosta sådan elektricitet som Part bekostar vid undertecknandet av Avtalet (d.v.s. det skall inte förekomma någon korsfakturering avseende elektricitet).

4. **Separata överenskommelser**

4.1 För det fall Parterna har ingått särskilda avtal avseende ansvar av områden som omfattas av Avtalet skall sådana avtal äga företräde framför Avtalet. Om sådana särskilda avtal är tillämpliga är detta markerat på ritning, och avtalen biläggs, i Bilaga 2.

4.2 Om Parterna efter undertecknande av Avtalet ingår en ny eller justerad separat överenskommelse avseende underhållsansvaret inom ett område som omfattas av Avtalet skall sådan överenskommelse utgöra del av Bilaga 2.

5. **Underentreprenörer/trafikutövare**

5.1 Parterna har rätt att anlita underentreprenörer för utförande av Drift och Underhåll enligt Avtalet, förutsatt att Parterna iakttar tillbörlig omsorg och aktsamhet i valet av underentreprenör och att sådan underentreprenör förbinder sig att iaktta alla förpliktelser enligt Avtalet som är hänförliga till de arbeten som underentreprenören skall utföra. Parterna ansvarar för underentreprenörs arbete såsom för sitt eget.



5.2 SL har rätt att överlåta Avtalet på trafikutövare för utförande av Drift och Underhåll enligt Avtalet. Hänfödda arbeten ingår då i SL:s trafikavtal med berörd trafikutövaren. SL ansvarar för trafikutövarens arbete såsom för sitt eget.

6. Ansvar

Vardera Part är skyldig att återställa skada som har uppkommit till följd av Partens felaktiga Drift- och Underhållsmetod.

7. Avtalstid och uppsägning

Avtalet träder ikraft när det undertecknats av båda Parter och gäller tillsvidare med 6 månaders skriftlig uppsägningstid. Ett villkor för Avtalets upphörande är dock att Parterna innan sådant upphörande överenskommit om nya ansvarsförhållanden avseende de stationsområden som omfattas av Avtalet.

8. Meddelanden

Meddelanden enligt Avtalet skall ges skriftligen via post, fax eller e-post. På meddelandet (på kuvert eller i rubrikrad) skall tydligt framgå att meddelandet har anknytning till Avtalet.

9. Fullständigt avtal

Avtalet utgör Parternas fullständiga reglering av alla frågor som Avtalet berör. Alla eventuella skriftliga och muntliga åtaganden och utfästelser som förevarit Avtalet ersätts av innehållet i Avtalet.

10. Ändringar och tillägg

Ändringar och tillägg till Avtalet skall för att vara bindande upprättas skriftligen och undertecknas av Parterna.

11. Överlåtelse

SL har rätt att överlåta sina rättigheter och skyldigheter enligt Avtalet till ett bolag i samma koncern som SL eller till ett bolag över vilket Stockholms läns landsting utövar ett bestämmande inflytande.

12. Tvister

Twist i anledning av Avtalet skall avgöras av svensk allmän domstol enligt svensk materiell rätt med Stockholms tingsrätt som första instans.

Handwritten signature



Avtalet har upprättats i två likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

[Ort:]
[Datum:]

[Ort:] Danderyd
[Datum:] 2010-12-14

AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

Teknik
Fastighet

Juan Copovi-Mena **Pontus Werlinder**
Fastighetschef

DANDERYDS KOMMUN

~~David Johannesson~~ **Olle Wallin**
Tf. Chef Anläggningsavdelningen



Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Dokumenttyp
Bilaga 1

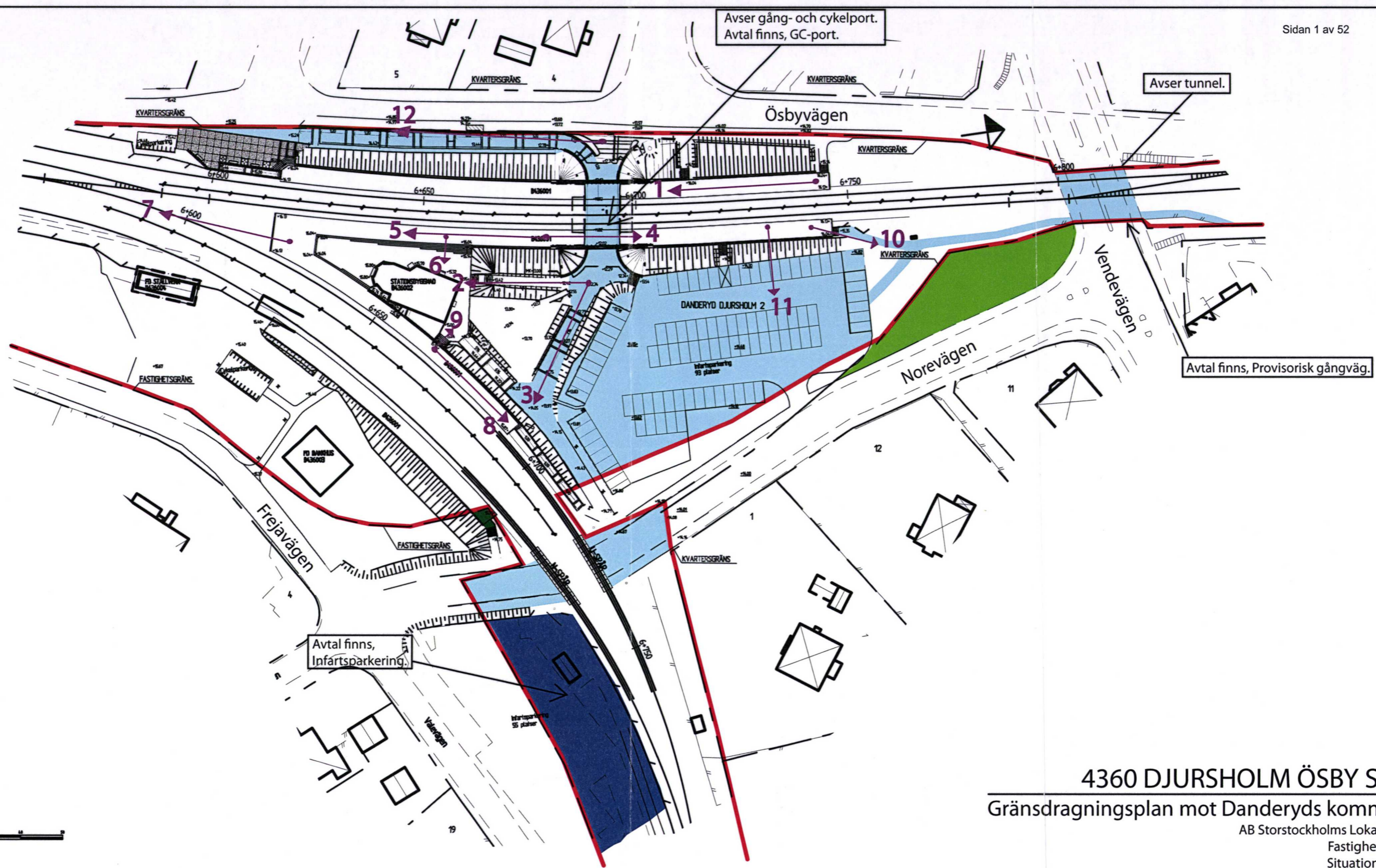
Handläggare
Samuel Willner
070- 786 45 58
samuel.willner@sl.se

Version

Informationssäkerhetsklass

RB - Stationer som omfattas av detta Avtal mot Danderyds kommun

Station	Förvaltningsobjekt	Underlag uppdaterat
Djursholms Ösby stn	4360	
Bråvallavägen stn	4363	
Djursholms Ekeby stn	4364	
Vendevägen stn	4365	
Östberga stn	4366	
Altorp stn	4367	underlag finns ej
Enebyberg stn	4369	
Stocksund stn	4370	
Mörby stn	4371	



4360 DJURSHOLM ÖSBY STN
Gränsdragningsplan mot Danderyds kommun
 AB Storstockholms Lokaltrafik
 Fastighetsavd.
 Situationsplan

Ansvarig kommun: Danderyds kommun
Annan ansvarig: -

Grundprincip: Fastighetsägaren/nyttjanderättshavaren ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.

- Teckenförklaring**
- Fastighetsgräns/Nyttjanderättsgräns
 - Kommun ansvarig för drift och underhåll
 - Kommun ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
 - SL ansvarig för drift och underhåll
 - SL ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
 - Annan ansvarig för drift och underhåll
 - Annan ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
 - Utgångspunkt och riktning för fotografi
 - 1** Fotografiets nummer



Skapad av: Anna Trogen
 Datum: 2010-09-01
 Senast ändrad:

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Dokumenttyp

Handläggare
Samuel Willner
070- 786 45 58
samuel.willner@sl.se

Version

Informationssäkerhetsklass

4360 Djursholms Ösby stn

SL äger

Djursholm 2:333

Avtal

Gång- cykelport (GC-port), 2000-02-09

Infartsparkering, 2000-02-09

Provisorisk gångväg, 1998-07-09



Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Informationssäkerhetsklass



Bild 5

Bild 6



Bild 7

Bild 8



Bild 9

Bild 10

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Informationssäkerhetsklass



Bild 11



Bild 12



DANDERYDS KOMMUN
Tekniska kontoret

2000-02-09
TN 1999/0895

SL Infrateknik
Maria Olsson
121 89 JOHANNESHOV

SL Infrateknik AB Banad 1 av 3	
Dnr:	198-2000
Ink.	2000 -02- 15
HANDLAGGARE	M. Olsson IBA
KOPIA	


Avtalsförslag

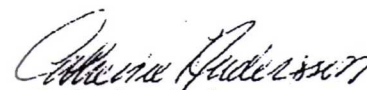
Tekniska kontoret har tagit del av bifogade avtal gällande GC-port vid Ösby station och översänder undertecknade avtal i retur.

Vad avser GC-porten vid Ösby station måste även gång, cykel och bil trafiken beaktas i samband med de Trafikanordningsplaner som upprättas för projektet.

Tekniska kontoret önskar från SLI en skiss där det med färg framgår vilka delar som ingår i kommunens drift och underhållsansvar.

Med vänlig hälsning


Gilbert Berglund


Catherine Andersson

AB Storstockholms lokaltrafik (SL) har för avsikt att bygga en planskild gång- och cykelport under Roslagsbanan vid Djursholms Ösby station.

SL Infrateknik AB (SL I) är ett helägt dotterbolag till SL och företräder SL i detta avtal.

Mellan Danderyds kommun, nedan kallad kommunen, och SL I träffas därför följande avtal.

AVTAL

Bakgrund

§ 1

I samband med upprustningen av Roslagsbanan har Järnvägsinspektionen påtalat ansvaret för SL I att där så är möjligt gemensamt med kommunerna såväl stänga olämpliga plankorsningar som anordna nya planskilda korsningar för gående.

SL I kommer att ta bort nuvarande plankorsningar vid Djursholms Ösby station och Fafnerstigen utmed Kårstalinjen och anordna en ny planskild korsning vid stationsområdet. Plankorsningen i Djursholms Ösby stängs 2000-05-15 och vid Fafnerstigen 2000-09-15

Åtagande avseende projektering och genomförande

§ 2

SL I åtager sig att utföra och bekosta en gång- och cykeltunnel vid Djursholms Ösby station i huvudsaklig överensstämmelse med till denna överenskommelse hörande ritningar, bilagorna 1 och 2. I anläggningskostnaden ingår även alla kostnader för provisoriska åtgärder för spårömläggning, bevakning, hastighets- och avstängningsåtgärder för tågtrafik m.m.

Till gång- och cykeltunneln hör ramper, anslutningsvägar, stödmurar, stängsel, belysnings- och dräneringsanordningar med tillhörande ledningar och pumpanläggning jämte erforderliga provisorier under byggnadstiden.

Vid Fafnerstigen utför och bekostar SL I rivning av gångfällor och träbeläggning samt uppsättning av stängsel.

Markdisposition

§ 3

SL tillhörig mark som erfordras för anläggningarna ianspråkats utan ersättning.

Kommunen anskaffar och tillhandahåller utan ersättning all annan för byggandet erforderlig mark, även sådan som erfordras för eventuellt erforderliga provisoriska anordningar för gatutrafikens framförande under byggnadstiden

samt för uppsättning av arbetsmaskiner, mansbodar, materialupplag och tillfarter m.m. intill byggnadsplatsen. Berörd kommunal mark framgår av bilaga 1.

Trafikanordningsplan redovisas successivt dock senast 1 vecka innan trafikomläggning eller dylikt skall ske.

SL avser att i trafikanordningsplaner redovisa att och hur busstrafiken (ordinär samt ersättningsbussar för Roslagsbanan) kommer att fungera under hela perioden. Norevägen kommer att var framkomlig för biltrafik den största delen av arbetsperioden dock med några få undantag som regleras med hjälp av trafikanordningsplan.

Drift, skötsel, underhåll och reinvesteringar

§ 4

SL I åtager sig att ombesörja och bekosta framtida underhåll inklusive förnyelse av själva gång- och cykeltunnelkonstruktionen med koner.

Kommunen åtager sig att ombesörja och bekosta framtida underhåll av anslutande gång- och cykelvägar inklusive stödmurar, dräneringsanordningar och pumpanläggning samt ytskikt i tunnel och belysning i såväl tunnel som för anslutande gång- och cykelvägar.

I såväl tunneln som anslutande trappor och gång- och cykelvägar utför och bekostar kommunen renhållning inklusive snöröjning och klottersanering samt skötsel och drift av pumpanläggning med tillhörande dräneringsanläggning samt belysningsanläggningen inklusive lampbyte och strömleverans, så att gång- och cykeltrafik kan försiggå hela dygnet.

Giltighet

§ 5

Detta avtal, utgörande en del av tre avtal berörande SL Is anläggningar inom Danderyds kommun, är förfallet utan ersättningsrätt för någondera part, om detta avtal eller någon av de båda andra avtalen, inte godkänts av kommunen eller SL I.

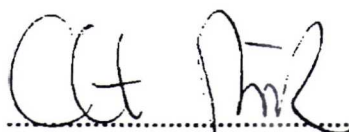
Detta avtal är upprättat i två exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

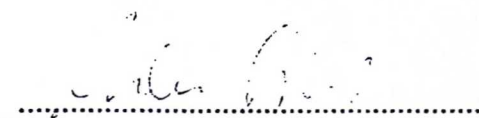
Danderyd den 8/2 - 2000

Stockholm den 2/2 - 2000

Danderyds Kommun



SL Infrateknik AB





2000-02-09
 TN 1999/767


 SL Infrateknik
 Maria Olsson
 121 89 JOHANN

 Infrateknik AB Bana-IB	
Dnr: 198 - 2000	
Ink. 2000 -02- 15	
	
KOPIA	

Avtalsförslag

Tekniska kontoret har tagit del av bifogade avtal gällande infartsparkeringen och översänder undertecknade avtal i retur.

Med vänlig hälsning



Gilbert Berglund



Catherine Andersson

Danderyds kommun har för avsikt att anlägga en infartsparkering intill Roslagsbanan i Djurholms Ösby. Viss del av infartsparkeringen anläggs på mark tillhörande AB Storstockholms Lokaltrafik (SL).

SL Infrateknik AB (SL I) är ett helägt dotterbolag till SL och företräder SL i detta avtal.

Mellan Danderyds Kommun, nedan kallad kommunen och SL I träffas därför följande

AVTAL

§ 1

Kommunen förbinder sig att anlägga och bekosta en infartsparkering inom det område som på avtalsritningen markerats med streckad kantlinje, se bilaga 1.

Parterna är överens om att infartsparkeringen är ett komplement till befintlig infartsparkering, anordnad enligt särskilt avtal mellan parterna.

Vid anläggandet av ny gång- och cykeltunnel vid Djurholms Ösby station utgår ett antal parkeringsplatser inom den befintliga infartsparkeringen. Parterna är överens om att detta inte utgör grund för ändring i gällande avtal.

§ 2

SL I upplåter till kommunen utan vederlag nyttjanderätt till det område inom fastigheten Djurholm 2:333 i Danderyds kommun, som skrafferats på avtalsritningen.

På området skall parkeringsplatser anläggas för infartsparkeringsändamål. SL I samtycker till att kommunen vidtar erforderliga åtgärder för iordningställande av parkeringsplatser. Vidare godkänner SL I att kommunen använder parkeringsplatserna som infartsparkering.

§ 3

Nyttjanderättsupplåtelsen gäller för tiden 2000-11-01 – 2009-12-31. Sker ej uppsägning från någondera part senast sex (6) månader före upplåtelsetidens utgång skall avtalet vara förlängt med ett (1) år i taget med enahanda uppsägningstid. Parternas intentioner är att avtalet skall gälla i första hand under 25 år.

§ 4

Kommunen har skyldighet att inhämta säkerhetsföreskrifter och ansvarar för att samtliga skyddsåtgärder som behövs för att utföra arbeten i eller inom spåranläggningen vidtas. Vid arbetenas utförande skall största försiktighet iakttas. Säkerheten i tågtrafiken får icke i något avseende äventyras. Alla sådana arbeten skall därför utföras och bedrivas i enlighet med av SL I läm-

nade anvisningar.

§ 5

Det åligger kommunen, att införskaffa erforderliga tillstånd för områdets utnyttjande för avsett ändamål samt att taga reda på placeringen inom eller i närheten av området eventuellt befintliga kablar och andra ledningar så att dessa ej kommer till skada.

Kommunen äger rätt att innan ny detaljplan föreligger disponera området enligt detta avtal som provisorisk infartsparkering. Även för denna disposition gäller vad som stadgas i detta avtal.

§ 6

Under upplåtelse tiden har kommunen gentemot SL I allt ansvar för verksamheten inom det upplåtna området och för inom området inträffade eller därifrån härflytande skador, också innefattande anspråk mot SL I från tredjeman, som beror på kommunens verksamhet, samt ansvarar för och bekostar renhållning och snöröjning av det ianspråktagna området.

§ 7

Vid nyttjanderättens utgång skall kommunen, därest icke annat överenskommes mellan parterna, i samråd med SL I i möjligaste mån återställa det upplåtna området i ursprungligt skick.

§ 8

Detta avtal, får icke inskrivas eller utan SL Is skriftliga medgivande överlåtas på annan.

§ 9

Detta avtal utgörande en del av tre avtal berörande SL Is anläggningar inom Danderyds kommun, är förfallet utan ersättningsrätt för någondera part, om detta avtal eller någon av de båda andra avtalen, inte godkänts av kommunen eller SL I.


Detta avtal är upprättat i två exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

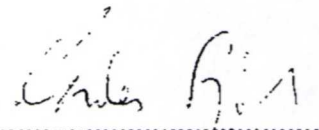
Danderyd den 8/2 -2000

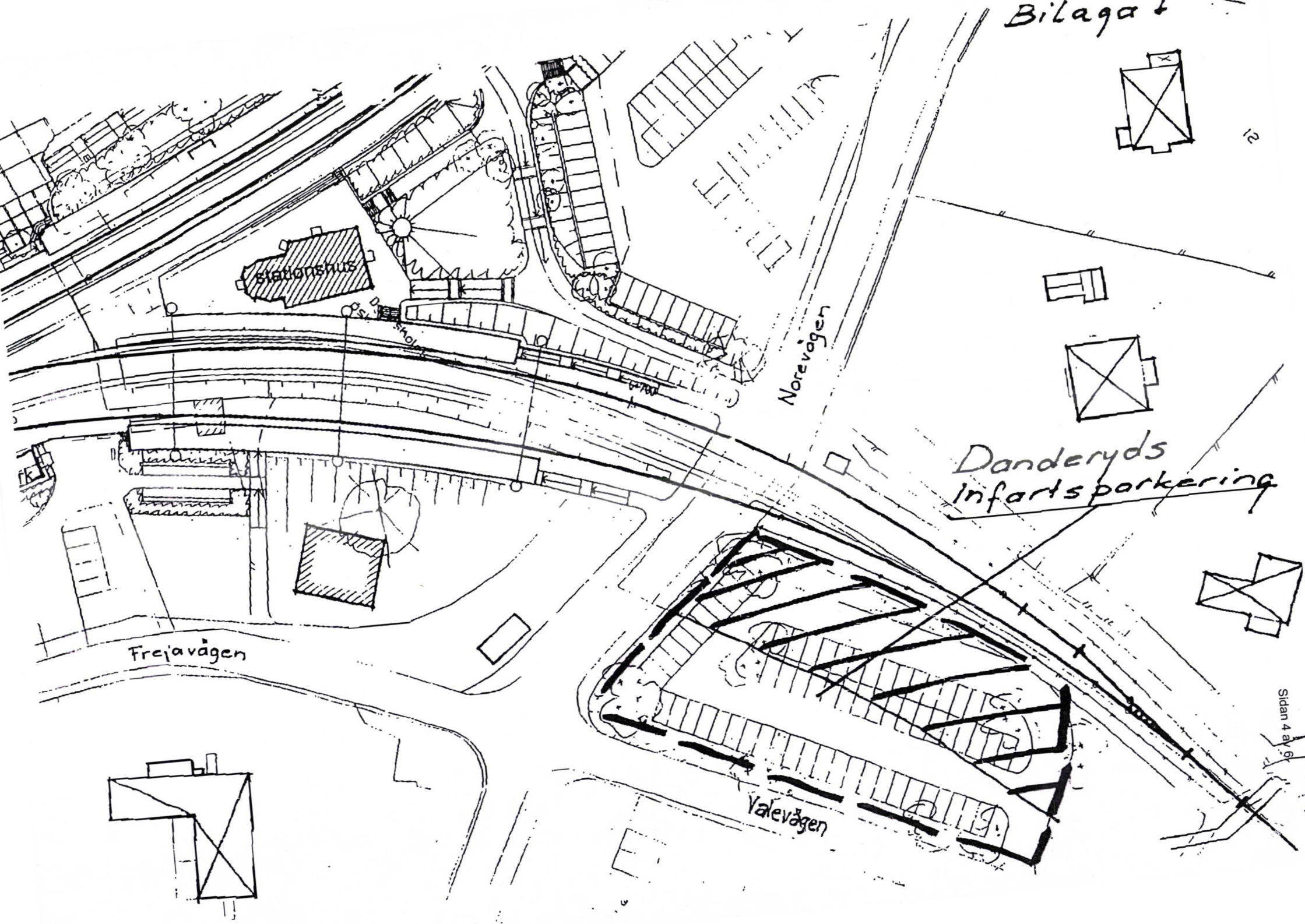
Stockholm den 2/2 -2000

Danderyds Kommun

SL Infrateknik AB







Stationshus

Norevägen

Frejavägen

Danderyds
Infartsparkering

Valevägen

12

A V T A L

mellan AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Danderyds kommun om infartsparkering vid Ösby.

§ 1

Kommunen projekterar och anlägger åt SL infartsparkering i princip enligt bifogade av SL upprättad avtalsritning nr U-26488.

Infartsparkeringen för 120 bp skall kunna tagas i bruk under 1990.

SL ersätter kommunens kostnader för projekteringen och byggandet enligt av SL godkända arbetsritningar och kostnadsberäkningar och/eller entreprenadanbud. Ersättningen erlägges efter av kommunen utfärdad räkning.

§ 2

Mark som tillhör fastigheten Djursholm 2:333 ägs av Storstockholms Lokaltrafik Järnvägar (SLJ) och disponeras av SL enligt bifogat avtal daterat 90-02-22.

Den kommunen tillhörande mark som beröres av anläggningen och som på avtalsritningen markeras med blå färg upplåtes kostnadsfritt åt SL så länge marken används för infartsparkering.

§ 3

Kommunen åtager sig att utföra och bekosta renhållning och snöröjning samt strömleverans och lampbyten till elinstallationer jämte drift av anordningar för dagvattenavrinning inom området.

Vinterunderhållet (t ex snöröjning, sandning, saltning) skall ges sådan standard att området kan utnyttjas för parkering även efter kraftiga snöfall.

Kommunen åtager sig vidare att utföra och bekosta erforderligt underhåll för infartsparkeringens fortbestånd, såsom vidmakthållande av ytbeläggningar, kantstenar, elinstallationer m m.

§ 4

SL ombesörjer och bekostar underhållet av sådana anordningar som SL kan komma att uppsätta inom området.

§ 5

Kommunen medger SL att uppsätta och uppbära intäkter från reklam inom infartsparkeringen.

§ 6

Kommunen åtager sig att utfärda av SL för infartsparkeringens funktion såsom nödvändiga önskade lokala trafikföreskrifter. Övervakningen av infartsparkeringen ombesörjes och bekostas av kommunen.

§ 7

Detta avtal gäller så länge infartsparkeringen kvarligger oförändrad på platsen och nyttjas för avsett ändamål.

§ 8

Av detta avtal har två exemplar upprättats och utväxlats.

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL)
Stockholm 1990-00-06

För Danderyds kommun
Danderyd 1990-08-27

Danderyds Kommun har för avsikt att bygga en provisorisk gångväg öster om Roslagsbanan på järnvägsbron över Vendevägen, på sträckan Djursholms Ösby (plattform nedspår) till skola strax norr om Vendevägen.

Vid genomförande skall, vid arbete i eller passage av Roslagsbanans spår-
anläggningar, SL Bansystem AB (SLBA) säkerhet och planeringsrutiner
följas.

SLBA är ett helägt dotterbolag till AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och
företräder SL i detta avtal.

Mellan Danderyds Kommun, nedan kallad kommunen och SLBA träffas
därför följande

AVTAL

Medgivande

§ 1

SLBA upplåter utrymme på järnvägsbro över Vendevägen till kommunen
att anlägga, underhålla och nyttja provisorisk gångväg enligt SLBA ritning
U-nr 2657318 daterad 98 06 18.

Utförande och granskning

§ 2

Kommunen svarar för byggandet av gångvägen samt anpassning av trappor,
stängsel och intilliggande gångvägar.

§ 3

Utförandet ska ske enligt SLBA ritning "Gångväg, Djursholms Ösby" date-
rad 98 06-18. Handlingar, arbetsförfarande, arbetsmetod och material skall
godkännas av SLBA.

Innan arbetena påbörjas skall av SLBA godkända arbetsritningar föreligga.

Synpunkter och krav som framförs av SLBA innebär inte att SLBA påtar sig
något ansvar för de åtgärder som kan föranledas därav. SLBAs granskning
eller godkännande av ritningar, arbetsförfarande, arbetsmetod, material eller
dylikt innebär inte heller att SLBA påtar sig något ansvar på grund av härav.

Kontroll och samråd

§ 4

Arbeten som utförs inom Roslagsbanans spåranläggningar skall av kommunen kvalitetssäkras enligt gällande normer och utföras i samråd med SLBA som också äger rätt att på egen bekostnad kontrollera arbetena. SLBA skall kallas till byggmöten, kvalitetsrevisioner och liknande.

Trafik under arbetstiden

§ 5

Arbete i och inom Roslagsbanans spåranläggningar som kan påverka spår-
läget får endast ske under trafikfri tid. Efter avslutat arbetsskift skall spår-
anläggningen besiktigas av SLBA innan ordinarie tågtrafik återupptas.

Tillåtligheten av annan trafikinskränkning bestäms av SLBA, efter samråd
med kommunen, med hänsyn till SLBAs behov av egna arbetsinsatser och
tidtabellsutrymme.

SLBA förbehåller sig rätten, att om behov uppstår under ovanstående tids-
period, prioritera åtgärder för att upprätthålla tågtrafiken före utförande av
gångvägen.

Dokument och arkiv

§ 6

Kommunen skall dokumentera och arkivera samtliga för projektet framtagna
relationshandlingar.

Vid slutbesiktningen skall en omgång av handlingarna överlämnas till
SLBA.

Handlingar avseende slutbesiktning levereras till SLBA senast 14 dagar före
utsatt slutbesiktningsdatum.

Säkerhet

§ 7

Kommunen har skyldighet att inhämta säkerhetsföreskrifter och ansvarar för
att samtliga skyddsåtgärder som erfordras för att utföra arbeten i eller inom
spåranläggningen vidtages. Vid arbetenas utförande skall största försiktighet
iakttagas. Säkerheten i tågtrafiken får icke i något avseende äventyras. Alla

sådana arbeten skall därför utföras och bedrivas i enlighet med av SLBA lämnade anvisningar.

Kostnader mm

§ 8

Samtliga kostnader för anläggandet av gångvägen inklusive åtgärder i och inom spåranläggning samt för SLBA bevakning, granskningsarbeten och handläggning skall bestridas av kommunen. Dessa kostnader inkluderar men är icke begränsade till – utförande av arbetena enligt detta avtal, avhjälpande av uppkomna skador, besiktningar, kontroller, ersättningar till tredje man förorsakade av kommunens vållande. Rutiner för fakturahantering skall överenskommas mellan SLBA och kommunen.

Trafikstörningar

§ 9

Om kommunens arbeten orsakar trafikstörningar i tågtrafiken skall kommunen utge ersättning härför. Med trafikstörning skall här förstås tågförsening. SLBA äger rätt till ersättning med visst belopp per förseningstillfälle för varje påbörjad 5-minutersperiod och därefter per påbörjad förseningsminut. SLBA har rätt till ersättning även om ej någon förlust på grund av försening kan styrkas. Inställda tåg likställs med försenade tåg. Förseningen anses härvid ha upphört när tågtrafiken förbi avbrottsstället återupptagits. Ersättningsbeloppet utgör för närvarande 5.000 kronor per förseningstillfälle för de första 5 minuterna och därefter 5.000 kronor per påbörjad förseningsminut.

Skador

§ 10

Såväl kommunens som SLBAs skadeståndsansvar framgår av gällande lagstiftning. Gentemot SLBA svarar dock kommunen för all skada som uppstår till följd av byggandet av gångvägen och tillhörande arbeten.

Ägande, drift, underhåll och nyttjanderätt

§ 11

SLBA medger kommunen rätt att för allmän gångtrafik nyttja gångvägen.

För drift och underhåll av gångvägen svarar kommunen. Drift och underhåll ska ske i samråd med SLBA.

Tvist**§ 12**

Tvist rörande tolkning eller tillämpning av detta avtal skall avgöras av allmän domstol om parterna inte kommer överens om annat.

Giltighet**§ 13**

Detta avtal gäller 5 år från dagen av undertecknandet. Uppsäges ej avtalet av någon part minst ett år före avtalstidens utgång förlängs avtalet med 1 år i sänder med samma uppsägningstid.

Detta avtal får ej inskrivas eller utan SLBAs medgivande överlåtas på annan.

SLBA ska bygga om Djurholms Ösby station år 2000 med ny utformning av spår och plattformar. De ombyggnader som blir aktuella för att ansluta gångtrafik till gångväg över bron ska ske i samråd med kommunen.

Borttagande av gångvägen**§ 14**

Upphör detta avtal att gälla skall kommunen om SLBA så påfordrar på egen bekostnad ta bort anläggningen i den omfattning och i den takt SLBA påfordrar. Om inte kommunen fullgör denna skyldighet äger SLBA rätt att själv ta bort anläggningen på kommunens bekostnad.

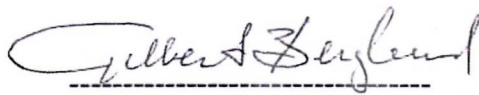
Detta avtal är upprättat i två exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Danderyd den 30/6-98


Stockholm den 9/07-07

Danderyds Kommun
Tekn. kontoret

SL Bansystem AB



tf. förvaltn. chef



Anders Sjöberg



Bansystem AB

Banavdelningen

Vår handläggare, tel

Kenneth Skoglöf, 08-686 3884

Sidan 5 av 5

Datum

1998-07-09

Dnr.

9802890

Kopia: Maria Olsson, CBABA

Danderyds kommun

Tekniska kontoret

Gilbert Berglund

Box 74

182 11 DANDERYD

TEKNISKA KONTORET

1998 -07- 1 0

D.nr. t 127/98

UNDERTECKNANDE AV AVTAL

Översänder ett (1) exemplar, undertecknat, avtal mellan SLBA och Danderyds kommun ang upplåtande av utrymme på RB järnvägsbro över Vendevägen till kommunen för att anlägga, underhålla och utnyttja provisorisk gångväg.

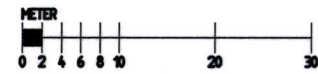
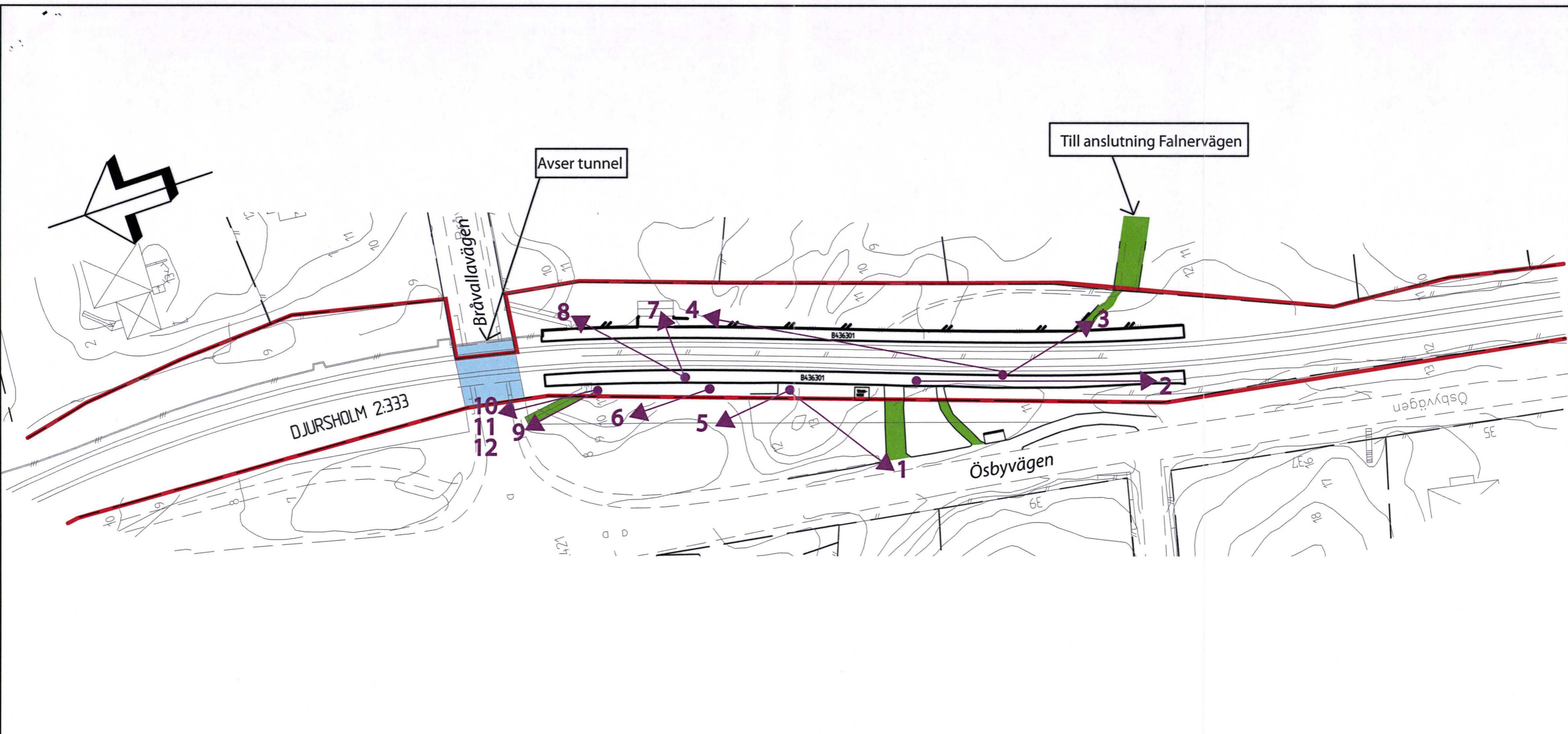
Mvh

Kenneth Skoglöf

Gruppchef anläggningsgruppen

/ gm Anita Buske

Postadress	Besöksadress	Telefon 08-686 39 00	Bankgiro	Postgiro	VAT.nr Org.nr
SL Bansystem AB Banavdelningen S-121 89 Johanneshov	Garagevägen 18 T Blåsut	Telefax 08-686 39 68	5363-7195	4 864871-1	SE 556402468401



4363 BRÅVALLAVÄGEN STN
 Gränsdragningsplan mot Danderyds kommun
 AB Storstockholms Lokaltrafik
 Fastighetsavd.
 Situationsplan

Ansvarig kommun: Danderyds kommun
Annan ansvarig: -

Grundprincip: Fastighetsägaren/nyttjanderättshavaren ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.

- Teckenförklaring**
- Fastighetsgräns/Nyttjanderättsgräns
 - Kommun ansvarig för drift och underhåll
 - Kommun ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
 - SL ansvarig för drift och underhåll
 - SL ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
 - Annan ansvarig för drift och underhåll
 - Annan ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
 - Utgångspunkt och riktning för fotografi
 - 1 Fotografiets nummer



Process- & organisationsutveckling
 Dretningsgatan 16 B, 632 20 Eskilstuna, www.ices.se

Skapad av: Anna Trogen

Datum: 2010-09-01

Senast ändrad:

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Dokumenttyp

Handläggare
Samuel Willner
070- 786 45 58
samuel.willner@sl.se

Version

Informationssäkerhetsklass

4363 Bråvallavägen stn

SL äger

Djursholm 2:333



Bild 1



Bild 2



Bild 3

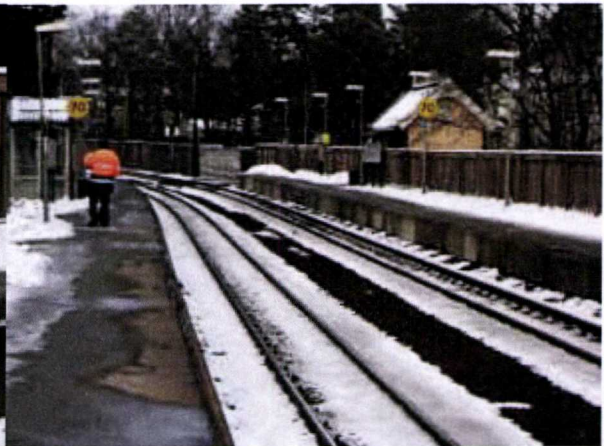


Bild 4

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Informationssäkerhetsklass



Bild 5



Bild 6



Bild 7



Bild 8



Bild 9

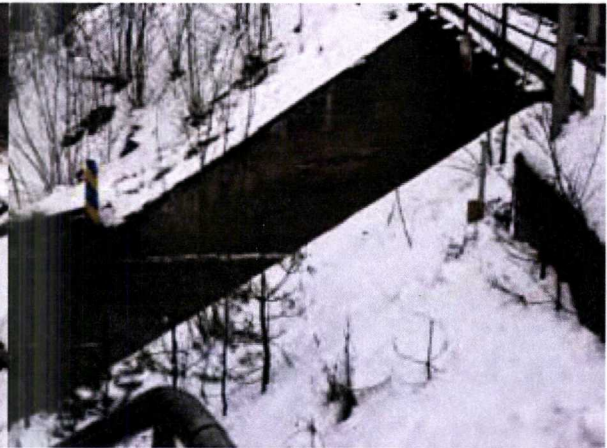


Bild 10

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

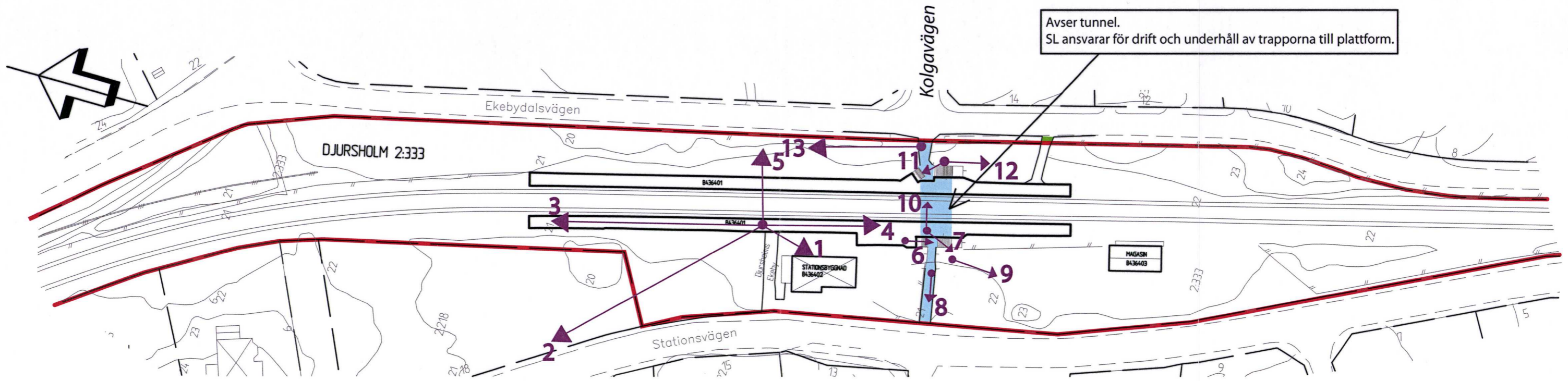
Informationssäkerhetsklass



Bild 11



Bild 12



4364 DJURSHOLMS EKEBY STN
 Gränsdragningsplan mot Danderyds kommun
 AB Storstockholms Lokaltrafik
 Fastighetsavd.
 Situationsplan

Ansvarig kommun: Danderyds kommun
Annan ansvarig: -

Grundprincip: Fastighetsägaren/nyttjanderättshavaren ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.

Teckenförklaring

- Fastighetsgräns/Nyttjanderättsgräns
- Kommun ansvarig för drift och underhåll
- Kommun ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
- SL ansvarig för drift och underhåll
- SL ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
- Annan ansvarig för drift och underhåll
- Annan ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
- Utgångspunkt och riktning för fotografi
- 1** Fotografiets nummer



Skapad av: Anna Trogen

Datum: 2010-09-01

Senast ändrad:

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Dokumenttyp

Handläggare
Samuel Willner
070- 786 45 58
samuel.willner@sl.se

Version

Informationssäkerhetsklass

4364 Djursholms Ekeby stn

SL äger

Djursholm 2:333



Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Informationssäkerhetsklass



Bild 5



Bild 6



Bild 1



Bild 8



Bild 9



Bild 10

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Informationssäkerhetsklass



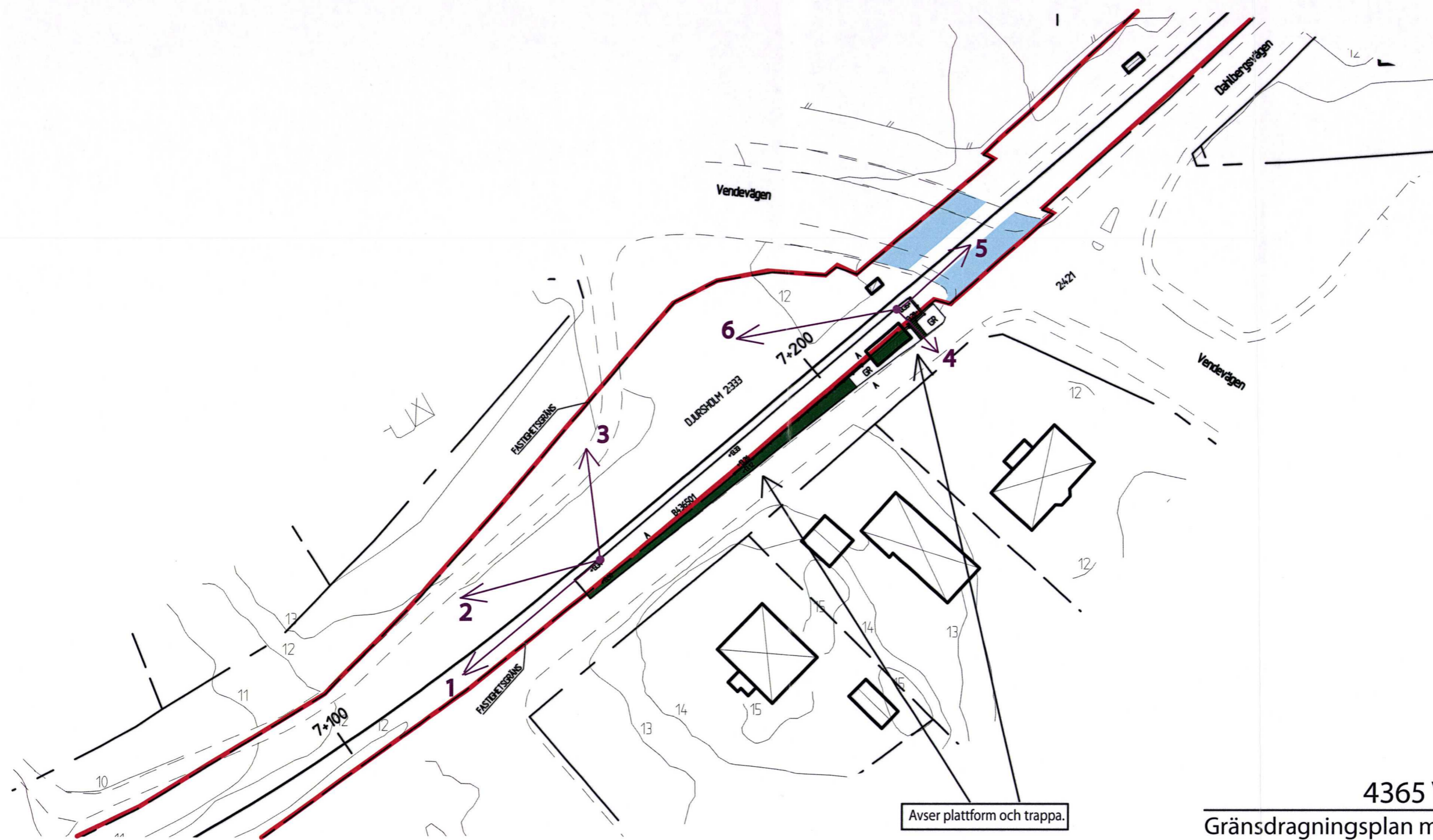
Bild 2



Bild 12



Bild 13



4365 VENDEVÄGEN STN

Gränsdragningsplan mot Danderyd kommun

AB Storstockholms Lokaltrafik
Fastighetsavd.
Situationsplan

Ansvarig kommun: Danderyds kommun
Annan ansvarig: -

Grundprincip: Fastighetsägaren/nyttjanderättshavare ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.

- Teckenförklaring**
- Fastighetsgräns/Nyttjanderättsgräns
 - Kommun ansvarig för drift och underhåll
 - Kommun ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
 - SL ansvarig för drift och underhåll
 - SL ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
 - Annan ansvarig för drift och underhåll
 - Annan ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
 - Utgångspunkt och riktning för fotografi
 - 1** Fotografiets nummer

iCess
Process- & organisationsutveckling
Drottninggatan 16 B, 632 20 Eskilstuna. www.icens.se

Skapad av: Anna Trogen
Datum: 2010-09-01
Senast ändrad:

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Dokumenttyp

Handläggare
Samuel Willner
070- 786 45 58
samuel.willner@sl.se

Version

Informationssäkerhetsklass

4365 Vendevägen stn

SL äger

Djursholm 2:333



Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Informationssäkerhetsklass



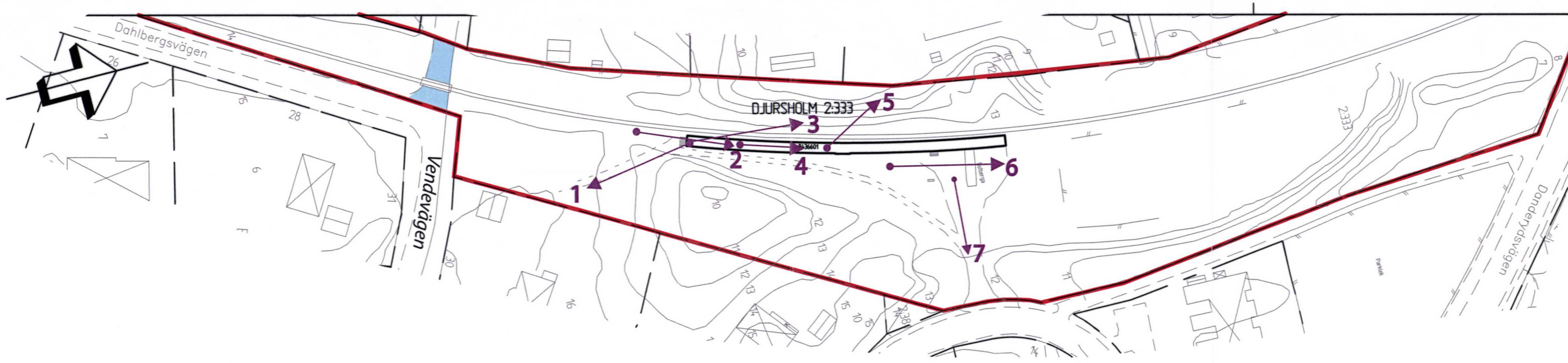
Bild 5



Bild 6



Bild 7



4366 ÖSTBERGA STN
Gränsdragningsplan mot Danderyds kommun
 AB Storstockholms Lokaltrafik
 Fastighetsavd.
 Situationsplan

Ansvarig kommun: Danderyds kommun
Annan ansvarig: -

Grundprincip: Fastighetsägaren/nyttjanderättshavare ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.

- Teckenförklaring**
- Fastighetsgräns/Nyttjanderättsgräns
 - Kommun ansvarig för drift och underhåll
 - Kommun ansvarig för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
 - SL ansvarig för drift och underhåll
 - SL ansvarig för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
 - Annan ansvarig för drift och underhåll
 - Annan ansvarig för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
 - Utgångspunkt och riktning för fotografi
 - 1** Fotografiets nummer



Skapad av: Anna Trogen
 Datum: 2010-09-01
 Senast ändrad:

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Dokumenttyp

Handläggare
Samuel Willner
070- 786 45 58
samuel.willner@sl.se

Version

Informationssäkerhetsklass

4366 Östberga stn

SL äger

Djursholm2:333



Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Informationssäkerhetsklass



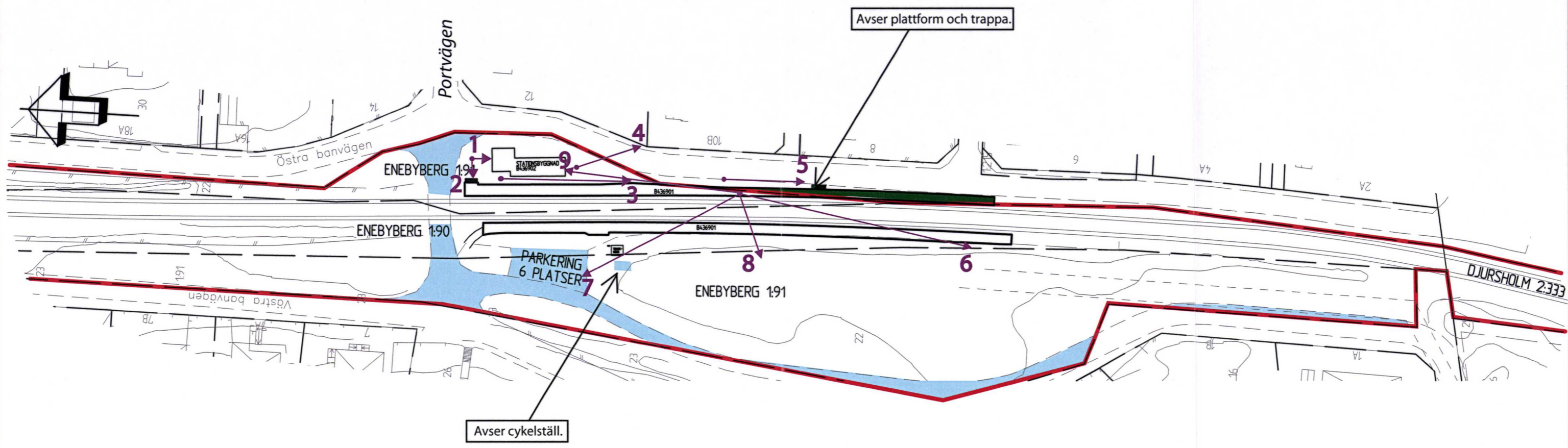
Bild 5



Bild 6



Bild 7



4369 ENEBYBERG STN
Gränsdragningsplan mot Danderyds kommun
 AB Storstockholms Lokaltrafik
 Fastighetsavd.
 Situationsplan

Ansvarig kommun: Danderyds kommun
Annan ansvarig: -

Grundprincip: Fastighetsägaren/nyttjanderättshavaren ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.

- Teckenförklaring**
- Fastighetsgräns/Nyttjanderättsgräns
 - Kommun ansvarig för drift och underhåll
 - Kommun ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
 - SL ansvarig för drift och underhåll
 - SL ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
 - Annan ansvarig för drift och underhåll
 - Annan ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
 - Utgångspunkt och riktning för fotografi
 - 1** Fotografiets nummer



Skapad av: Anna Trogen
 Datum: 2010-09-01
 Senast ändrad:

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Informationssäkerhetsklass



Bild 5



Bild 6



Bild 7



Bild 8



Bild 9

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Dokumenttyp

Handläggare
Samuel Willner
070- 786 45 58
samuel.willner@sl.se

Version

Informationssäkerhetsklass

4369 Enebyberg stn

SL äger

Enebyberg 1:90

Enebyberg 1:91

Djursholm 2:333



Bild 1



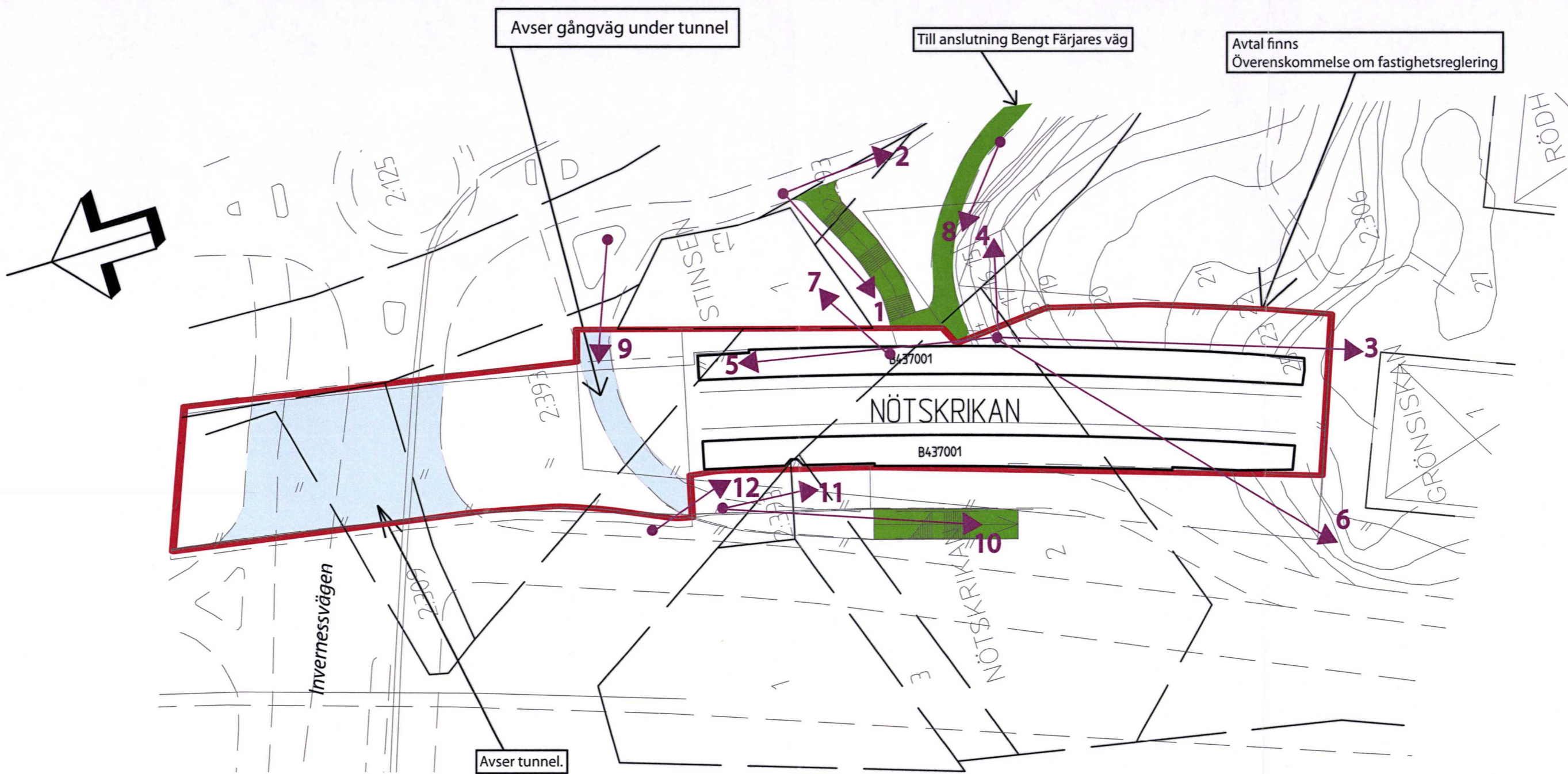
Bild 2



Bild 3

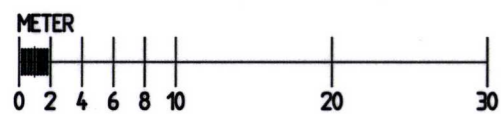


Bild 4



4370 STOCKSUND STN
Gränsdragningsplan mot Danderyds kommun

AB Storstockholms Lokaltrafik
 Fastighetsavd.
 Situationsplan



Ansvarig kommun: Danderyds kommun
Annan ansvarig: -

Grundprincip: Fastighetsägaren/nyttjanderättshavaren ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.

Teckenförklaring

- Fastighetsgräns/Nyttjanderättsgräns
- Kommun ansvarig för drift och underhåll
- Kommun ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
- SL ansvarig för drift och underhåll
- SL ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
- Annan ansvarig för drift och underhåll
- Annan ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
- Utgångspunkt och riktning för fotografi
- 1** Fotografiets nummer

iCess
 Process- & organisationsutveckling
 Drothninggatan 16 B, 632 20 Eskilstuna, www.ices.se

Skapad av: Anna Trogen

Datum: 2010-09-01

Senast ändrad:

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Dokumenttyp

Handläggare
Samuel Willner
070- 786 45 58
samuel.willner@sl.se

Version

Informationssäkerhetsklass

4370 Stocksund stn

Avtal

Överenskommelse fastighetsreglering Danderyd, 2009-12-01



Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Informationssäkerhetsklass



Bild 5



Bild 6



Bild 7



Bild 8



Bild 9



Bild 10



Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Informationssäkerhetsklass



Bild 11

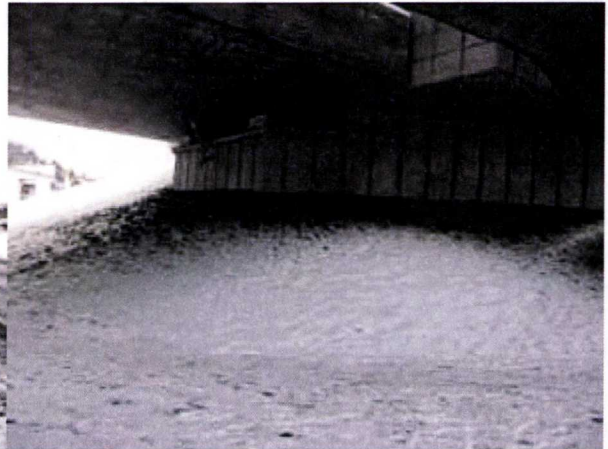


Bild 12

ÖVERENSKOMMELSE om fastighetsreglering

Parter:

AB Storstockholms Lokaltrafik, (org. nr:556013-0683),
105 73 Stockholm
såsom ägare till fastigheten Danderyd 3:167 i Danderyds kommun nedan kallad SL.

Danderyds kommun, (org. nr:212000-0126)
Djursholms slott, 182 63 Djursholm,
såsom ägare till fastigheterna enligt till detta avtal bifogad förteckning, bilaga 1, nedan kallad
Kommunen.

1. Marköverföring, servitutsupplåtelse

Kommunen överlåter med full äganderätt, totalt ca 4240 m² av kommunens fastigheter enligt de med arealförtecknade markområdena enligt bilaga 1, genom fastighetsreglering att överförs till SLs fastighet Danderyd 3:167.

Kommunen upplåter genom servitut till SL, för ändamålet järnvägsbro, de markområden av Kommunens fastigheter, vilka är markerade med grönt på bilaga 2.

SL upplåter genom servitut till Kommunen, för ändamålet gång- och cykelväg, de markområden av SLs blivande fastighet, vilka redovisas med skraffering på bilaga 2.

2. Ersättning

De av Kommunen till SL överlåtna markområdena överläts vederlagsfritt.

3. Tillträde

SL har redan tillträtt de i punkten 1 angivna markområdena.

4. Lantmäteriförrättning

För samtliga uppkomna förrättningskostnader svarar SL.

5. Villkor

Detta avtal är giltigt under förutsättning av att kommunstyrelsen i Danderyds kommun godkänner avtalet.

6. Övrigt

I och med att parterna träffar detta avtal upphör ett mellan parterna tidigare träffat servitutsavtal undertecknat den 23 mars 1993 respektive 22 mars 1993 att gälla norr om tunneln.

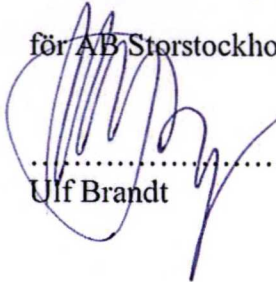
Detta avtal har upprättats i tre likalydande exemplar, varav parterna tagit varsitt och det tredje genom SLs försorg inges till Lantmäterimyndigheten.

Stockholm den. *1/12 2009*

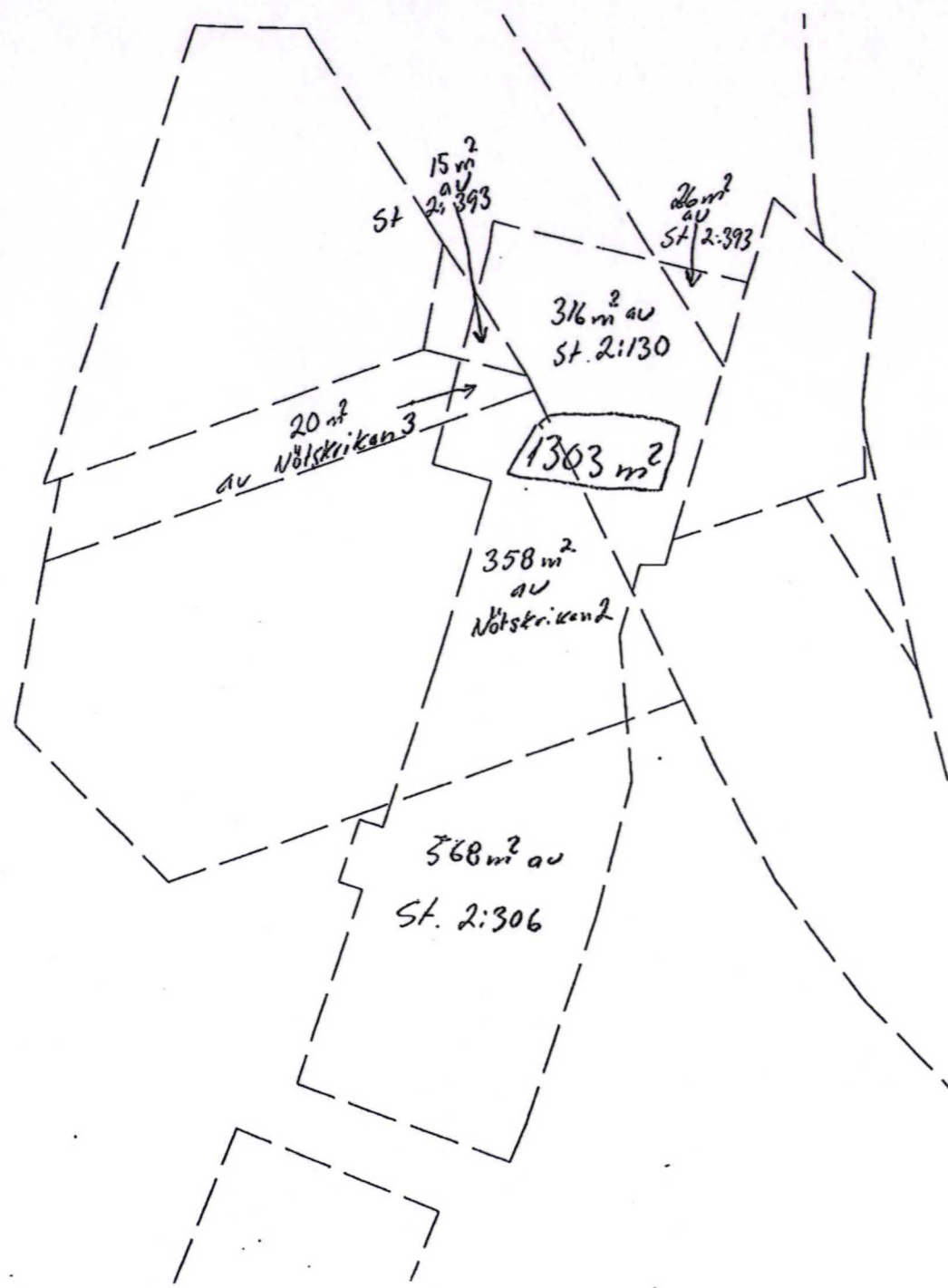
Danderyd den.....

för AB Storstockholms Lokaltrafik

för Danderyds kommun

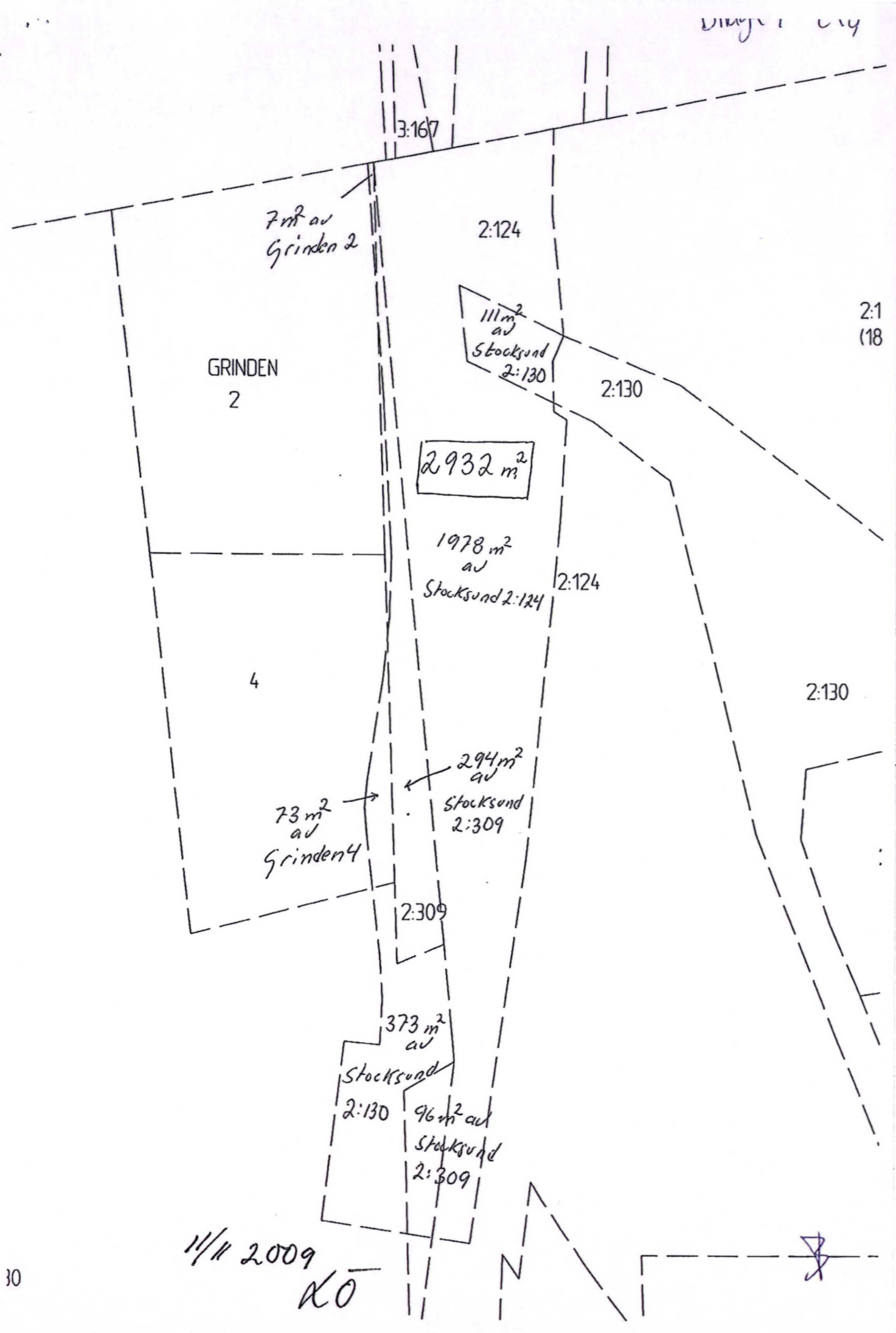

.....
Ulf Brandt

.....

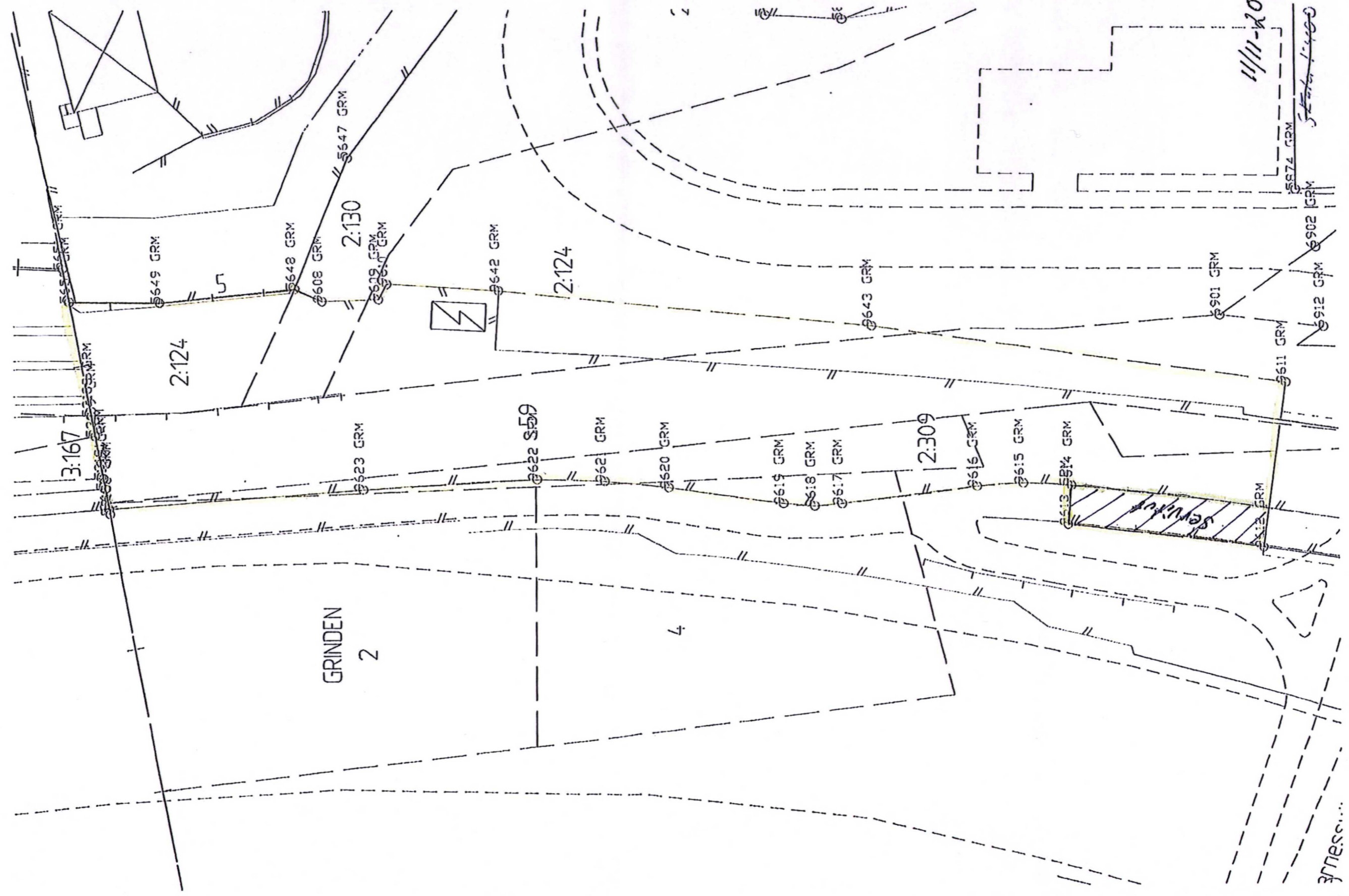


11/11-2009
KÖ

✶



11/11-2009 No

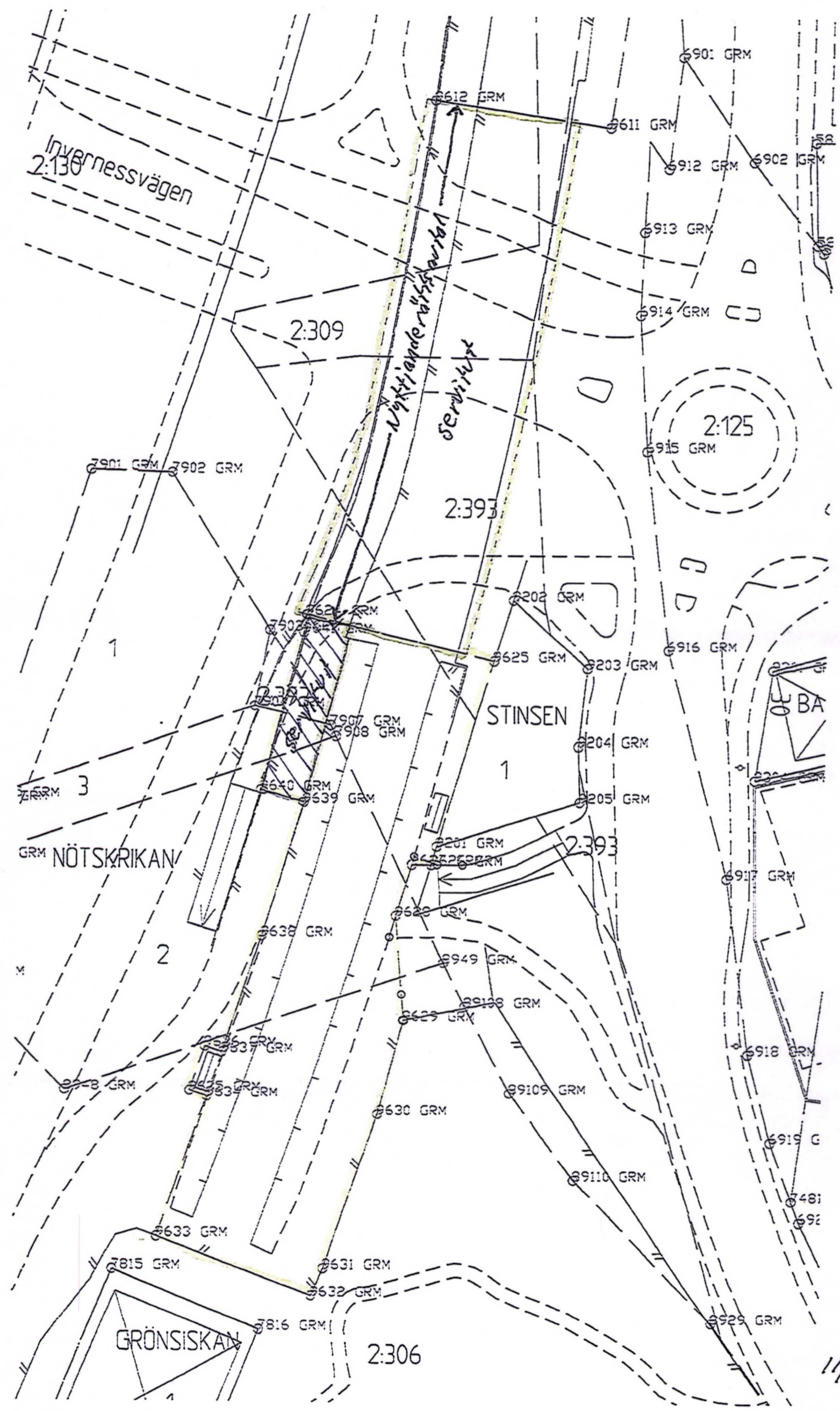


Grunden 1

Grunden 2

Grunden 4

Grunden 1



Invarnessvägen
2:130

2:309

2:125

2:393

STINSEN
1

GRM NÖTSKRIVAN

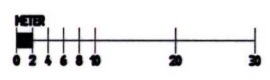
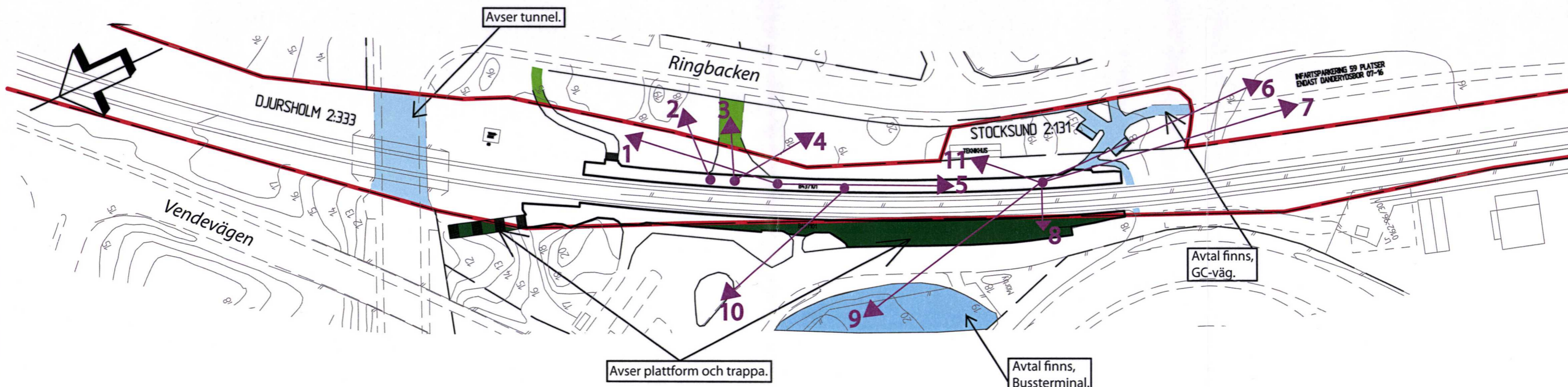
2

2:393

GRÖNSISKAN

2:306

11/11 2009 KÖ



4371 MÖRBY STN
 Gränsdragningsplan mot Danderyds kommun
 AB Storstockholms Lokaltrafik
 Fastighetsavd.
 Situationsplan

Ansvarig kommun: Danderyds kommun
Annan ansvarig: -

Grundprincip: Fastighetsägaren/nyttjanderättshavaren ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.

- Teckenförklaring**
- Fastighetsgräns/Nyttjanderättsgräns
 - Kommun ansvarig för drift och underhåll
 - Kommun ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
 - SL ansvarig för drift och underhåll
 - SL ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
 - Annan ansvarig för drift och underhåll
 - Annan ansvarar för drift, underhåll, konstruktion och reinvestering om inget annat anges.
 - Utgångspunkt och riktning för fotografi
 - 1** Fotografiets nummer



Skapad av: Anna Trogen
 Datum: 2010-09-01
 Senast ändrad:

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Dokumenttyp

Handläggare
Samuel Willner
070- 786 45 58
samuel.willner@sl.se

Version

Informationssäkerhetsklass

4371 Mörby stn

SL äger

Danderyd 3:167
Stocksund 2:131

Avtal

Bussterminal, 1997-01-23
Gång-cykelväg, 1987-06-04



Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4

Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Informationssäkerhetsklass



Bild 5



Bild 6



Bild 7



Bild 8



Bild 9



Bild 10



Datum
2010-09-01

Identitet
SL-2010-25867

Informationssäkerhetsklass



Bild 11

AVTAL

mellan AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Danderyds kommun (kommunen) om **bussterminal vid Mörby station** i form av en bussvändelina samt ny- och ombyggnad av gångvägsanslutningar till stationen.

§1

SL utför och bekostar utbyggnad av bussterminal och gångvägsanslutningar i princip enligt av SL upprättad och bilagd avtalsritning daterad 29 oktober 1996.

Projekteringen skall ske i samråd med kommunen och arbetsritningar skall godkännas av kommunen.

§2

Bussterminalen och gångvägsanslutningar är i huvudsak belägen på SL ägd mark. Mark utöver SL ägd mark och som erfordras för anläggningarna upplåtes kostnadsfritt åt SL av kommunen så länge marken används för bussterminal.

§3

SL utför och bekostar drift av stationsområdet med tillhörande gångvägsanslutningar.

Kommunen utför och bekostar drift av bussterminalen.

SL och kommunen skall gemensamt företaga en besiktning vart tredje år för att överenskomma om för bussterminalens fortbestånd erforderliga åtgärder.

Med drift avses här samma sak som drift av väg definierad i 26§ i väglagen(1987:459) och 45§ i vägkungörelsen(1987:461).

Till driften hör bland annat skötsel av anordningar för dagvattenavledning och grönytor samt strömleverans och lampbyten till elinstallationer.

Vinterväghållningen skall hålla en sådan standard att bussterminalen kan utnyttjas även vid kraftiga snöfall.

§4

SL utför och bekostar arbeten med standardförbättringar av bussterminalen samt arbeten av sådan omfattning att de utgör reinvesteringar.

§5

SL ombesörjer och bekostar underhållet av sådana anordningar som SL kan komma att uppsätta inom området exempelvis regnskydd och hållplatsstolpar.

§6

Kommunen medger SL rätt att uppsätta och uppbära intäkter från reklam inom området efter erforderligt bygglov.

§7

Kommunen åtager sig att utfärda för bussterminalens funktion nödvändiga lokala trafikföreskrifter. Vägmärken om lokala trafikföreskrifter uppsättes genom kommunens försorg. Trafikövervakningen av bussterminalen ombesörjes och bekostas av kommunen.

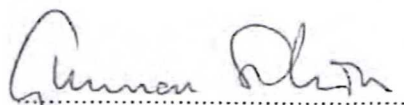
§8

Detta avtal gäller så länge bussterminalen kvarligger oförändrad på platsen och nyttjas för avsett ändamål.

§9

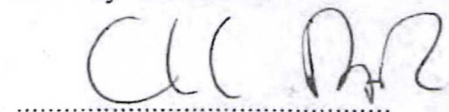
Av detta avtal har två exemplar upprättats och utväxlats.

Stockholm den 970123
AB Storstockholms Lokaltrafik



Gunnar Schön
Chef Trafikantservice

Danderyd den 970205
Danderyds kommun



05. 21

23/87

Nyttjanderättsavtal

Mellan Danderyds kommun nedan kallad kommunen, och Storstockholms Lokaltrafiks Järnvägar nedan kallt SLJ, har följande avtal träffats.

§ 1

SLJ upplåter till kommunen nyttjanderätten till det område som erfordras för anläggande av GC-väg inom fastigheten Stocksund 2:131 enligt ritning nr 87001 markerat med gul färg och Er skrivelse daterad 19 januari 1987 (ställd till Domänverket).

§ 2

Nyttjanderätten avser anläggande och bibehållande av GC-väg. Kommunen ansvarar för därmed förenade åtgärder och kostnader inklusive renhållning samt eventuell erforderlig belysning.

§ 3

Området upplåts under en tid av tio år fr o m 1 juni 1987. Arrendetiden förlängs med fem år i sänder, om uppsägning ej sker senast sex månader före den löpande arrendetidens slut.

§ 4

Området upplåts utan ersättning.

§ 5

Under löpande arrendetid äger bolaget med tre månaders uppsägningstid uppsäga avtalet om arrendeområdet helt eller delvis erfordras för utbyggnad av SLJ eller för annat därmed likartat ändamål inom SLJ verksamhetsområde.

§ 6

Kommunen äger inte rätt till ersättning vid frånträde av arrendeområdet.

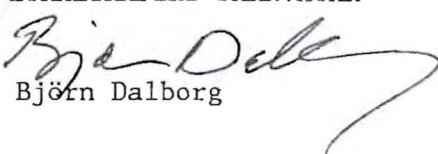
Detta avtal har upprättats i två exemplar, varav parterna tagit var sitt.

Stockholm den 1987-06-29

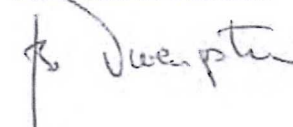
Danderyd

87-06-01

För
AB STORSTOCKHOLMS
LOKALTRAFIKS JÄRNVÄGAR


Björn Dalborg

För
DANDERYDS KOMMUN





RIPARK - 06

Riktlinjer för SL:s infartsparkeringar

Februari - 06



INNEHÅLL

FÖRORD	3
INLEDNING	4
SAMMANFATTNING	5
BAKGRUND	6
LOKALISERING	7
UTFORMNING	8
Markparkeringar	8
Flerplanslösningar	8
DRIFT OCH UNDERHÅLL	9
TRYGGHET	10
FINANSIERING	11
CYKELPARKERING	12
MARKNADSFÖRING	13
Arbete med enhetlig skyltning	13
Framtidsscenario	13
SL:s krav på kommunerna	13

BILAGOR

Infartsparkeringar i Stockholms län

- Karta med SL:s infartsparkeringar och de som drivs av Stockholm parkering.
- Lista över SL:s infartsparkeringar

FÖRORD

SL:s Riktlinjer för Infartsparkeringar är avsedd att klargöra mål och inriktning för fortsatt utbyggnad av SL-trafikens infartsparkeringar. Riktlinjerna har upprättats inom SL Trafikenheten och har 2006-02-03 fastställts av SL:s VD. Information om riktlinjerna ges till SL:s regionstyrelser i mars 2006.

Varje dag reser cirka 650 000 personer med SL. SL:s mål är att öka antalet resenärer. SL arbetar hela tiden med förbättringar av servicen till resenärerna för att de som redan reser med SL ska vilja fortsätta resa med oss och för att fler ska börja resa med SL.

SL-trafiken är en viktig del av länets transportsystem. Vi vill erbjuda en flexibilitet för de som reser med SL. Ibland kan man behöva använda bilen före eller efter man åker till sin arbetsplats, t ex för att lämna barn på dagis eller skola eller för inköp, då kan en infartsparkering erbjuda ett bra alternativ till att ta bilen hela vägen till arbetsplatsen.

Stockholms län är stort och bebyggelsestrukturen skiftande. Förutsättningar för en samhällsekonomiskt lönsam kollektivtrafik varierar. I vissa områden är bebyggelsen så gles att det inte finns förutsättningar för kollektivtrafik. Infartsparkeringar kan då vara ett bra alternativ för att underlätta användningen av bilen som ett komplement till SL-trafiken. När de som bor i glesa områden tar bilen till en infartsparkering vid närmaste station eller större hållplats kan de ta del av SL-trafiken.

De infartsparkeringar SL byggt i Stockholms län är alla ett resultat av ett nära samarbete med länets kommuner – det är mycket glädjande att vi gemensamt kan erbjuda detta komplement till kollektivtrafiken till länets invånare.

RIPARK beskriver hur SL arbetar med infartsparkeringar. Den är avsedd som riktlinjer och underlag för SL:s medarbetare, kommuner och andra berörda. Ansvarig för tillämpning och utveckling av RIPARK är SL Trafikenheten chefen planeringsavdelningen.

Frågor och förslag till förtydliganden och andra förbättringar lämnas till Paulina Eriksson (paulina.eriksson@sl.se, tel 08-686 1487) som också utarbetat föreliggande riktlinjer.

Lars Nordstrand, Trafikdirektör

INLEDNING

SL:s målformulering: "SL ska erbjuda länsborna attraktiva möjligheter att åka tillsammans och på så sätt bidra till en god tillgänglighet, en hälsosammare miljö och en positiv utveckling för stockholmsregionen."

SL har ett kvalitetsmål och ett kvantitetsmål. Kvalitetsmålet innebär att andelen nöjda kunder ska öka genom att erbjuda en attraktiv SL-trafik. För att nå målet att få fler och mer nöjda kunder ska SL arbeta kundorienterat på alla nivåer för att förbättra SL-trafikens kvalitet. En kvalitetshöjning är att erbjuda SL:s kunder möjlighet att infartsparkera. Det kvantitativa målet innebär att SL ska verka för att fler åker kollektivt. Välutnyttjade infartsparkeringar har till följd att kollektivtrafiken utnyttjas. Därför ska SL vara drivande och initiativtagande till att fler infartsparkeringar anläggs och att dem som finns är utformade på ett sätt som gör de attraktiva för användarna. Infartsparkeringar ska ses som ett komplement till kollektivtrafiken.

Detta dokument anger riktlinjer för hur SL ska förhålla sig till och arbeta med infartsparkeringar. Riktlinjerna ska användas på SL internt och i diskussioner med kommuner och andra intressenter.

Bilden av SL påverkas starkt av den känsla SL-miljöerna förmedlar i mötet med kunderna. Det gäller stationer, bussterminaler och de fordon vi använder. Design, ljus- och färgsättning, konst, anvisningsskyltar och kringsservice är viktiga faktorer. Att resa med SL-trafiken ska upplevas som enkelt, pålitligt och bekvämt. Då en resa ofta består av flera delar, ställer det krav på att även bytena lever upp till dessa värden. Kunderna ställer allt högre krav på SL-trafiken. "Hela resan" ska därför hållas samman av effektiva bytespunkter och byten.

Den osäkerhet som många upplever vid byten kan bero på tidsåtgång, dålig tidsamordning mellan trafikslag, otrivsamma miljöer och oro för om bytet kommer att fungera. Stockholms län har de senaste åren växt allt mer i periferin, vilket ökat kraven på integrerade trafiklösningar där cykel och bil är komplement till SL-trafiken. Sådana kombinationsresor bör utvecklas.

Genom att erbjuda en attraktiv SL-trafik kan vi behålla våra nuvarande kunder och vinna nya. Genom att få större andel nöjda kunder ökar också resandet med SL. Strategin för att få fler och mer nöjda kunder är att SL ska arbeta kundorienterat på alla nivåer för att förbättra SL-trafikens kvalitet.

SAMMANFATTNING

Lokalisering

Fler bilister lockas att åka kollektivt genom att anlägga infartsparkeringar lokalt. Lokala infartsparkeringar ger inte bara fler bilister som åker kollektivt utan de medför även kortare bilresor, vilket är bra för miljön. De mest attraktiva infartsparkeringarna är de som ligger utmed stomlinjerna.

Utformning

De flesta infartsparkeringar som finns idag och som byggs i framtiden är markparkeringar. Det är viktigt med bra belysning och korta gångvägar till det färdmedel man ska byta till. I framtiden blir det nödvändigt att överväga flerplanslösningar. Det innebär ännu högre krav på utformningen för att säkerställa säkerhet och trygghet. Utformningen av en infartsparkering är väsentlig för att den ska vara attraktiv för SL:s kunder.

Drift och underhåll

Drift och underhåll ska utföras av respektive kommun så att infartsparkeringen kan användas för sitt ändamål. SL ska teckna avtal med kommunen som säkerställer att drift och underhåll sköts.

Trygghet

En trygg infartsparkering skapas genom väl genomtänkt utformning och lokalisering. SL ska verka för att markparkeringar bevakas vid behov och att parkeringar med flerplanslösningar alltid har bevakning.

Finansiering

Då kommunen och SL är överens om att bygga en infartsparkering, står SL för kostnaderna för projektering och anläggande och kommunen för mark, drift och underhåll. Infartsparkeringar som SL investerat i ska i huvudsak vara avgiftsfria för SL:s kunder.

Cykelparkering

Cykelparkeringar ska vid behov anläggas i samband med investering i en infartsparkering

Marknadsföring

SL ska verka för att infartsparkeringar skyltas och att det finns information på SL:s och kommunernas hemsidor och kartor.

BAKGRUND

De första infartsparkeringarna som byggdes i länet finansierades helt av respektive kommun. Efter ett beslut i Landstinget om att lämna bidrag till kollektivtrafik-utvecklingen, har landstinget stått för investeringar i form av både projekterings- och byggkostnader. På så sätt har SL kunnat påverka utformning och funktion samt till viss mån även lokaliseringen på ett tillfredsställande sätt.

Det är respektive kommun som driver infartsparkeringarna. Eftersom SL har investerat i projektering och byggande så säkras funktionen i som regel långa avtal mellan SL och kommunen. Detta innebär att för infartsparkeringen erforderlig mark upplåtes av kommunen kostnadsfritt åt SL, i princip så länge marken används för infartsparkering. Begränsningar kan förekomma för det fall avtalen löper ut. Då SL har investerat i en infartsparkering ska den vara tillgänglig för SL:s samtliga resenärer, inte enbart de som bor i den kommun som upplåtit marken.

Ovanstående gäller för samtliga kommuner i Stockholms län utom Stockholms stad. Inom Stockholms stad äger och driver Stockholm Parkering 17 infartsparkeringar med totalt cirka 3000 platser.

Idag har SL drygt 9000 parkeringsplatser fördelade på cirka 90 infartsparkeringar i Stockholms län. Antalet infartsparkeringsplatser motsvarar knappt 2% av de som reser med SL.

Genom intervjuer¹ med infartsparkärer har det framkommit att de flesta som infartsparkerar använder infartsparkeringen som ett komplement till lågfrekventa bussförbindelser. När en infartsparkering anläggs är det i första hand bussresenärer som börjar använda parkeringen, inte bilister som börjar åka kollektivt. Istället för att ta lokalbussen till stationen/hållplatsen tar man bilen och infartsparkerar. Det betyder att anläggande av en infartsparkering inte garanterar fler kunder, däremot är chansen stor att det ger fler nöjda kunder. Fler infartsparkeringar kan därför lokalt leda till ökat bilanvändande, men ger också en större valmöjlighet och därmed nöjdare kunder som även fortsättningsvis reser med SL.

SL ska vara drivande och initiativtagande till att fler infartsparkeringar anläggs. Innan en infartsparkering anläggs ska alltid samhällsnyttan beaktas. Kostnaden för att anlägga en infartsparkering ska ge positiva effekter för SL:s kunder och samtidigt bidra till en bättre miljö.

¹ Infartsparkeringar, fördjupade studier, arbetsmaterial 1999-10-20

LOKALISERING

Dagsläge

Det finns ett 80-tal infartsparkeringar i Stockholms kranskommuner. Lokaliseringen varierar avseende trafikslag, restid till Stockholm, närhet till service, närhet till kollektivtrafiken och bilvägens status.

Marktillgång är ett av de stora problemen när det gäller lokalisering av infartsparkeringar i Stockholms län. På platser där infartsparkering skulle behövas är det ofta svårt att hitta mark som inte ska användas till annan exploatering.

Idag finns inga tydliga riktlinjer för var en infartsparkering bör lokaliseras. Ofta styrs lokaliseringen av ett behov som uppmärksammas av kommunen eller SL.

Riktlinjer

En optimal lokalisering av en infartsparkering är i nära anslutning till stornätet och intill en stor infartsled. Beläggningsstudier¹ visar att det är den sortens infartsparkeringar som är bäst utnyttjade. Det som karaktäriserar en bytespunkt utmed stornätet är hög turtäthet samt god framkomlighet och att de trafikeras under hela trafikdygnet – det är viktiga parametrar för att en infartsparkering ska vara attraktiv. Lokalisering av infartsparkeringar i anslutning till stornätet leder till färre byten, vilket är attraktivt för SL:s kunder.

För att en infartsparkering ska vara samhällsnyttig och bra ur miljöhänseende, ska den ha ett så lokalt upptagningsområde som möjligt. Målet är att sträva efter så korta bilresor som möjligt för att minska resandet med bil. Ju längre ifrån Stockholms city en parkering ligger och ju mer lokalt upptagningsområdet är, desto bättre är den¹.

Studier visar att många infartsparkeringar för att kunna uträtta ärenden i anslutning till arbetsresan och därför är en bytespunkt som dessutom har viss samhällsservice en bra lokalisering för infartsparkeringar¹.

För att i högre grad locka bilister att infartsparkera och därmed bli nya SL-kunder, bör nya infartsparkeringar lokaliseras i områden med bristande kollektivtrafikstandard mellan hem och bytespunkt. Undersökningar visar att boende i områden med hög biltäthet som exempelvis i fritidshusområden som på senare tid omvandlats till småhusområden med permanentboende, i hög grad är benägna att infartsparkera¹. Därför kan infartsparkeringar ses som ett alternativ till olönsam busstrafik i glesbygd.

Om resandeunderlaget inte är tillräckligt stort för att det ska vara lönsamt att investera i en infartsparkering, ska SL kunna hänvisa till en närbelägen infartsparkering. Skolelever hänvisas till kommunala skolskjutsar.

Infartsparkeringar bör lokaliseras lokalt och/eller vid stornätet där det är hög turtäthet och god framkomlighet.

¹ Infartsparkeringar, fördjupade studier, arbetsmaterial 1999-10-20

UTFORMNING

Dagsläge

De infartsparkeringar som SL investerat i under åren har mycket olika standard och utformning.

Riktlinjer

Samtliga parkeringar SL investerar i ska vara trafiksäkra och erbjuda bra parkeringsmöjligheter.

Markparkeringar

När SL investerar i en infartsparkering på mark, ska den ha följande grundläggande standard:

- Tillfartsvägar och parkeringsytor ska vara asfalterade och det ska vara målade parkeringsrutor
- Det ska finnas gångväg till det färdmedel man ska byta till
- Belysningen ska vara god och småskalig, dvs. inga belysningsmaster
- Det ska finnas minst en handikapplats*

Vid investering i en infartsparkering ska det alltid undersökas om det dessutom finns behov av cykelparkering (se separat kapitel). Om behov finns, så anläggs en cykelparkering i anslutning till infartsparkeringen så nära stationen/hållplatsen som möjligt.

Flerplanslösningar

Markbrist leder till att flerplanslösningar blir allt mer aktuellt. Flerplanslösningar är kostsamma och därför bör en samhällsekonomisk bedömning alltid göras för att ta reda på om nyttan överväger kostnaden. Man bör även tänka på att vissa personer kan ha ett visst motstånd mot att ställa bilen i ett parkeringsdäck med hänsyn till inbrottsrisk, trygghet mm. Därför är det viktigt att utformningen av en flerplanslösning är väl genomtänkt. Förutom samma krav på utformning som finns på markparkering ska utformning av flerplanslösningar säkerställa:

- God insyn
- God överblick (inga skymda vrår)

Bra belysning och korta gångvägar till det färdmedel man ska byta till är mycket viktigt för att en infartsparkering ska vara attraktiv för SL:s kunder.

* Samtliga infartsparkeringar ska ha minst en handikapplats. Den ska vara minst 5 meter bred och därmed medge utrymme för fordon utrustade med rullstolsrobot eller liknande. På större parkeringar bör antalet handikapplatser motsvara ca 5 %, varav en plats ska vara 5 meter bred och resterande 3,6 meter breda. Handikapplatserna lokaliseras så nära stationen/hållplatsen som möjligt.

DRIFT OCH UNDERHÅLL

Dagsläge

Samtliga av SL finansierade infartsparkeringar drivs och underhålls av respektive kommun**.

Riktlinjer

Samtliga av SL finansierade infartsparkeringar ska drivas och underhållas av respektive kommun på deras egen bekostnad. SL ska teckna avtal med respektive kommun som säkerställer att trafiken kommer fram till infartsparkeringen och att infartsparkeringen kan användas i sin helhet för sitt ändamål. Detta görs genom åtgärder såsom snöplogning, halkbekämpning, reparation av mindre skador och att övergivna fordon och andra större föremål avlägsnas. Samtliga åtaganden ska stå angivna i det avtal som tecknas mellan SL och respektive kommun.

Drift och underhåll ska utföras av respektive kommun så att infartsparkeringen kan användas för sitt ändamål.

** Undantag finns inom Stockholms stad där Stockholm Parkering driver och underhåller infartsparkeringar.

TRYGGHET

Dagsläge

Idag upplever många att det är otryggt och osäkert att parkera på en parkering. Upplevelserna bygger till stor del på utformningen och lokaliseringen av parkeringen. För många känns det extra otryggt att vistas och parkera på just en infartsparkering. Man upplever att avsaknaden av rörelse kring en infartsparkering ytterligare förstärker känslan av otrygghet, osäkerhet och risk för inbrott. Mitt på dagen är det i princip tomt på en infartsparkering och det gör det lätt för tjuvar att rumstera fritt. Känslan av att känna sig otrygg och rädslan för att bli överfallen är störst kvällstid.

Idag finns en ovilja att parkera i flerplanslösningar. I allmänhet upplevs en stor otrygghet i parkeringar med flera plan, både för egen del och dessutom av rädsla för inbrott i bilen. I garage och under P-däck finns ofta dolda utrymmen. Det kan vara mörka hörn eller skymda ytor bakom pelare som skrämmer och känslan av att inte ha någon flyktväg ger ofta en känsla av otrygghet.

Riktlinjer

I första hand ska infartsparkeringar anläggas som markparkeringar. SL ska eftersträva att anlägga markparkeringar som är väl synliga och öppna så att det känns tryggt att vistas på dem. Belysning är en viktig fråga samt att lokalisering i närheten av butiker eller annan samhällsservice gör att infartsparkeringen känns tryggare då det blir mer rörelse kring platsen.

I de fall markparkering inte är tillräcklig, kan SL investera i flerplanslösningar med väl genomtänkt utformning. Flerplansparkeringar kräver mycket bra lösningar för att de ska accepteras av SL:s infartsparkerare. I de fall då flerplanslösningar anläggs, är det av största vikt att de utformas och lokaliseras på ett sätt som gör att infartsparkeringen uppfattas som trygg. SL ska verka för att kommunen som ska stå för drift och underhåll även utövar bevakning. Bevakning ska främst ske mitt på dagen då det är få som rör sig på parkeringen samt på kvällen då mörkret gör att det kan kännas otryggt. Flerplanslösningar ska alltid vara övervakade.

En trygg infartsparkering skapas genom väl genomtänkt utformning och lokalisering.

SL ska verka för att markparkeringar övervakas vid behov och att parkeringar med flerplanslösningar alltid har bevakning.

FINANSIERING

Dagsläge

Vid anläggande av infartsparkeringar står SL för investering medan kommunen står för marken samt drift, underhåll och bevakning. SL:s investering består i att finansiera projektering och byggande av infartsparkeringen.

Merparten av de infartsparkeringar som bekostats av SL är idag avgiftsfria och ambitionen är att de ska förbli det.

Riktlinjer

Vid anläggande av infartsparkeringar står SL för finansiering av projektering och byggande av infartsparkeringen. Kommunen står för marken samt drift, underhåll och bevakning.

Infartsparkeringar som bekostats av SL ska i huvudsak vara avgiftsfria för SL:s kunder. Anledningen till det är att infartsparkeringar är ett komplement till den övriga SL-trafiken.

Om det blir problem med att en infartsparkering används av andra än infartsparkereare, kan en reglering av platserna behövas. Exempelvis kan då införas ett inpasseringssystem som medför gratis parkering endast för den som har SL:s periodkort. Det kommer att studeras vidare hur ett sådant system skulle kunna utformas.

Vid anläggande av dyrare lösningar så som exempelvis flerplanslösningar, bör samutnyttjande, samfinansiering eller alternativ finansiering övervägas.

Då kommunen och SL är överens om att bygga en infartsparkering, står SL för investeringen och kommunen för mark, drift och underhåll.

Infartsparkeringar som SL investerat i ska i huvudsak vara avgiftsfria för SL:s kunder.

Vid mer kostsamma lösningar ska möjlighet till samfinansiering alltid undersökas.

CYKELPARKERING

Dagsläge

SL står för kostnader kring markarbetet för cykelparkeringar som anordnas i samband med anläggning av nya infartsparkeringar. Kommunen står för kostnaderna för utrustningen samt drift och underhåll.

Vid många stationer och hållplatser finns inte tillräckligt många cykelparkeringar. Cyklarna parkeras då istället lite varstans i närheten av stationen/hållplatsen, vilket gör att det blir rörigt och att det kan bli mycket besvärligt för synskadade och även andra att ta sig fram.

Riktlinjer

Vid investering i en infartsparkering ska det alltid undersökas om det dessutom finns behov av cykelparkering. SL kan på så sätt påverka ordningen kring stationen/hållplatsen. Om behov finns, så anläggs en cykelparkering i anslutning till infartsparkeringen så nära stationen/hållplatsen som möjligt.

Liksom tidigare står SL för kostnader kring markarbetet för cykelparkeringar som anordnas i samband med anläggning av nya infartsparkeringar. Kommunen står för kostnaderna för utrustningen samt drift och underhåll. SL förordar platser med fastlåsning av ramen – inte bara för framhjulet. Dessutom bör det finnas tak.

Cykelparkeringar ska vid behov anläggas i samband med investering i en infartsparkering.

MARKNADSFÖRING

Dagsläge

Det finns över 80 infartsparkeringar i Stockholms län, men det saknas skyltning till många.

På SL:s hemsida finns information om flertalet infartsparkeringar i Stockholms län. Av kommunernas hemsidor hänvisar några till SL:s hemsida medan ett fåtal har egen information om var det går att hitta infartsparkeringar i kommunen.

Riktlinjer

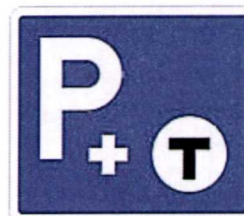
Det bör skyltas tydligt att det finns en infartsparkering från och med det regionala vägnätet och fram till infarten till parkeringen.

Samtliga av SL finansierade infartsparkeringar ska finnas på SL:s kartor.

På SL:s hemsida ska samtliga - av SL finansierade infartsparkeringar - återfinnas med information om antal parkeringsplatser, ungefärlig procentuell beläggingsgrad och information om vilka kollektiva anslutningar som finns tillgängliga på platsen.

Skyltning

Vägverket har tagit fram ett vägmärke som anger parkering i anslutning till kollektivtrafik som antogs av Regeringen den 22 juni 2005 och är det vägmärke som ska användas för vägvisning till infartsparkeringar (se figur).



Symboler som får användas i kombination med "P" är de för "Tunnelbana", "Järnväg" samt "Buss el Spårvagn". Vägmärket kan innehålla fler av dessa symboler samt namn på station eller hållplats.

Framtidsscenario

I framtiden bör realtidsinformation med platsinformation övervägas. Idag finns ett "P-ledsystem" på Stockholms infarter som informerar om antal lediga platser i Stockholms Stads parkeringshus. Ett liknande system för infartsparkeringar kan införas längs de stora stråken och särskilt kunna användas om köer uppstår. Då kan en infartsparkering och en kollektivtrafikanslutning fungera som en alternativ resväg. Samma information skulle kunna finnas på SL:s hemsida och som SMS-meddelande till mobiltelefoner.

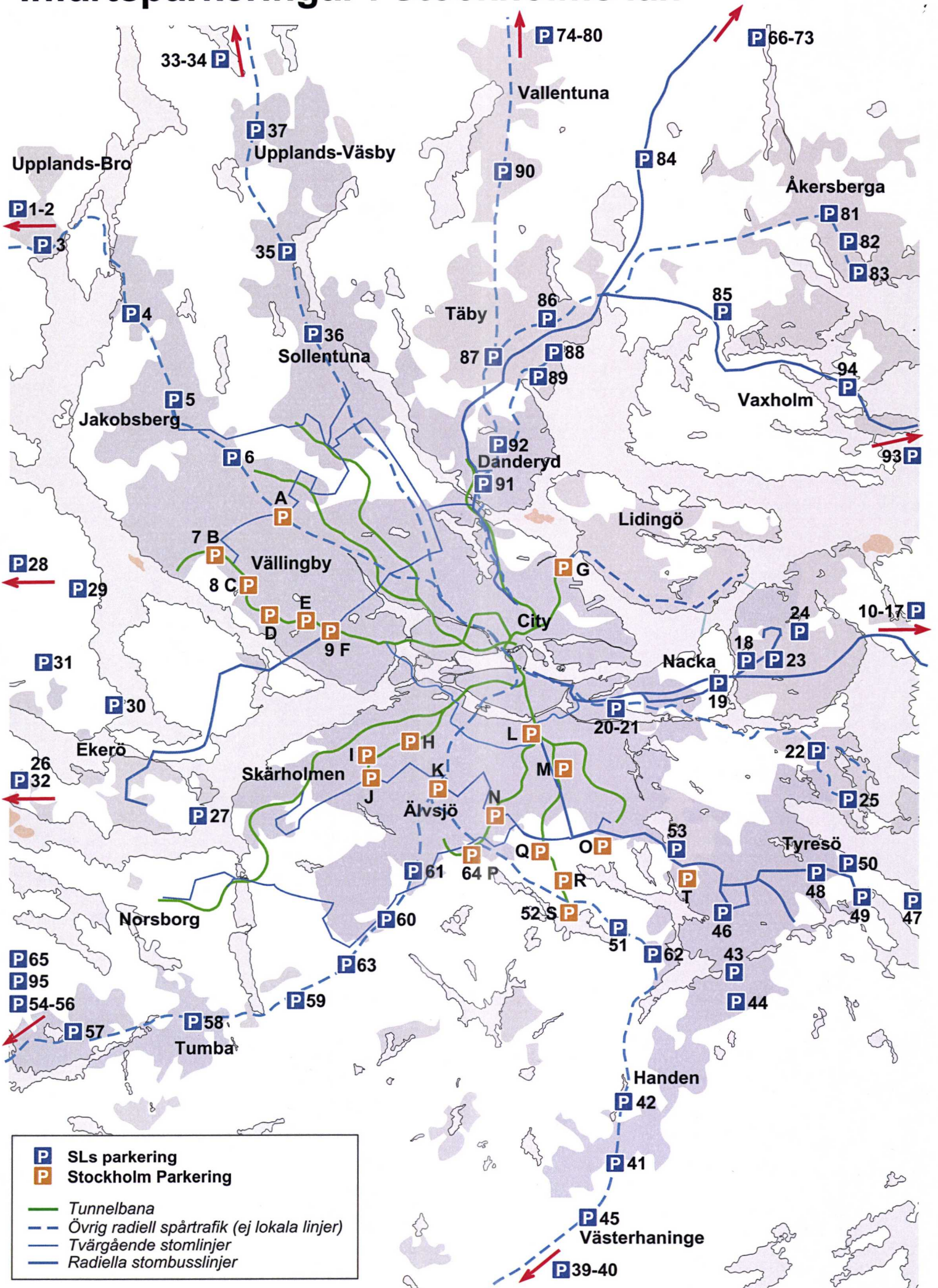
Information i respektive kommun

Vid investering i en infartsparkering ska SL verka för att kommunen informerar om infartsparkeringen, exempelvis på kommunens hemsida och på kommunalkartan.

Det ska finnas information om infartsparkeringarna på SL:s hemsida och SL:s kartor.

SL ska verka för att infartsparkeringarna skyltas och att det finns information på kommunernas hemsidor och kartor.

Infartsparkeringar i Stockholms län



Infartsparkeringar i Stockholms län

Per den 2006-02-01

Nr	Område	Kommun	Lokalisering	Antal platser	Avstånd till Stockholm (minuter)	Beläggning jan 2006 (procent)
1	E18 V	Håbo	Bålsta	286	39	---
2		Uppl. Bro	Bro	205	32	32,2
3			Kungsängen	279	26	81,4
4		Järfälla	Kallhäll	280	22	71,4
5			Jakobsberg	248	18	90,7
6			Barkarby	340	15	98,8
7 B		Stockholm	Johannelund	85	30	51,8
8 C			Råcksta	240	27	86,3
9 F			Brommaplan	213	19	95,8
10	Nacka/Värmdö	Värmdö	Hemmesta Centrum	65	35	41,5
11			Hemmesta Vägskäl	63	35	49,2
12			Grisslinge	142	27	43,7
13			Brunn	125	29	65,6
14			Östra Ekedal	20	23	75,0
15			Väg 222 Djurö/Stavsn	54	50	22,2
16			Mölnviks tpl	103	35	108,7
17			Charlottendal	102	31	52,0
18		Nacka	Björknäs	70	20	158,6
19			Skuru	30	16	66,7
20			Nacka	115	12	104,3
21			Sickla P-hus	100	12	4,0
22			Igelboda	25	16	88,0
23			Boo kommunalhus	57	20	89,5
24			Orminge	307	18	98,4
25			Solsidan	30	24	---
26	Ekerö	Ekerö	Stenby, Adelsö	17	53	---
27			Jungfrusund	40	25	50,0
28			Färentuna k:a	16	32	18,8
29			Svartsjö	15	33	6,7
30			Hammargården	16	19	12,5
31			Svanhagen	64	21	39,1
32			Ekeby	10	46	---
33	E4 N	Sigtuna	Rosersberg	96	32	49,0
34			Märsta	329	36	90,0
35		Sollentuna	Rotebro	249	23	81,5
36			Häggvik	157	18	92,4
37		Uppl. Väsby	Upplands Väsby	313	27	59,1
38	Väg 73 + Tyresö	Nynäshamn	Ösmo	110	43	37,3
39			Segersång	30	40	53,3
40			Nynäshamn	107	53	53,3
41		Haninge	Jordbro	40	28	75,0
42			Haninge	333	25	97,6
43			Gudö	32	25	109,4
44			Grindstuv./Gudöbroleden	42	22	71,4
45			Västerhaninge	59	30	94,9

Nr	Område	Kommun	Lokalisering	Antal platser	Avstånd till Stockholm (minuter)	Beläggning jan 2006 (procent)
46		Tyresö	Trollbäckens C	55	21	94,6
47			Trinntorp	56	36	10,7
48			Strandallén/Videvägen	61	29	23,0
49			Brakmarsvägen	56	32	39,3
50			Tyresö Strand	143	29	60,2
51		Huddinge	Trångsund	70	18	90,0
52 S		Stockholm	Farsta Strand	90	16	90,0
53		Nacka, Älta	Ekstubben	84	19	6,0
54	E4 S	Södertälje	Mölnbo	35	58	31,4
55			Järna	35	51	71,4
56			Östertälje	370	36	51,9
57		Salem	Rönninge	150	31	74,7
58		Botkyrka	Tumba	403	26	76,7
59			Tullinge	270	22	89,3
60		Huddinge	Huddinge	199	16	90,5
61			Stuvsta	259	13	95,8
62			Skogås	26	20	76,9
63			Flemingsberg	420	18	81,4
64 P		Stockholm	Rågsved	65	22	58,5
65		Nykvarn	Nykvarns station	93	75	62,4
66	E18 N	Norrtälje	Unungehöjden	10	94	---
67			Södra infarten OK-Q8	65	70	123,1
68			Rösa	97	64	47,4
69			Kilen	40	69	---
70			Rimbo	70	60	48,6
71			Ledinge	67	58	59,7
72			Rö-Väsby	18	54	---
73			Hallstavik	25	115	48,6
74		Vallentuna	Ekskogen	12	49	33,3
75			Söderhall	150	49	53,3
76			Frösunda	12	44	100,0
77			Karby/Brottby	104	52	76,9
78			Lindholmen	50	42	34,0
79			Ormsta	20	34	60,0
80			Kårsta	18	51	61,1
81			Gillinge*	35	46	51,4
82		Österåker	Tunagård station	16	39	43,8
83			Österskär	20	33	70,0
84			Åkersberga	214	29	37,9
85			Kulla vägskäl	50	30	64,0
86		Täby	Galoppfältet	200	19	19,0
87			Roslags Näsby	210	14	98,1
88			Näsbypark	55	21	87,3
89			Näsby allé	25	21	88,0
90			Täby Kyrkby	54	25	94,4
91		Danderyd	Danderyds sjh**	280	14	96,8
92			Djursholms Ösby	146	9	93,8
93		Vaxholm	Rindö	40	48	22,5
94			Engarn	64	36	87,5
95		Gnesta	Gnesta	107	64	---

* Byggt av Vägverket, drivs av kommunen

** Fr.o.m 1 mars endast för boende i Danderyd



Datum
2010-09-01

Identitet
Kontaktlista Roslagsbanan

Dokumenttyp

Handläggare
Samuel Willner, 070- 786 45 58, samuel.willner@sl.se

Version

Informationssäkerhetsklass

Kontaktlista Roslagsbanan

Företag	Befattning	Person	Telefon	Mobil	E-post
Roslagståg AB	Stationsansvarig	Roger Olsson		073-60 63 45	roger.olsson@roslagstag.se
Täby kommun	Projektledare/Drift- och underhåll	Lena Rasmusson	08-768 99 32	070-428 99 32	lana.rasmusson@taby.se
Danderyds kommun	Trafikplanerare	Peter Tryzno	08-568 921 21	073-807 02 21	peter.tryzno@danderyd.se
Stockholms Stad	Broingenjör, Teknik och förvaltning	Peter Jangenlid	08-508 270 20	076-122 70 20	peter.jangenlid@tk.stockholm.se
Österåkers kommun	Drifteningenjör, Samhällsbyggnadsförvaltningen	Ann Erlandsson	08-540 813 75	073-625 20 13	ann.erlandsson@osteraker.se
Vallentuna kommun	Vägingenjör	Kenneth Holm	08-587 850 83	076- 551 09 07	kenneth.holm@vallentuna.se
Trafikverket	Projektledare, Avdelning Trafik	Jan Halén	08-757 68 52		jan.halen@trafikverket.se
Täljö Vägförening	Ordförande Täljö Vägförening	Erik Almqvist		070-686 89 81	info@taljovag.se , karialm@spray.se
Österskärs Vägförening	Ordförande Österskärs Vägförening	Stellan Sandström		070-350 73 86	stellansandstrom@globalnet.net
SL	Teknisk Förvaltare	Predrag Jovanovic	08-686 40 78	070-786 40 78	predrag.jovanovic@sl.se

Stockholm Vattens krav på kemikalier för klottersanering

Kemikalieinspektionens PRIO-verktyg

Inga ämnen som faller för kriterierna för "Utfasningsämnen" i Kemikalieinspektionens prioriteringsguide PRIO får ingå i produkterna. Se www.kemi.se.

Tensider

Produkterna får inte innehålla tensider som kan klassas som miljöfarliga enligt Kemikalieinspektionens kriterier. Halten av tensider som inte är lättnedbrytbara får uppgå till max 1 %.

Lösningsmedel

Inga klorerade lösningsmedel får ingå i produkterna. Produkterna får inte heller innehålla aromater (t ex toluen, trimetylbensen, xylen). Lacknafta som innehåller aromater får inte ingå. Däremot får avaromaterad tung nafta användas. Limonen, citrusolja och dimetylsulfoxid får inte ingå.

Konserveringsmedel

Om konserveringsmedel är tillsatta ska de vara lättnedbrytbara och inte bioackumulerbara.

Övriga ämnen

Produkterna får inte innehålla fenol, hypoklorit eller fluorider.

Om det finns risk för att tvättvattnet rinner till dagvattenledning eller direkt ut i naturen ska klottersaneringsmedlet inte heller innehålla fosforsyra eller fosfater.

Klotterskydd bör inte innehålla fluorpolymerer. Klotterskydd innehållande nedbrytbara vaxer eller polymerer har företräde framför sådana som är svårnedbrytbara.

SLUT



Datum
2010-09-01

Identitet

Dokumenttyp
Bilaga 6

Handläggare
Samuel Willner
070- 786 45 58
samuel.willner@sl.se

Version

Informationssäkerhetsklass

Föreskrifter som kan komma att omfattas vid arbete inom stationsområden och hållplatser

SÄK-0339 Roslagsbanan Minsta fritt utrymme och minsta skyddsutrymme (SL-2009-11903)

Beskrivning:

Reglerna i denna säkerhetsbestämmelse är till för att:

- Skydda personal som arbetar i och invid Roslagsbanan
- Ge förutsättningar för ny- och omprojektering
- Bedöma möjligheterna att ta fram transporter med överskjutande mått
- Sköta underhållet av spåret på ett rationellt sätt
- Tillförsäkra att fordon kan framföras utan att komma i kontakt med fast föremål
- Beakta behov av byggtoleranser vid projektering m.m.

SÄK-0373 Varselklädsel (SL-2009-17229)

Beskrivning: Syftet med detta dokument är att beträdande av och arbete i SL spåranläggning skall ske på ett för personen säkert sätt. Detta dokument skall tillämpas vid beträdande av och arbete i SL spåranläggning.

SÄK-0409 Förutsättningar för att utföra arbete på spårområde och inom säkerhetszon på SLs spåranläggningar (SL-2009-16583)

Beskrivning: Syftet med detta dokument är att arbete i SL spåranläggning ska genomföras på ett säkert sätt. Detta dokument ska tillämpas vid planering och genomförande av arbete i SL spåranläggning inklusive plattformar och plattformstak

SÄK-0464 Användning av kran över eller nära spår (SL-2009-17246)

Beskrivning: I detta dokument anges hur arbete med kranlyft över eller nära spår skall genomföras. Detta dokument skall tillämpas vid arbete med kranlyft över eller nära spår.

SÄK-0466 Hantering av olycka/tillbud i SL spåranläggning (SL-2009-24984)

Beskrivning: Syfte med denna bestämmelse är att inom SLs verksamhetsområde få ett enhetligt arbete med olyckor och tillbud. Säkerhetsbestämmelsen skall tillämpas för hantering av alla olyckor och tillbud i SLs spåranläggningar.



Gäller fr o m t o m
2009-01-01 TV

Identitet
SL-2009-11903

Dokumenttyp
Säkerhetsbestämmelse

Handläggare
Faegh Adelpour

Version
3.0

Informationssäkerhetsklass
Öppen

Ansvarig
CTeB Gabriella Burel

Teknikområde
Banöverbyggnad

SÄK-0339 Roslagsbanan Minsta fritt utrymme och minsta skyddsutrymme





Version
3.0

Identitet
SL-2009-11903

Dokumenttyp
Säkerhetsbestämmelse

Versionshistorik

Datum	Version	Orsak till revidering	Handläggare
2009-01-01	3.0	Utgåvan ersätter Fö-I-339 utgåva 2. Det har gjorts om till en säkerhetsbestämmelse med beteckningen SÄK-0339. Skillnader mellan utgåva 2 och 3: Bolagsnamnet har ändrats till AB Storstockholms Lokaltrafik. Information under rubriken 1 Allmänt har flyttats till kapitel 1 Syfte.	Faegh Adelpour
2004-09-22	2.0	Utgåva 2.0 av föreskriften Fö-I-339 fastställdes. Revision av avsnitt 4 där 4.2.3 och 4.4 tillkom, samt avsnitt 5 där 5.1.1.2 tillkom.	Faegh Adelpour
2000-11-20	1.0	Utgivningsdatum för föreskriften F:BA-339. Dokumentets titel var: Roslagsbanan Minsta fritt utrymme och minsta skyddsutrymme Dokumentet upprättades av banavdelningen på SL Infrateknik AB.	Faegh Adelpour



Innehållsförteckning

1 Syfte	5
2 Definitioner och förkortningar	5
3 Normalfordonet / normallasten	5
3.1 Normalfordonet.....	6
4 Fritt utrymme	8
4.1 Normalsektionen för fria rummet ovan 50 mm över Rök.....	8
4.2 Normalsektionens utvidgning i cirkulärkurva.....	10
4.2.1 Utvidgning i normala fall (4.2.1).....	10
4.2.2 Utspetsning av kurvillägg.....	11
4.2.3 Utspetsning vid växel.....	12
4.3 Normalsektionens lutning i kurva.....	13
4.4 Normalsektionen för fria rummet under 50 mm över Rök.....	14
4.5 Gränser för hinderfrihet.....	15
4.6 Skyddsnischer.....	16
4.7 Minsta Byggprofil.....	17
5 Speciella regler för vissa konstruktioner invid spåret	18
5.1 Plattformar.....	18
5.1.1 Mått.....	18
5.2 Märken, skyltar, signaler.....	19
5.3 Portöppningar.....	19
5.4 Broar.....	20
6 Dispensgivare	20





1 Syfte

Reglerna i denna säkerhetsbestämmelse är till för att:

- skydda personal som arbetar i och invid Roslagsbanan
- ge förutsättningar för ny- och omprojektering
- bedöma möjligheterna att ta fram transporter med överskjutande mått
- sköta underhållet av spåret på ett rationellt sätt
- tillförsäkra att fordon kan framföras utan att komma i kontakt med fast föremål
- beakta behov av byggtoleranser vid projektering m.m.

2 Definitioner och förkortningar

Normalsektionen för fria rummet anger det utrymme utmed spåret, inom vilka fasta föremål med vissa undantag inte får förekomma.

Rök	räls överkant	
Δ_i	utvidgning i kurvans insida	mm
Δ_y	utvidgning i kurvans utsida	mm
R	kurvradie	m
TP	kurvans tangentpunkter	
ÖB	övergångskurvansbörjan	
ÖS	övergångskurvansslut	
Fh	rälsförhöjning	mm
RL	raklinje	
S	spåravstånd	mm

Kurv tillägg

Med kurv tillägg menas att hänsyn skall tas till normalsektionens utvidgning i cirkulärkurva enligt 4.2 och normalsektionens lutning i kurva med rälsförhöjning enligt 4.3.

Alla måttuppgifter är angivna i millimeter, om inte annat uttryckligen anges.

3 Normalfordonet / normallasten

Fordon och laster skall dimensioneras så att de på rakspår och i cirkulär kurva inte ger större sidoutslag än normalfordonet/normallasten i nedanstående dimensionerande horisontalgeometri. I nedanstående dimensionerande vertikalkurva skall fordon/laster dimensioneras så att de aldrig underskrider gränsen för fria rummet.

Fordon skall även dimensioneras så att de vid fjäderbrott inte underskrider gränsen för fria rummet.

Dimensionerande spårgeometri är:

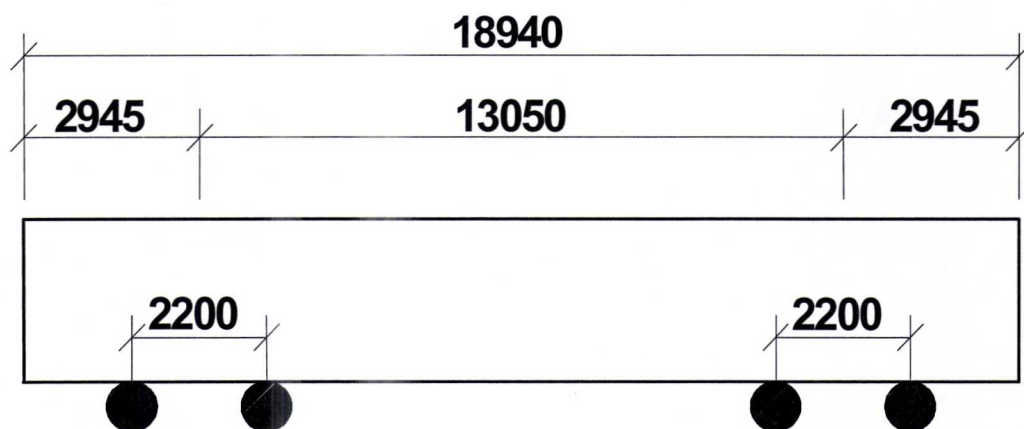
Horisontalradie = 75 m

Vertikalradie = 500 m

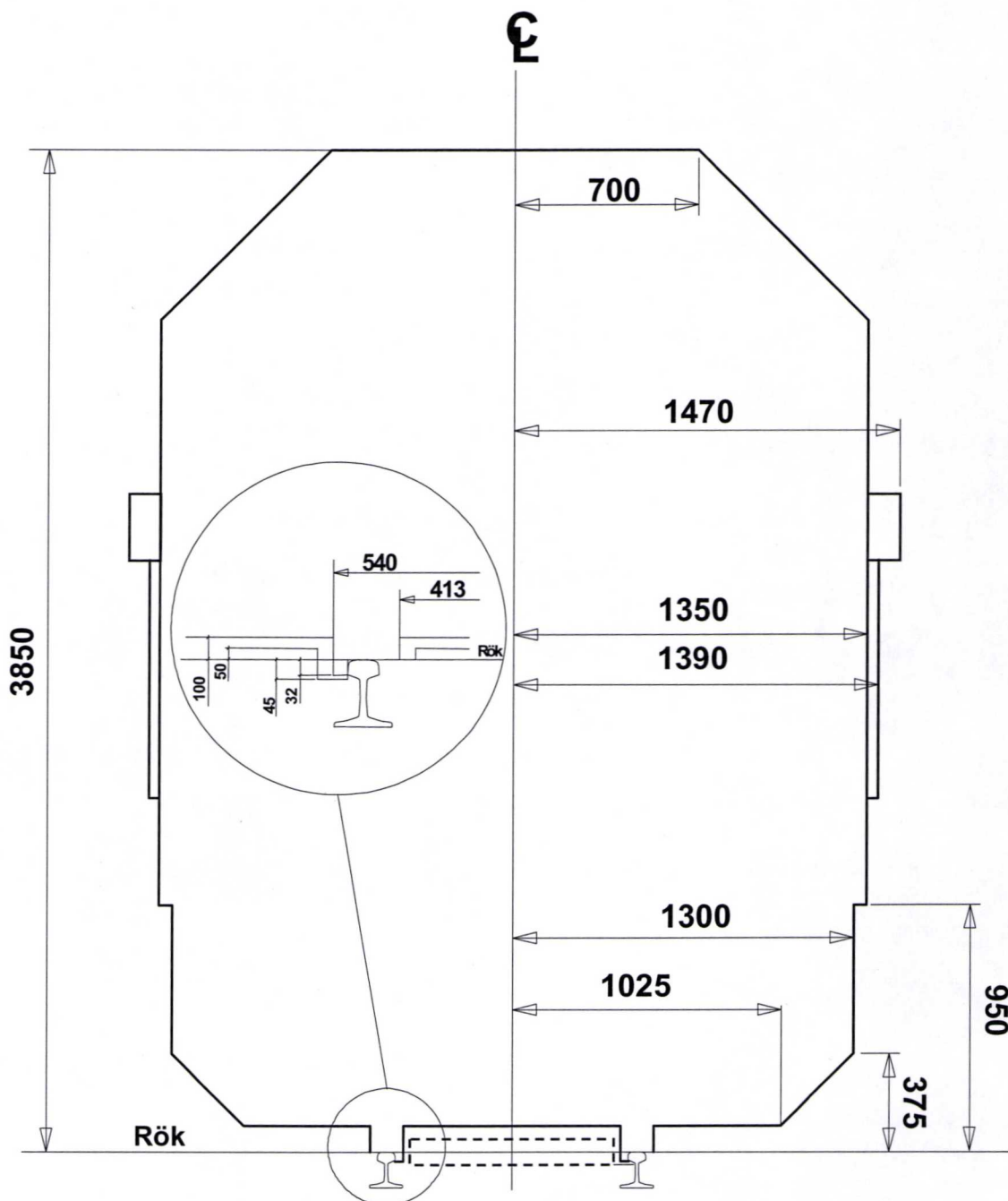
3.1 Normalfordonet

Som utgångspunkt för dimensionering av rullande materiel på Roslagsbanan används normalfordonet.

Fordonet har följande mått:



Figur 1. Normalfordonet mått (mm)



Figur 2. Konstruktionsprofil för normalfordon (mm)

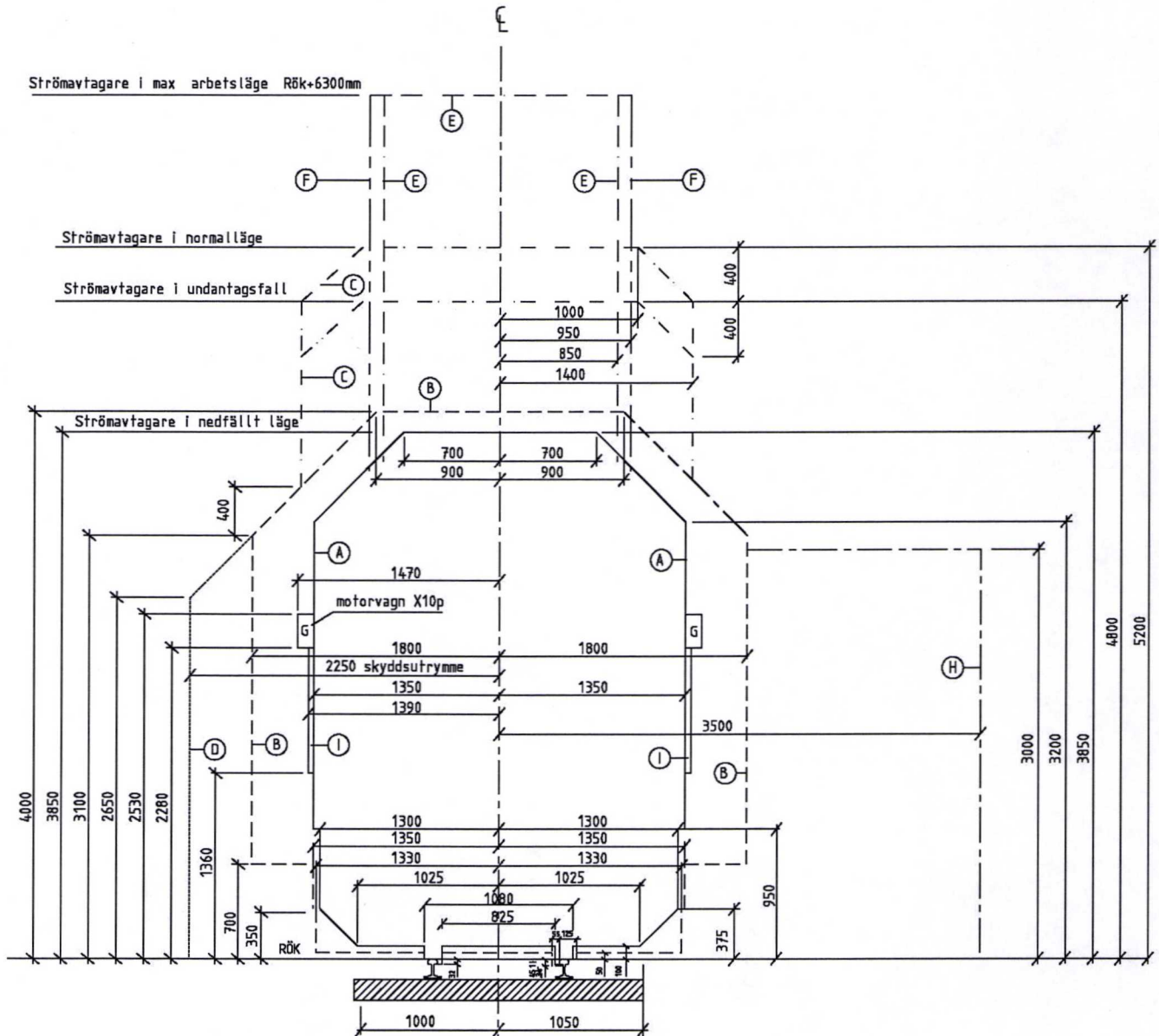


4 Fritt utrymme

4.1 Normalsektionen för fria rummet ovan 50 mm över Rök

Fritt utrymme omkring spåret omfattar utrymme för fordon och laster, skyddsutrymme för egen personal samt utrymme för trafikanter på plattformen se figur 3. Fordon och laster får på rakspår ej överskrida begränsningslinje A. Begränsningslinje B anger banan minsta sektion för fria rummet. Normalt skall det alltid finnas skyddsutrymme för personal invid spåret enligt begränsningslinje D. Om skyddsutrymme i undantagsfall ej kan anordnas måste skyddsnischer anordnas, se punkt 4.6.

- A Konstruktionsprofil
- B Minsta sektion för fria rummet
- C Utökning av sektion B för elektrifierad bana
- D Gräns för minsta skyddsutrymme
- E Begränsningslinje för strömavtagare
- F Skyddsgräns mot strömavtagare
- G Utrymme för backspegel
- H Gräns inom vilken fasta föremål på plattform ej får placeras
- I Utrymme för lejdare



Figur 3. Normalsektion för fria rummet (mm)

4.2 Normalsektionens utvidgning i cirkulärkurva

I kurva skall normalsektionen utvidgas. Breddmåttan ovan 50 mm över Rök ökas enligt 4.2.1.

4.2.1 Utvidgning i normala fall (4.2.1)

I de flesta fall gäller utvidgning av normalsektionen för fria rummet på insidan (R_i) respektive utsidan (R_y) enligt nedanstående formler.

$$\Delta i = \frac{21300}{R} \quad mm \qquad \Delta y = \frac{23600}{R} \quad mm$$

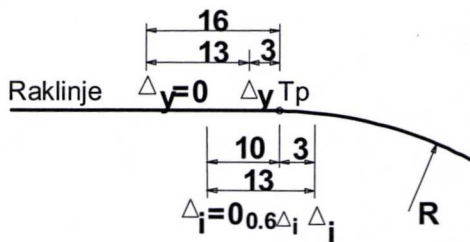
Kurvradie R(m)	Δi	Δy
100	213	236
120	178	197
140	152	169
150	142	157
180	118	131
200	107	118
240	89	98
270	79	87
300	71	79
350	61	67
400	53	59
500	43	47
600	36	39
800	27	30
1000	21	24
1500	14	16
2000	11	12
3000	7	8

Tabell 1. Kurvutvidgning för några valda radier

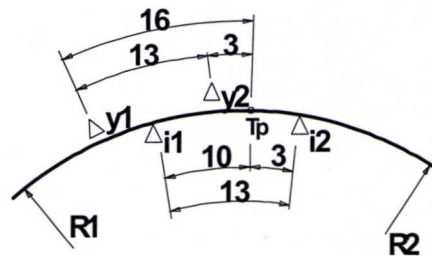
4.2.2 Utspetsning av kurvutlägg

Kurvutvidgningen utspetsas rätlinjigt mot rakspår eller mellan angränsande kurvor. I kurva med övergångskurva utspetsas kurvutvidgningen på övergångskurvans längd. I kurva utan övergångskurva utspetsas kurvutvidgningen på 16 m eller 13 m enligt figurerna nedan.

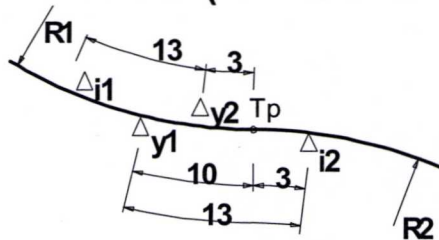
1) Raklinje - kurva utan övergångskurva



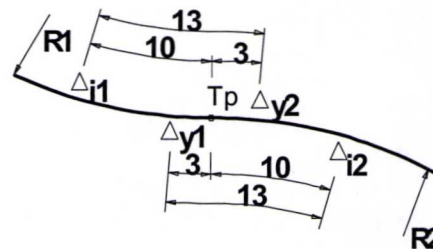
2) $R_1 > R_2$ ($\Delta i_1 < \Delta i_2$, $\Delta y_1 < \Delta y_2$)



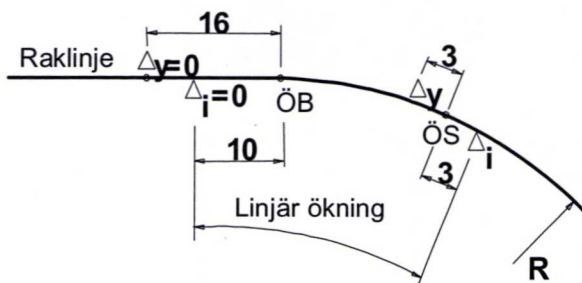
3) S-kurva $R_1 > R_2$ ($\Delta i_1 < \Delta i_2$, $\Delta y_1 < \Delta i_2$)



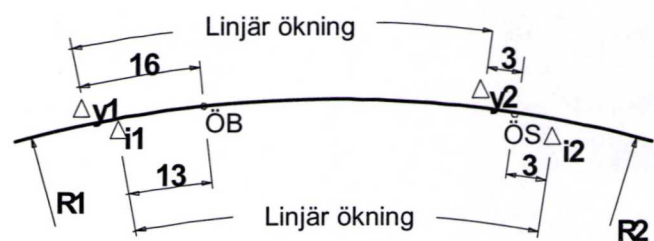
4) S-kurva $R_1 < R_2$ ($\Delta y_1 > \Delta i_2$, $\Delta i_1 > \Delta y_2$)



5) Raklinje - kurva med övergångskurva



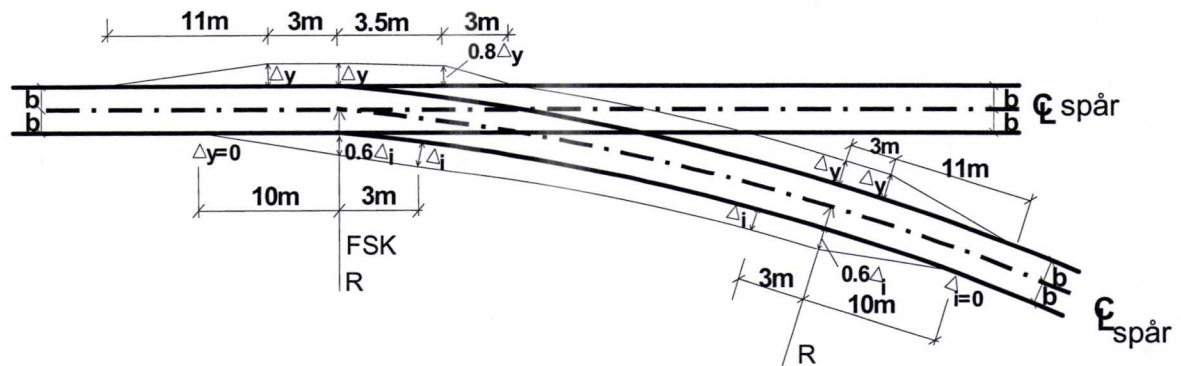
6) Mellanliggande övergångskurva $R_1 > R_2$ ($\Delta y_1 < \Delta y_2$, $\Delta i_1 < \Delta i_2$)



Figur 4. Utspetsning av kurvutläggning (m)

4.2.3 Utspetsning vid växel

Vid anslutande växel skall utvidgning av normalsektionen spetsas ut enligt figur 5. Ligger växeln i kurva skall tillägget enligt figur 5 beräknas som skillnaden mellan tillägget för grenspårsradien i den krökta växeln och tillägget för huvudspåret.



Figur 5. Utvidgning vid anslutande växel (m)

$$b = 1800 \text{ mm}$$

$$\Delta i = \frac{21300}{R}$$

$$\Delta y = \frac{23600}{R}$$

Vid ev. rälsförhöjning (ex. inner- och ytterbågade växlar) måste hänsyn tas till lutande friarummet.

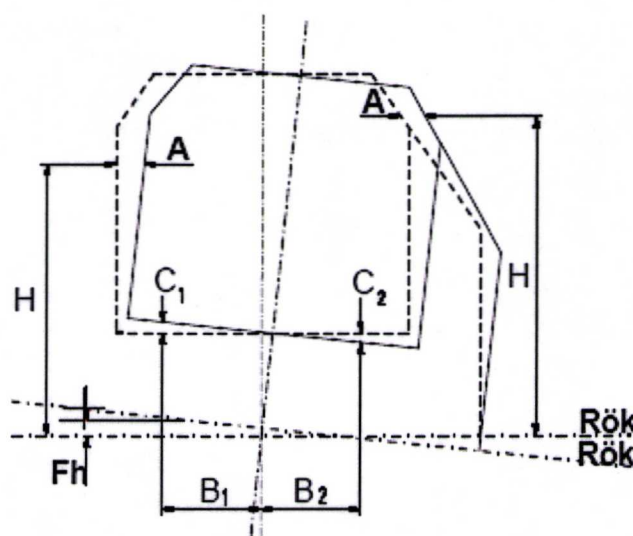
4.3 Normalsektionens lutning i kurva

I kurva med rälsförhöjning lutas normalsektionen enligt figur 6. Avvikelserna A, C₁ och C₂ jämfört med vågrät sektion beräknas enligt nedanstående formler. Alla mått uttrycks i mm.

$$A = \frac{Fh \cdot H}{940}$$

$$C_1 = \frac{Fh \cdot (B_1 + 470)}{940}$$

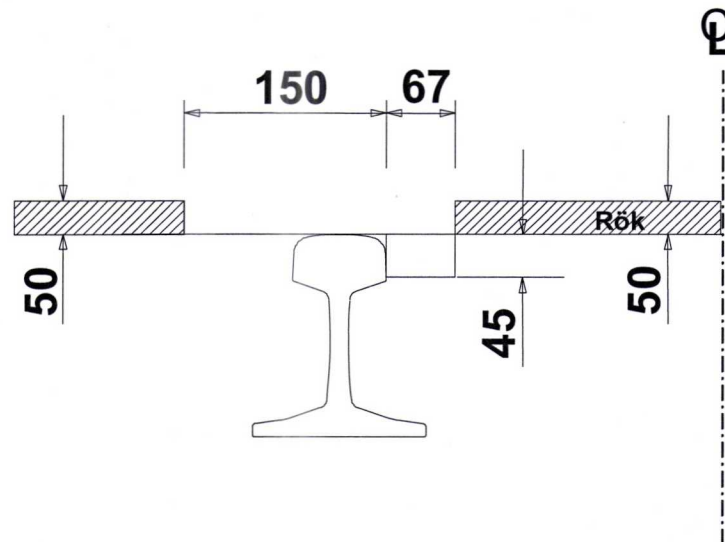
$$C_2 = \frac{Fh \cdot (B_2 - 470)}{940}$$



Figur 6. Normalsektionens lutning vid rälsförhöjning

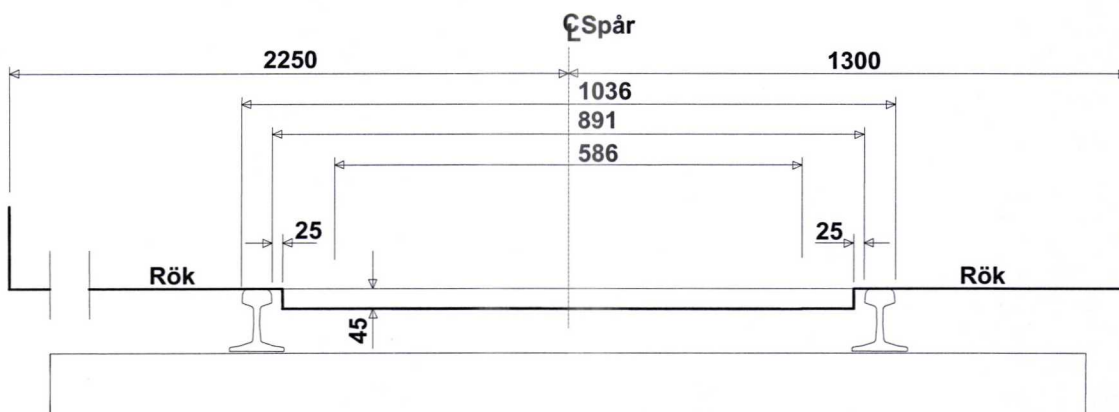
4.4 Normalsektionen för fria rummet under 50 mm över Rök

Normalsektionen för fria rummet under 50 mm över Rök framgår av figur 7.



Figur 7. Normalsektionen för fria rummet under 50 mm över Rök (mm)

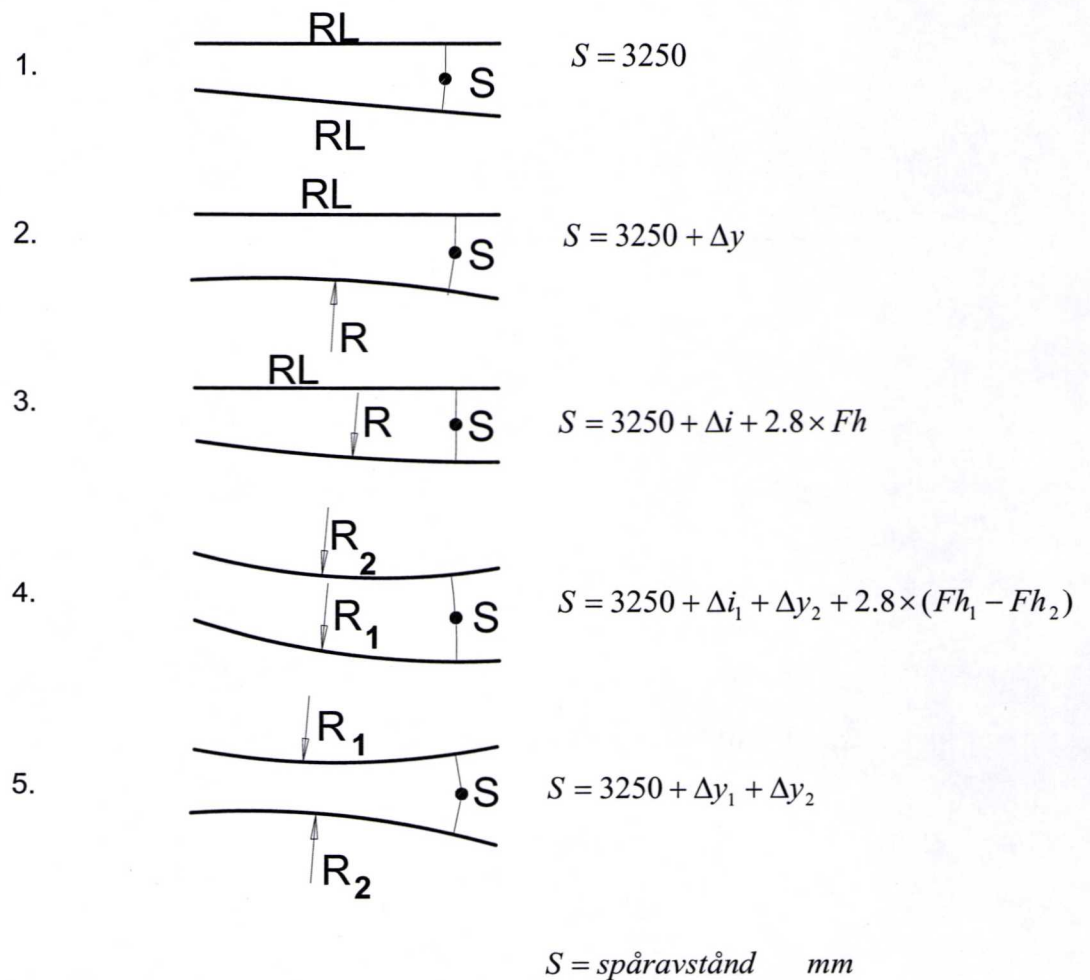
Normalt skall fasta anordningar placeras så att hänsyn tas till snöröjningsmaskinernas arbetsutrymme enligt figur 8.



Figur 8. Snöröjningssektion (mm)

4.5 Gränser för hinderfrihet

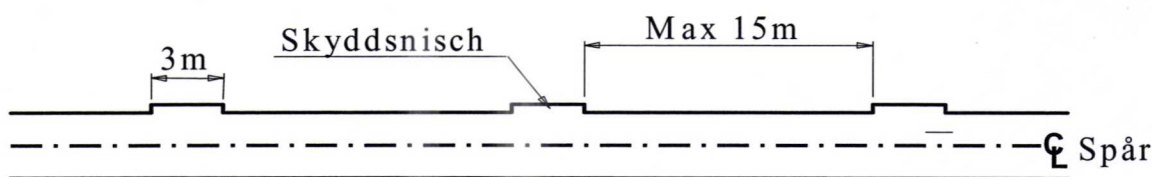
Vid nybyggnad eller ombyggnad skall hinderfrihetsgränser beräknas enligt nedan. Hinderfrihetspunkten är den punkt där tillräckligt spåravstånd uppnås efter växel för att fordon skall kunna stanna på säkert avstånd från andra spåret. Beräkning av hinderfrihetspunkten framgår av figur 9.



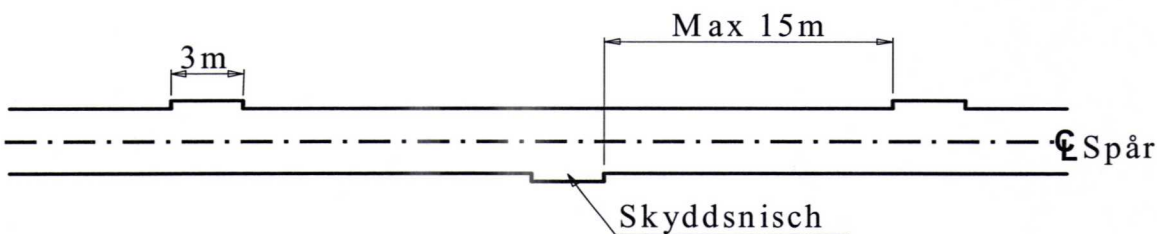
Figur 9. Beräkning av hinderfrihetspunkt

4.6 Skyddsnischer

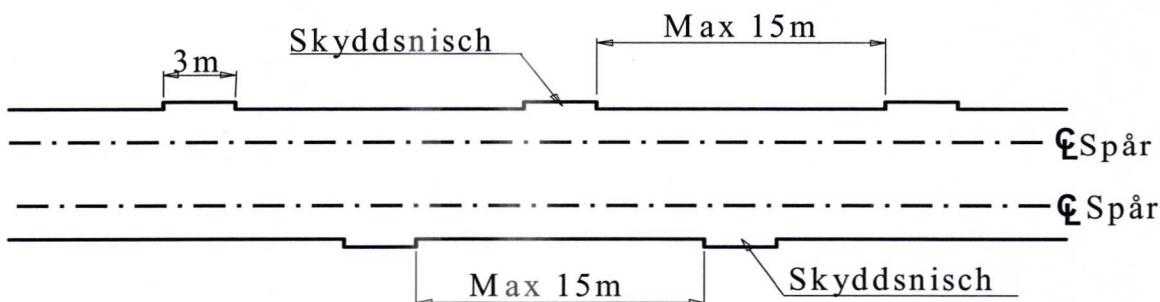
Om skyddsutrymme saknas på sträcka längre än 15 m skall skyddsnischer anordnas. Avståndet mellan nischerna får inte överstiga 15 m. Vid enkelspår bör nischerna placeras endast på ena sidan men kan i undantagsfall även placeras i sicksack. Vid dubbelspår eller fler spår får avståndet mellan nischerna på samma sida inte överstiga 15 m. Nischernas innerkant skall placeras minst 2.25 m från spårmitt (kurvtillägg enligt 4.2). Nischerna skall vara minst 3 m bredda och 2.5 m höga mätt från Rök.



1) Skyddsnisch vid enkelspår



2) Skyddsnisch vid enkelspår

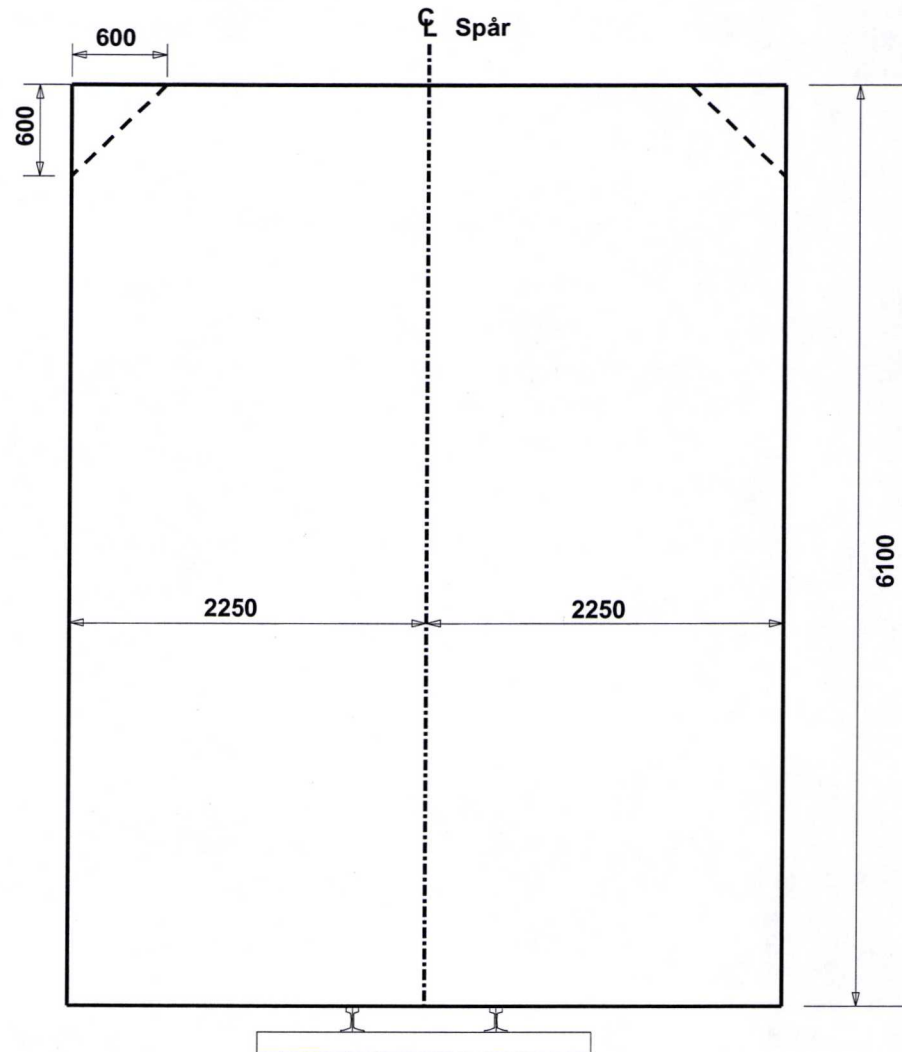


3) Skyddsnisch vid dubbelspår

Figur 10. Skyddsnischer

4.7 Minsta Byggprofil

För betongkonstruktioner skall figuren nedan tillämpas. I kurva görs tillägg för kurvutvidgning och rälsförhöjning enligt 4.2. Minsta byggprofil gäller ej för stationer.



----- Undantagsfall

Figur 11. Minsta byggprofil

5 Speciella regler för vissa konstruktioner invid spåret

5.1 Plattformer

På station för persontrafik skall finnas plattformer så placerade och utformade, att de medger säker och bekväm på- och avstigning för de resande.

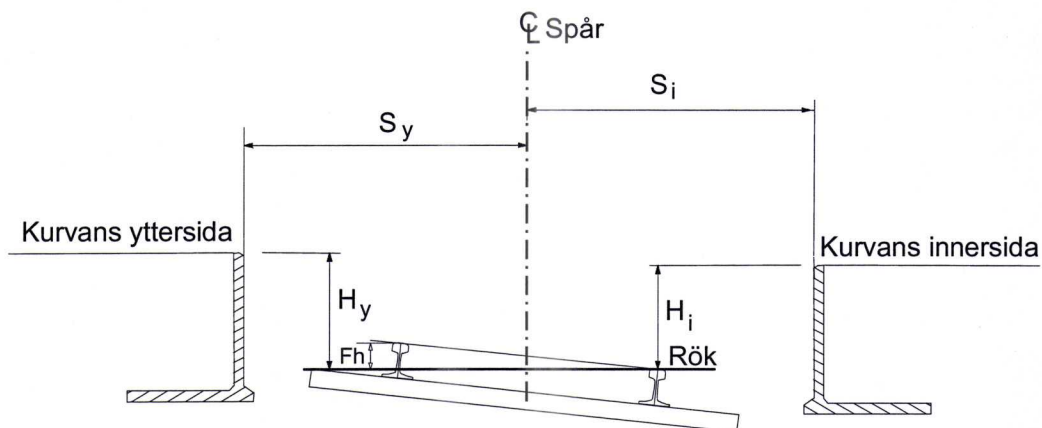
5.1.1 Mått

5.1.1.1 Höjd

Plattformshöjd vid rakspår och kurva utan rälsförhöjning är 620 mm (Rök-plattformsöverkant). Vid kurva med rälsförhöjning skall höjden beräknas enligt figur 12.

5.1.1.2 Placering vid spåret

Plattform vid rakspår skall placeras 1370 mm från spårmittpunkt (spårmittplattforms kant). Vid kurva med eller utan rälsförhöjning skall måttet spårmittplattforms kant beräknas enligt figur 12.



Sida:

$$S_y = 1370 + \Delta y - 0.66 * F_h \text{ mm}$$

$$\text{Byggtolerans : } \pm 5 \text{ mm, Underhållstolerans } = -10/+50$$

$$S_i = 1370 + \Delta i + 0.66 * F_h \text{ mm}$$

$$\text{Byggtolerans : } \pm 5 \text{ mm, Underhållstolerans } = -10/+50$$

Höjd:

$$H_y = 620 + 1.88 * F_h \text{ mm}$$

$$\text{Byggtolerans : } \pm 5 \text{ mm, Underhållstolerans } = -20/+30$$

$$H_i = 620 - 0.88 * F_h \text{ mm}$$

$$\text{Byggtolerans : } \pm 5 \text{ mm, Underhållstolerans } = -20/+30$$

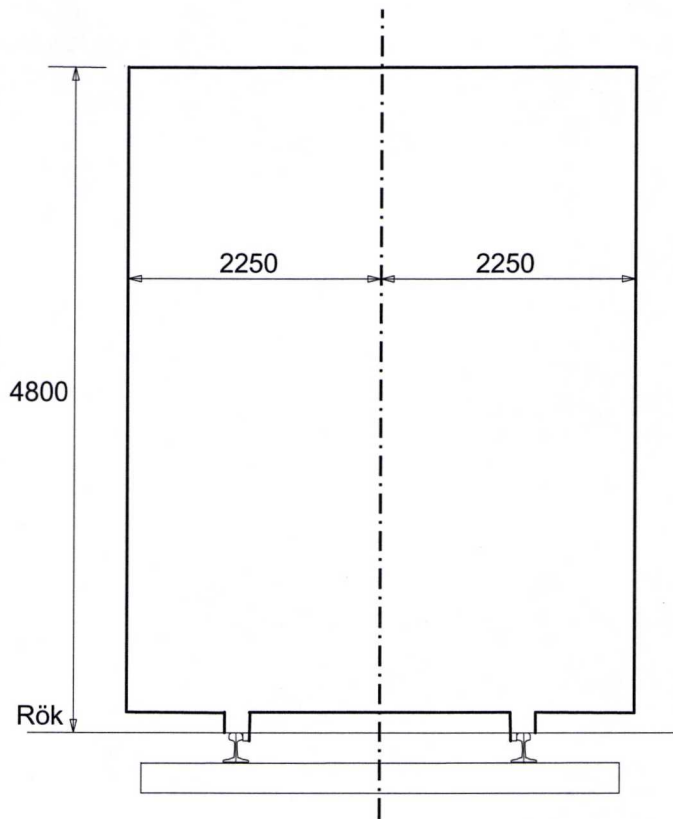
Figur 12. Mått till plattforms kant

5.2 Märken, skyltar, signaler

Grundregeln är att alla märken, skyltar och signaler skall placeras utanför profil D (se figur 3). Där plats saknas utanför profil D skall skyltar och signaler placeras utanför profil B och markeras med varningstejp att skyddsutrymme saknas.

5.3 Portöppningar

Vid ny- och ombyggnad av godsmagasin, lokstall, vagnhall, verkstad eller liknande skall portsektioner enligt figur 13 tillämpas.



Figur 13. Portsektion (mm)

För utrymmet runt rälerna se 4.4. I kurva görs tillägg för kurvutvidgning enligt 4.2.



5.4 Broar

För broar gäller att det horisontella avståndet från spårmittpunkt till brokonstruktion skall vara minst 2.25 m. Detta gäller även för konstruktionsdelar med en utsträckning längs spåret på mindre än 1 m, t ex pelare. I kurva görs tillägg för kurvutvidgning och rälsförhöjning enligt 4.2 och 4.3. I övrigt gäller normalsektionen enligt 4.1.

6 Dispensgivare

Beslut om dispens kan endast fattas av CTeB i samråd med SLs Säkerhetsenhet.

Intrång i föreskrivna sektioner kräver också ett godkännande av Transportstyrelsen.



Gäller fr o m t o m
2009-04-24 TV

Identitet
SL-2009-17229 **Säkerhetsbestämmelse** Dokumenttyp

Handläggare
Arne Grundberg

Version
2.0 Informationssäkerhetsklass
Öppen

Ansvarig
Johan Hedenfalk

Teknikområde

SÄK-0373 Varselkläder



Versionshistorik

Datum	Version	Orsak till revidering	Handläggare
2009-04-24	2.0	Ersätter Fö-I-373 Varseklädsel	Arne Grundberg

Innehållsförteckning

1 Syfte	3
2 Tillämpning	3
3 Ansvars- och kompetenskrav	3
4 Kravhänvisning	3
5 Varseklädsel	3
5.1 När varseklädsel skall bäras	3
5.2 Utformning av varseklädsel	4



1 Syfte

Syftet med detta dokument är att beträdande av och arbete i SL spåranläggning skall ske på ett för personen säkert sätt.

2 Tillämpning

Detta dokument skall tillämpas vid beträdande av och arbete i SL spåranläggning.

3 Ansvars- och kompetenskrav

SL Säkerhet ansvarar för övergripande kravställning gällande säkerhet och därmed för denna säkerhetsbestämmelse.

4 Kravhänvisning

Krav finns i Järnvägslagen, Lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, Trafikförordningen, förordningar till dessa samt i SL trafiksäkerhetsinstruktioner (Tri) och säkerhetsbestämmelser.

5 Varselklädsel

5.1 När varseklädsel skall bäras

Vid allt beträdande av spår område, vid arbete inom säkerhetszonen på plattform samt vid arbete på plattformstak skall varselklädsel bäras på överkroppen. Detta gäller även arbete på vägövergångar.

Varselklädsel kan kompletteras med varselbyxor.



5.2 Utformning av varselklädsel

Varselklädsel skall vara av klass 2 eller 3 enligt SS-EN 471:1994.

SS-EN 471:1994 föreskriver att för att uppfylla klass 2 skall varselklädsel ha en minsta fluorescerande yta om 0,5 m² och minst 0,13 m² reflekterande yta.

För att uppfylla klass 3 skall de ha en minsta fluorescerande yta om 0,8 m² och minst 0,2 m² reflekterande yta.

Vid arbete med svetsning eller skärning, som kan ge upphov till gnistbildning bör varselklädsel även uppfylla EN-533 för att minska risken att dessa tar eld.

Vid arbete inom säkerhetszonen bör tillsyningsmannen (tsm) vara utmärkt med texten Tsm väl synlig på överkroppen.



Gäller fr o m	t o m	Identitet	Dokumenttyp
2009-10-01	TV	SL-2009-16583	Säkerhetsbestämmelse
Handläggare	Version	Informationssäkerhetsklass	
Arne Grundberg	2.0	Öppen	
Ansvarig	Teknikområde		
Bengt Carlsson			

SÄK-0409 Förutsättningar för att utföra arbete på spårområde och inom säkerhetszon på SLs spåranläggningar

Version
2.0Identitet
SL-2009-16583Dokumenttyp
Säkerhetsbestämmelse

Versionshistorik

Datum	Version	Orsak till revidering	Handläggare
2009-10-01	2.0	Ersätter Fö-I-409 vad gäller arbete och Fö-I-41 vad gäller snöröjning på plattform. För regler gällande utbildning, se "Rutin för utbildning enligt SL Tri", SL-2009-15405. Regler gällande olyckor, se SÄK-0466 "Hantering av olycka och tillbud i SL spåranläggning", SL-2009-24984. Regler gällande hälsoundersökning, se "Rutin för hälsoundersökning rörande trafiksäkerhet", SL-2009-110787.	Arne Grundberg

Innehållsförteckning

1 Syfte	5
2 Tillämpning	5
3 Ansvars- och kompetenskrav	5
4 Kravhänvisning	5
4.1 Trafiktillstånd	5
4.2 Lagar m.m.	5
5 Säkerhetsbestämmelse får inte åsidosättas	6
6 Trafikutövning på SLs tillstånd	7



7	Spårgående fordon och arbetsredskap	7
8	Utbildning	8
9	Hälsoundersökning	8
10	Planering av arbete på spårområdet.....	8
10.1	Planering generell.....	8
10.2	Planering vid projekt	9
11	Vem får beträda och arbeta i spårområdet.....	10
12	Arbete inom säkerhetszonen.....	10
12.1	Säkerhetszon.....	10
12.2	Varselkläder.....	10
12.3	Plattformer/perronger och dess tak.....	10
12.4	Maskiner med egen drivning på plattform.....	11
12.5	Råd om hur skydd skall anordnas.....	11
12.5.1	SoS-plan.....	11
12.5.2	Antal tågvarnare	12
12.5.3	Tsm med uppsikt över flera arbeten	12
13	Snöröjning på plattform	13
13.1	Allmänt.....	13
13.2	Start av snöröjningsarbete	13
13.3	Genomförande av arbetet.....	14
13.3.1	Manuell snöröjning	14
13.3.2	Maskinell snöröjning	14
13.4	Skydd av snöröjningsarbetsplats	15
13.5	Snöröjningsmaskin måste korsa spår	15
13.6	Bortforsling av snö över spår	16
13.7	Transport av mindre snöröjningsmaskin på tunneltåg i trafik.....	16
13.8	Utbildning.....	17
14	Användning av kran över eller nära spår	17
15	Brandfarlig/explosiv vara och Heta arbeten	17
16	Arbeten i teletransmissionssystemet	18
17	Hantering och uppställning av kabeltrummor i tunnelbanan .	19
18	Spårdisposition.....	20
18.1	Trafikledning	20
18.2	Spårdispositioner	20

Version	Identitet	Dokumenttyp
2.0	SL-2009-16583	Säkerhetsbestämmelse

18.3	Huvudtillsyningsman	21
18.4	Samråd mellan htms och trafikledare	21
19	Tillsyn och uppföljning	22
20	Åtgärder vid olycka/tillbud	22
21	Alkohol och droger	22
21.1	Allmänt	22
21.2	Påverkan av alkohol, droger eller läkemedel.....	22
21.3	Drogtester	23
21.4	Åtgärd vid misstanke om påverkan	23

Förteckning över bilagor:

Bil 1	Anmälan om händelse
Bil 2	SoS-plan



1 Syfte

Syftet med detta dokument är att arbete i SL spår-
anläggning ska genomföras på ett säkert sätt.

2 Tillämpning

Detta dokument ska tillämpas vid planering och
genomförande av arbete i SL spår-
anläggning inklusive plattformar och plattformstak.

3 Ansvars- och kompetenskrav

SL Säkerhet ansvarar för övergripande kravställ-
ning gällande säkerhet och därmed för denna
säkerhetsbestämmelse.

4 Kravhänvisning

4.1 Trafiktillstånd

Den som driver spår-
anläggning (infrastrukturför-
valtare/spårinnehavare) och/eller bedriver trafikut-
övning (järnvägsföretag/ trafikutövare) skall ha till-
stånd av Transportstyrelsen för sådan verksam-
het. Alla verksamhet som omfattas av Järnvägs-
lagen/ Lag om säkerhet vid tunnelbana och spår-
väg sker på AB SL tillstånd som infrastrukturförval-
tare (spårinnehavare) och/eller trafikutövare.

4.2 Lagar m.m.

Följande lagar och förordningar berör verksam-
heten vid SL spår-
anläggningar:

- Järnvägslagen SFS 2004:519
- Förordning SFS 2004:526
- Lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg SFS 1990:1157
- Förordning SFS 1990:1165
- Lag om undersökning av olycka SFS 1990:717
- Ellagen SFS 1997:85
- Förordningen SFS 1957:601 om elektriska starkströmsanläggningar
- Lagen om brandfarliga och explosiva varor (SFS 1988:868)

Dessutom finns regler i SL trafiksäkerhetsinstruktioner (Tri) och i SL Säkerhetsbestämmelser.

Av dessa följer bland annat att berörd personal (inklusive eventuell entreprenörs) skall genomgå föreskrivna hälsoundersökningar.

Transportstyrelsen genomför regelbundna kontroller (tillsyn) hos SL. I dessa kan entreprenören vara tvingad att medverka.

5 Säkerhetsbestämmelse får inte åsidosättas

Säkerhetsbestämmelser och säkerhetsåtgärder får inte åsidosättas även om dessa skulle innebära förseningar, ökade kostnader m.m. I de fall arbete inte uppfyller ställda säkerhetskrav skall det ome-



delbart avbrytas och DLC informeras. DLC ska tillse att berörd säkerhetsutredare och beställare informeras.

Personal liksom eventuellt anlita d entreprenörs personal som inte följer säkerhetsbestämmelser kan komma att utan föregående varning avvisas och stängas av från arbetsplatsen. Utredning av sådan händelse kan komma att genomföras varvid entreprenörs lämplighet att få fortsätta att utföra arbete åt SL kan komma att ifrågasättas. Detta kan ytterst leda till att personal eller företag stängs av från uppdrag tills vidare.

6 Trafikutövning på SLs tillstånd

Regler för trafikering som sker på SLs tillstånd som järnvägsföretag/trafikutövare, se SÄK-0465 "Trafikering på SLs tillstånd", SL-2009-17236.

7 Spårgående fordon och arbetsredskap

Fordon och spårgående arbetsredskap skall vara besiktigade och godkända enligt SÄK-0002. Framförande av arbetsfordon och spårgående arbetsredskap på spåranläggning sker enligt respektive banas Tri.

8 Utbildning

All utbildning och information enligt Tri skall ske enligt "Rutin för utbildning enligt SL Trafiksäkerhetsinstruktion (Tri)", SL-2009-15405.

Utbildning ges endast till den som har uppdrag att genomföra arbete på spårområdet/i säkerhetszonen.

9 Hälsoundersökning

En förutsättning för att få behörigheter är att föreskrivna hälsoundersökningar genomförs, se "Rutin för hälsoundersökning gällande trafiksäkerhet", SL-2009-110787.

10 Planering av arbete på spårområdet

10.1 Planering generellt

Arbete i eller nära spår skall alltid Skydds- och Säkerhetsplaneras på särskild blankett (SoS-plan) och omfatta säkerhetsåtgärder. SoS-planering får utföras av behörig SoS planerare. SL tillhandahåller SoS-planerare i de fall företaget inte har egen SoS-planerare. Dessutom skall elsäkerhetsplanering och i förekommande fall tillstånd för heta arbeten finnas. Arbete, i eller nära spår, som är trafikpåverkande, (inklusive akuta åtgärder) skall anmälas till spårarbetsplaneringen



och ges ett ID-nummer enligt "Instruktion för planering av trafikpåverkande arbeten".

Ovanstående dokument skall finnas på arbetsplatsen och på anmodan visas upp för SLs företrädare (SF).

För start, genomförande och avslutande av arbete i säkerhetszonen skall det finnas en tillsyningsman (tsm) på arbetsplatsen. Tsm skall informeras om SoS- och elsäkerhetsplanens innehåll innan arbetet påbörjas.

När separat inhyrd tsm används skall denne ges en fördjupad genomgång av arbetsplanering, SoS- och elsäkerhetsplaner, i förekommande fall tillstånd för heta arbeten, samt annat som är av vikt för uppdragets utförande.

Observera att inhyrning av tsm inte får ske via flera entreprenörsled.

10.2 Planering vid projekt

Vid projekt som helt eller delvis genomförs i säkerhetszonen skall en översiktlig säkerhetsplanering av momenten göras som omfattar både skyddsåtgärder, tri-behörigheter och tri utbildningsbehov.

11 Vem får beträda och arbeta i spårområdet

Krav finns i "Rutin för utbildning enligt SL trafik-säkerhetsinstruktion (Tri)", SL-2009-15405.

12 Arbete inom säkerhetszonen

12.1 Säkerhetszon

Säkerhetszon är ett område på eller invid spårområdet. Vilken utsträckning säkerhetszonen har på respektive bana är angivet i för banan gällande Tri. Inom säkerhetszonen krävs skyddsåtgärder vid arbete i eller i närhet av spår.

12.2 Varselkläder

Vid arbeten i säkerhetszonen skall entreprenörens egen och anlitad personal bära varselklädsel enligt föreskrifter i gällande Tri och SÄK-0373", SL-2009-17229.

12.3 Plattformer/perronger och dess tak

Arbeten på delar av plattform/perrong och på plattformstak omfattas av Tri för respektive bana.

I säkerhetszonen på plattform (till 1 m in från plattformskant) får arbete med maskiner med egen drivning (t.ex. snöröjnings- och städmaskiner) inte ske under pågående trafik. Se nedan.

Utrustning som används vid arbete på plattform får aldrig till någon del komma utanför plattformens kant mot spåret.

Arbete inom säkerhetszonen på plattform skall alltid Skydds- och säkerhetsplaneras (SoS-plan). SoS-planeraren skall bedöma vilket skydd som krävs för att arbetet skall kunna utföras utan risk för person- och trafiksäkerhet.

12.4 Maskiner med egen drivning på plattform

Då maskiner med egen drivning (t.ex. snöröjnings- och städmaskiner) används skall en maskinbevakare bevaka denna. Maskinbevakarens uppgift är att kontrollera att maskinföraren uppmärksammar då tåg nalkas plattformen och stannar maskinen. Maskinen skall stå stilla till dess att tåget lämnat plattformen.

Om maskin eller redskap genom olyckshändelse hamnar på spåret skall anmälan omedelbart göras till TLC och kontaktdon anbringas. I det fallet att tåg nalkas skall det stoppas med signalering.

12.5 Råd om hur skydd skall anordnas

12.5.1 SoS-plan

När arbetet SoS-planeras skall SoS-planeraren göra en riskbedömning och därefter fastställa skyddsform för arbetet.

Version
2.0Identitet
SL-2009-16583Dokumenttyp
Säkerhetsbestämmelse

Faktorer som påverkar SoS-planen är arbetsmetod, sikt, tåg hastighet, arbetsplatsens utbredning m.m.

12.5.2 Antal tågvarnare

Då T-skydd används skall personalen vara ur spår senast 10 sekunder innan tåg ankommer till platsen. För att tågvarnare skall kunna varna personalen i tid räcker det inte alltid med en tågvarnare.

Kurvor, bergsskärningar, byggnader m.m. kan göra att det krävs flera tågvarnare i kedja. I sådant fall skall tågvarnarna ha optisk kontakt med varandra.

Det kan också krävas tågvarnare åt båda hållen. På tunnelbana 1 ("Gröna linjen") är det endast ett litet fåtal platser där en tågvarnare klarar att ha uppsikt åt båda hållen.

12.5.3 Tsm med uppsikt över flera arbeten

Tsm kan i gynnsamma fall övervaka två arbeten på en gång.

Normalt avses med detta två arbetet på samma spår. Dock kan två arbeten på intilliggande spår om tsm kan överblicka dessa godtas, dvs om det inte sker t ex i enkelspårstunnlar eller det finns andra hinder för att tsm ska kunna överblicka båda arbetena samtidigt.



På två olika banor (dvs på den gemensamma sträckan Slu - TCe) kan en tsm inte ansvara för flera arbeten samtidigt.

13 Snöröjning på plattform

13.1 Allmänt

Detta kapitel gäller för all maskinell snöröjning inom tillåtet område på plattform samt handskottning inom säkerhetszonen (till 1m in från plattformskanten). Föreskriften gäller även vid snöröjning på gångvägar som korsar spår eller går utmed spår (sådana finns inte på tunnelbanan).

Alla snöröjningsmaskiner skall vara utrustade med nödstoppsfunktion som är tydligt utmärkt och lätt åtkomlig.

13.2 Start av snöröjningsarbete

Innan arbete med snöröjning på respektive plattform påbörjas skall lagbas eller motsvarande, med behörighet som tågvarnare:

- På platsen informera personalen om hur arbetet skall bedrivas.
- Kontrollera att samtliga personal bär godkända varselkläder, klass 2 eller 3.

- Anmäla arbetet till TLC och uppge anropsnummer på kommunikationsradio eller mobiltelefonnummer.

13.3 Genomförande av arbetet

Snö och halkkross får aldrig plogas eller slungas ned i spåret.

Snöröjning och halkbekämpning skall ske över hela plattformens längd och bredd. Snömassorna skall placeras enligt givna anvisningar.

13.3.1 Manuell snöröjning

I säkerhetszonen på plattform (till 1m in från plattformskant) skall röjning ske manuellt.

Röjningsutrustningen får aldrig till någon del komma utanför plattformens kant mot spåret.

13.3.2 Maskinell snöröjning

Maskinell snöröjning får inte utföras närmare än 1m från plattformskant (säkerhetszon). Snöröjning skall ske mot den körriktning tågen normalt har på spåret intill plattformsdelen. Det måste dock alltid beaktas att tåg utan förvarning kan komma från motsatt körriktning. Backning och vändning av maskin måste ske med största försiktighet.

Om maskiner med egen drivning används, se 10.4 ovan.



Röjning med maskin får aldrig ske när tåg närmar sig plattformen. Då tåg närmar sig plattformen skall arbetet avbrytas minst 10 sekunder innan tåget ankommer till plattformen. Arbetet får åter påbörjas först sedan tåget lämnat plattformen.

Utrymme för på- och avstigning skall lämnas. Eventuella trafikanter skall befinna sig på betryggande avstånd innan arbetet återupptas.

Slungning av snö skall ske så att snön inte blockerar skyddsutrymmet.

13.4 Skydd av snöröjningsarbetsplats

Vid manuell skottning i säkerhetszonen liksom vid allt arbete med maskinell snöröjning eller sopmaskin, skall arbetet skyddas enligt SoS-plan. Skyddet skall minst bestå av tågvarnare. I de fall 1 tågvarnare inte kan ha tillräcklig uppsikt åt båda håll, minst 2 tågvarnare.

13.5 Snöröjningsmaskin måste korsa spår (OBS detta gäller inte på Tunnelbanan.)

Snöröjningsmaskin får föras över spår till annan perrong om överfarten sker på plattformsovergång. TLC skall informeras och lämna sitt medgivande innan förflyttningen över spåret inleds.

Grindar vid övergång får endast öppnas då snöröjningsmaskin skall korsa spåret. De får inte lämnas öppna och obevakade.

13.6 Bortforsling av snö över spår

Bortforsling av snö över spår skall ske under bevakning. TL skall underrättas om hur lång tid arbetet beräknas ta. Om tåg skall framgå över spår på vilket arbete pågår, skall TL orderge tåg om "särskild försiktighet".

Observera att maskiner inte får forslas över tunnelbanans trafikspår.

13.7 Transport av mindre snöröjningsmaskin på tunneltåg i trafik

Snöröjningsmaskiner av överenskommen modell får, om trafikutövaren godkänner detta, transporteras i tunnelvagnar under följande förutsättningar:

- Ej i högtrafik (vardagar 06.30-09.00 och 15.30-19.30 samt lördagar 10.00-15.00).
- Plogblad skall demonteras.
- På och avlastning skall ske i de trafikantdörrar som ligger i mitten av tåget.
- Någon ur arbetslaget skall kontakta föraren och informera om att transporten sker.
- Inspektion skall göras av att redskap är rena och inte läcker bränsle före transport.
- Transport får endast ske kortare sträckor och endast på sträckor som går ovan jord.



- Brandsläckningsutrustning skall medföras.
- Personal som utför transporterna skall ha utbildning i handhavande av släckutrustningen.

13.8 Utbildning

Personal som skall utföra snöröjning på plattformar skall erhålla och instrueras om innehållet i denna föreskrift.

De som skall framföra maskin på plattform/per-rong, skall dessutom ha erhållit instruktion och praktiskt övning i handhavande av maskiner.

14 Användning av kran över eller nära spår

Regler för användning av kran över eller nära spår, se Säkerhetsbestämmelse för användning av kran över eller nära spår, SÄK-0464.

15 Brandfarlig/explosiv vara och Heta arbeten

Om tillståndspliktig mängd brandfarlig/explosiv vara förvaras inom SLs område åligger det entreprenören att tillstånd och föreståndare för brandfarlig/explosiv vara finns. Aktuellt tillstånd skall kunna uppvisas på begäran. Förvaringsplatsen för brandfarlig vara ska vara godkänd av SL och för explosiv vara dessutom av räddningstjänsten.

Observera att särskilda regler för att föra in, använda och förvara brandfarliga gaser och tryckkärl i underjordsanläggning finns, se Tri Tub.

Heta arbeten, se SÄK-0502 "Heta arbeten", SL-2009-18079.

16 Arbeten i teletransmissions-systemet

Vissa arbeten i teletransmissionssystemet innebär avbrott i kommunikationen för en del system på trafikledningscentralerna (TLC).

Arbeten som kräver eller kan orsaka avbrott i kommunikationen skall planeras så att:

- Arbetet förläggs till trafikfri tid.
- Trafikentreprenören och trafikledningen i god tid informeras om vilka system och på vilket sätt samt vilka sträckor som berörs.
- Det i möjligaste mån inte planeras andra arbeten på tunnelsträckor där larmtelefonsystemet berörs.

Innan arbete som kräver eller kan orsaka avbrott i kommunikationen får påbörjas skall samråd med TL ske.

På tunnelsträckor där larmtelefonsystemet berörs gäller att:

- Övriga arbeten får bedrivas under förutsättning att tsm på arbetsplatsen kontrollerar att förbindelse via kommunikationsradio eller mobiltelefon fungerar.
- Tågförare skall av TL informeras om att kontakt inte kan tas via larmtelefon på berörda sträckor.

17 Hantering och uppställning av kabeltrummor i tunnelbanan

Kabeldragningsarbeten skall planeras så att kabeltrummor kan fraktas tillbaka till depå eller motsvarande under pågående arbetspass.

Om återfrakt inte kan ske skall uppställning i första hand ske utanför stationsområdet; t ex i tunnelgenomslag. Trummorna skall i sådana fall låsas fast på ett betryggande sätt.

Uppställning på perrong eller på platser där trafikanter har tillträde skall ske innanför låsta Troaxstängsel. Sådan uppställning får dock endast ske i undantagsfall och inte utan mycket goda skäl.

Uppställning får inte inkräkta på utrymningsvägar eller i övrigt menligt på perrongytor.

18 Spårdisposition

18.1 Trafikledning

För varje bana finns en trafikledningscentral (TLC) med arbetsuppgift att övervaka och leda trafik-säkerheten. Trafikledaren (TL) ger starttillstånd för alla anordningar, både för de som planerats och för de som är av akut art. Detta gäller även för for-donsrörelser, utöver de som finns i tidtabell eller grafer.

TL journalför anordningar m.m. enligt respektive banas Tri.

18.2 Spårdispositioner

När spårarbetsplaneringen bedömer att det finns behov av att spårdisposition (sdisp) anordnas, drivs och bemannas den av infrastrukturförval-taren (spårinnehavaren). Huvudtillsyningsman (htsm) skall vara behörig enligt kunskapskrav i SL Tri för aktuell bana.

Sdisp får tillämpas när behov av sådan finns. Exempel på tillfällen då behov av sdisp finns är då arbete skall ske under tid då TLC är obemannad och då fler än två arbeten sker på samma linje-sträcka. I bedömning av behov av att anordna en sdisp skall även hänsyn tas till det totala antalet planerade arbeten för hela banan.



När sdisp tillämpas överlämnas en avgränsad sträcka från TL till htsm.

På sdispsträcka svarar htsm för samordning av alla anordningar och fordonsrörelser samt journalför anordningar enligt respektive banas Tri.

På eget arbetsområde svarar tsm för samordningen.

18.3 Huvudtillsyningsman

Htsm ska ha behörighet enligt berörd banas Tri (kategori 14, 24 respektive 34).

I det fall det inte ingår fler än 3 tsm-arbetsområden inom sdispen får htsm även vara tsm för ett av arbetena.

Vid sdisp på tunnelbanan, där htsm inte samtidigt själv är tsm enligt ovan, eller samtidigt sdisp på mer än en bana placeras htsm på DLC eller annan plats med loggningsfunktion för radio och telefon.

18.4 Samråd mellan htsm och trafikledare

Htsm och TL ska i samband med starttillstånd och avslut av sdisp samråda. I samrådet ska omfatta de anordningar som givits starttillstånd och ännu ej avslutats.

19 Tillsyn och uppföljning

Tillsyn och uppföljning ska ske av alla arbeten som utförs i spåranläggningen. Sådan tillsyn ska utföras av såväl beställare som entreprenör och skall ske regelbundet och planerat.

20 Åtgärder vid olycka/tillbud

Hantering av olycka och tillbud, se SÄK-0466, SL-2009-24984.

21 Alkohol och droger

21.1 Allmänt

Regler och rutiner enligt Transportstyrelsens föreskrifter beträffande alkohol, droger och läkemedel finns dels i respektive banas Tri, dels i denna SÄK.

Dessa regler gäller både SLs egen personal och anlitade konsulter, entreprenörer samt underentreprenörer.

21.2 Påverkan av alkohol, droger eller läkemedel

Den som utför arbetsuppgifter i spåranläggningen får inte bruka narkotika eller vara beroende av eller missbruka alkohol. Personal som skall utföra säkerhetstjänst eller beträda/arbota i spårområdet/säkerhetszonen får inte vara påverkad av alkohol eller droger. Med påverkad avses mätbart värde.



Vid användning av läkemedel som kan påverka reaktionsförmågan och vakenhet får beträdande av spårområdet inte ske. Efter medgivande av anvisad företagsläkare kan medgivande ges från fall till fall.

21.3 Drogtester

Drogtester för personal som utför arbete på spårområdet kan komma att utföras av SL utan föregående varning. Sådana tester utförs av särskilt utbildad personal från företag SL har avtal om drogtest med.

21.4 Åtgärd vid misstanke om påverkan

Personal som misstänks vara påverkad av alkohol, droger eller läkemedel skall omedelbart avlösas från säkerhetstjänst/beträdande/arbete i spårområdet/säkerhetszonen och DLC informeras. Säkerhetsutredare tar beslut om drogtest skall utföras.

I det fallet att den som misstänks för påverkan har framfört fordon skall polis, via DLC, kallas till platsen enligt lag om rattonykterhet.



Meddelande om händelse

Sänds till
S
Fax: 08-686 18 97

Extern adress
AB Storstockholms Lokaltrafik
Säkerhet och trygghet
105 73 STOCKHOLM
E-post: sl.sakutr@sl.se

Inträffat, datum	Klockan	
Bana, plats, riktning		
Eventuell linje och tur		
Uppgiftslämnare, namn (får vara anonym)		
Mottagits av, namn	Datum	Klockan

Kort händelsebeskrivning

Vidtagen åtgärd		
Rapporterat vidare till, namn	Datum	Klockan

Ifylles av S

Händelsen registreras hos S

<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej	TOUR nummer
-----------------------------	------------------------------	-------------

Anmälaren informerad/kontaktad

<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
-----------------------------	------------------------------



Skall medföras på arbetsplatsen.

Bana:

1. Arbetsplats	2. Spår
3. Tsm	Tele-/Radionummer
4. Elsäkerhetsledare	Tele-/Radionummer
5. Arbetets art	
6. ID-nummer	7. Personantal
8. Maskiner och utrustning	
9. Är sträckan farbar?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
10. Är intilliggande spår farbart?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
11. Kan annat arbete utföras på samma sträcka?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
12. Kan arbetet påverka annan utrustning?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
13. Elskyddsplanering krävs	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
14. Heta arbeten kommer att utföras	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
15. Spänningslös sträcka	
16. Hur arbetsplatsen ska skyddas	
17. Hur spärrning ska utföras	
18. Tågvarnarens utrustning	
19. Annan säkerhetsåtgärd	
20. Övrigt	

21. Skydd	Från datum	Från kl	Till datum	Till kl

22. SoS-planering begärd av:	
23. SoS-planering utförd av:	Datum



Instruktion för Skydds- och Säkerhetsplanering (SoS-plan)

I huvudet anges vilken bana arbetet utförs på.

1. Arbetsplatsens gränspunkter anges. OBS att hur dessa anges varierar beroende på vilken bana arbetet utförs på. Om möjligt specificeras arbetsplatsen med t.ex. avståndsmarkeringar eller andra punkter angivna i banboken.
2. Vilket spår berörs av arbetet. Hur spår benämnes, se respektive banbok.
3. Namn, födelsedatum samt mobiltele-/radionummer anges.
4. Namn, födelsedatum samt mobiltele-/radionummer anges.
5. Ange typ av arbete.
6. Ange ID-nummer enligt spårarbetsplan. Om arbetet inte är trafikpåverkande och inte därmed inte har ID-nummer, skriv nej.
7. Antal personer på arbetsplatsen anges.
8. Ange vilka maskiner och vilken utrustning som används.
9. Ange om sträckan är farbar med kryss i respektive ruta. Om nej, ange under punkt 19 om sträckan är farbar för arbetsfordon.
10. Ange om intilliggande spår är farbart med kryss i respektive ruta. Om nej, ange under punkt 19 om sträckan är farbar för arbetsfordon.
11. Ange om annat arbete kan utföras på samma sträcka med kryss i respektive ruta. Vid behov, ange under punkt 19, vilken typ av arbete som kan utföras.
12. Ange om arbetet kan påverka annan utrustning med kryss i respektive ruta. Om ja, ange under punkt 29 vilken utrustning som kan påverkas.
13. Ange om elskyddsplanering krävs med kryss i respektive ruta.
14. Ange om heta arbeten kommer att utföras med kryss i respektive ruta.
15. Specificera den fränkopplade sträckan.
16. Hur arbetsplatsen ska skyddas. Ange i förekommande fall vilken spårledning som skall kortslutas med kontaktdon.
17. Hur spärrning skall utföras, se respektive Tri. Ange i förekommande fall manöverblockerade hsi, spärrade spårledningar, m.m.
18. Ange eventuell extra utrustning, t.ex. tyfon. Ange även om maskin är utrustad med stoppfunktion som används för att beordra utrymning.
OBS att tågvarnare alltid skall vara utrustad med visselpipa och signalflagga, dessutom skall handsignallykta alltid medföras om det inte är uppenbart att arbetet helt kommer att utföras i dagsljus och klart väder.
19. Ange t.ex. om en TA-plan upprättas och eventuella andra säkerhetsåtgärder.
20. Ange eventuella omständigheter som påverkar skyddet. Ange antal tågvarnare, om arbetet helt eller delvis bedrivs under spårdisposition samt eventuellt behov av samordning med andra arbeten.
21. Ange skyddsåtgärd (A-, B- C-, H-, T- eller P-skydd) samt datum och tid för arbetet. Vid byte av skyddsform använd flera rader.
22. Ange namn, födelsedatum, företag/avdelning samt kontaktuppgifter.
23. Ange namn, födelsedatum, företag/avdelning samt kontaktuppgifter.



Gäller fr o m t o m
2009-10-01 TV

Identitet Dokumenttyp
SL-2009-17246 **Säkerhetsbestämmelse**

Handläggare
Arne Grundberg

Version
1.0

Informationssäkerhetsklass
Öppen

Ansvarig
Bengt Carlsson

Teknikområde

SÄK-0464 Användning av kran över eller nära spår



Version
1.0

Identitet
SL-2009-17246

Dokumenttyp
Säkerhetsbestämmelse

Versionshistorik

Datum	Version	Orsak till revidering	Handläggare
2009-10-01	1.0	Ny säkerhetsbestämmelse	Arne Grundberg

Innehållsförteckning

1 Syfte	3
2 Tillämpning	3
3 Ansvars- och kompetenskrav	3
4 Kravhänvisning	3
5 Allmänt	3
6 Besiktning	4
7 Skydd vid arbete på spårområde	4
8 Kranlyft under trafiktid	4
9 Spårgående kran	5
10 Kranlyft över eller nära högspänningsledning	5
11 Kranlyft inom A-skyddsområde	5



1 Syfte

I detta dokument anges hur arbete med kranlyft över eller nära spår skall genomföras.

2 Tillämpning

Detta dokument skall tillämpas vid arbete med kranlyft över eller nära spår.

3 Ansvars- och kompetenskrav

SL Säkerhet ansvarar övergripande för kravställning gällande säkerhet och därmed för denna säkerhetsbestämmelse.

4 Kravhänvisning

Krav finns i Järnvägslagen, Lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg samt Ellagen och i förordningar till dessa. Dessutom finns krav i respektive Trafiksäkerhetsinstruktion samt i SL säkerhetsbestämmelser.

5 Allmänt

Kranlyft över spår anses föreligga när kranarm med last svängs in över eller i närhet av spår.

Kranarm får ej svänga in i närhet av spår såvida den inte är spärrad eller konstruerad så att lastbärande del inte kan komma i farlig närhet av spåret. Spärrning skall ha skett som innebär att lasten inte till någon del vid något tillfälle svängs in över spårområdet. Hänsyn skall även tas till lastens beskaffenhet. Vid



tveksamma fall avgör SL S om dessa förutsättningar är uppfyllda.

6 Besiktning

Innan tornkran, som är placerad så att kranarmen sträcker sig in över spårområdet, brukas skall spärranordningen som begränsar hönans och kranarmens framförande besiktigas i samråd med SL. Besiktningsprotokollet inklusive skiss skall finnas på arbetsplatsen och TLC.

7 Skydd vid arbete på spårområde

Vid arbete på spårområde krävs att arbetet skyddas på lämpligt sätt, se respektive banas Trafiksäkerhetsinstruktion (Tri).

8 Kranlyft under trafiktid

Då begäran om kranlyft beviljats skall tsm stå i radioförbindelse med TL. Vid överenskommen tidpunkt för kranlyft skall TL tillse att berörd sträcka, då denna är fri från tåg, skyddas med minst C-skydd. (C-skydd innebär att berörd sträcka spärras.) Om flera spår vid arbetsplatsen berörs av kranlyftet skall samtliga spår skyddas. TL lämnar starttillstånd för kranlyft till tsm.

Innan tsm återlämnar sträckan till TL skall tsm inspektera sträckan och förvissa sig om att inga hinder föreligger för återupptagande av tågtrafiken. När detta är utfört meddelar tsm till TL att kranlyftet avslutats.

Observera att om personal befinner sig i säkerhetszonen under kranlyftet skall arbetet utföras under minst B-skydd.



Tsm åtgärder får även utföras av yttre trafikledare (YTL).

Tåg kan tillåtas passera under kranarm liksom betongpumpsarm under förutsättning att armen är stillastående. Lyftkrok eller annan krandel och last skall vara säkrad på ett sådant sätt att det ej kommer närmre än 3 m från spårmitt eller lägre än 5 m över rök. Undantag kan medges av CS.

9 Spårgående kran

Vid arbete med spårgående kran då tillräckligt avstånd till intilliggande spår inte finns skall detta spår skyddas med A-skydd.

10 Kranlyft över eller nära högspänningsledning

Vid arbete med maskin eller kran nära högspänningsanläggning skall elsäkerhetsbestämmelserna beaktas.

Arbete som innebär lyft över kontaktledningen skall genomföras under A-skydd. Sker lyftet inom kontaktledningens närområde skall ledningen göras spänningslös.

11 Kranlyft inom A-skyddsområde

Kranlyft inom A-skyddsområde får ske efter tillstånd från tsm under förutsättning att intilliggande spår inte berörs av kranlyftet.



Gäller fr o m t o m
2009-10-05 TV

Identitet
SL-2009-24984

Dokumenttyp
Säkerhetsbestämmelse

Handläggare
Arne Grundberg

Version
1.0

Informationssäkerhetsklass
Öppen

Ansvarig
Bengt Carlsson

Teknikområde

SÄK-0466 Hantering av olycka/tillbud i SL spåranläggning



Version
1.0

Identitet
SL-2009-24984

Dokumenttyp
Säkerhetsbestämmelse

Versionshistorik

Datum	Version	Orsak till revidering	Handläggare
2009-10-05	1.0	Ny säkerhetsbestämmelse. Regler för hantering av olycka/tillbud finns sedan tidigare i AB SL Säkerhetsordning, SL-2008-10326. Dessa förtydligas här.	Arne Grundberg

Innehållsförteckning

1 Syfte	4
2 Tillämpning	4
3 Ansvars- och kompetenskrav	4
3.1 SL Säkerhet.....	4
3.2 Kompetenskrav.....	4
3.2.1 Säkerhetsutredare.....	4
3.2.2 Reparations och återställningsansvarig (RÅA).....	4
4 Kravhänvisning	5
5 Tillbud och Olyckor	5
5.1 Vilka händelser som omfattas.....	5
5.2 Utkallning vid olycka.....	5
5.2.1 Mindre tillbud och olyckor.....	5
5.2.2 Allvarliga tillbud.....	5
5.2.3 Stora olyckor.....	5
5.3 Gränsdragning mellan funktioner på olycksplats.....	6
5.3.1 Säkerhetsutredare.....	6
5.3.2 Teknikenhetens Reparations- och återställningsansvarig (RÅA).....	6
5.3.3 Trafikentreprenörens förbindelseman.....	7
5.3.4 Trafikinsatschef eller motsvarande.....	7
5.4 Röjning av olycksplats.....	7
5.5 Skyddande av olycksplats.....	7
5.6 Tillträde till olycksplats.....	7



5.7	Omedelbara åtgärder.....	8
5.7.1	Byta ut personal från säkerhetstjänst	8
5.7.2	Skador på infrastruktur	8
5.7.3	Skador på fordon	8
5.7.4	Information till verksamhetsansvariga	8
5.7.5	Dokumentering av händelse	9
5.8	Personal utbytt från säkerhetstjänst.....	10
5.8.1	Beslut om vidare utbyte från säkerhetstjänst.....	10
5.8.2	Återgång till säkerhets tjänst	10
6	Utredning.....	10
6.1	Utredare.....	10
6.1.1	SL Säkerhets roll vid utredning.....	10
6.2	Utredningsrapport	10
6.2.1	Tid för utredning	10
6.2.2	Utredningsrapport.....	11
6.2.3	Mottagande av utredningsrapport.....	11
6.2.4	Handläggning av rekommendationer.....	11
6.2.5	Uppföljning av utredningar.....	11
6.2.6	Analyser av utredningar.....	11
6.2.7	Arkivering av utredningar m.m.....	11
7	Uppföljning av utredningsarbetet	11
7.1	Uppföljningsmöten	11
7.2	Säkerhetskollgium	12

1 Syfte

Syfte med denna bestämmelse är att inom SLs verksamhetsområde få ett enhetligt arbete med olyckor och tillbud.

2 Tillämpning

Denna säkerhetsbestämmelse gäller för hantering av alla olyckor och tillbud i SLs spåranläggningar.

3 Ansvars- och kompetenskrav

3.1 SL Säkerhet

SL Säkerhet har det övergripande ansvaret för hur olyckor och tillbud till olyckor hanteras, och därmed för denna säkerhetsbestämmelse.

3.2 Kompetenskrav

3.2.1 Säkerhetsutredare

Säkerhetsutredare skall ha genomgått Transportstyrelsens utbildning med godkänt resultat. Dessutom krävs

- Mycket goda kunskaper om innebörden i föreskrifter för trafik-, el- samt brandsäkerhet.
- God kännedom om tekniska system för tågtrafik, trafikering och trafikledning samt på SL spåranläggningar förekommande spårfordon/redskap.
- Mycket god kännedom om säkerhetsregler för utförande av arbeten i spåranläggningen samt SL krav på dokumentering av händelse och säkerhetsutredningar.

3.2.2 Reparations och återställningsansvarig (RÅA)

Av SL Teknik utsedd person

- Skall ha övergripande kunskap och förståelse för samverkande faktorer för tekniska system för tågtrafik.
- Goda kunskaper om infrastrukturens funktion och samverkan med fordon samt om de spårfordon som körs på anläggningen (trafiktåg, arbetsfordon och arbetsredskap).
- Kännedom om utformning av SL Teknikunderhållsavtal och om utförande av arbeten i spåranläggningen.
- Goda kunskaper om innebörden i föreskrifter för trafik-, el- samt brandsäkerhet samt om SL Säkerhets krav på dokumentering av händelse och säkerhetsutredningar.
- Behörig som tillsyningsman och SoS-planerare.
- Kunskaper om trafikering och trafikledning.
- Förmåga att samverka och leda arbete på händelseplats och vid behov kunna omprioritera.



4 Kravhänvisning

Krav finns i Järnvägslagen, Lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, dessa tillhörande förordningar samt Transportstyrelsens föreskrifter. Dessutom finns krav i AB SL säkerhetsordning, SL-2008-10326 samt SL Trafiksäkerhetsinstruktion (Tri).

5 Tillbud och Olyckor

5.1 Vilka händelser som omfattas

Med olyckor och tillbud till olyckor avses oönskade händelser som orsakar skada. Denna säkerhetsbestämmelse behandlar alla sådana händelser som inträffar i spårtrafik eller vid drift av SL spåranläggningar, inklusive sabotagehandlingar, självmord och självmordsförsök.

Olyckor/tillbud skall anmälas till respektive banas TLC samt SLs driftledningscentral (DLC).

Anmälan om tillbud kan ske på blankett "Meddelande om händelse", som finns tillgänglig på SL intranät. Blanketten kan faxas (08-686 1897) eller skickas via e-post till sl.sakutr@sl.se. Vid händelse som säkerhetsutredare omedelbart behöver få kännedom om skall anmälan ske till respektive TLC eller SL driftledningscentral (DLC), som kallar säkerhetsutredare i beredskap.

5.2 Utkallning vid olycka

5.2.1 Mindre tillbud och olyckor

Vid mindre tillbud och olyckor kallar TLC säkerhetsutredaren. TLC/DLC kallar i samråd med säkerhetsutredaren ut personal enligt larmlistor för personal i beredskap i erforderlig omfattning.

5.2.2 Allvarliga tillbud

Vid allvarliga tillbud kallar säkerhetsutredaren ut teknisk kompetens i samråd med TLC/DLC. Observera att vissa tillbud skall anmälas till myndighet. Med allvarliga tillbud avses sådana som tyder på säkerhetsfarliga systemfel eller då en olycka kunnat få mycket allvarliga konsekvenser.

5.2.3 Stora olyckor

Vid stora olyckor skall SL krisledningsgrupp kallas. Till olycksplatsen kallas i behövlig omfattning teknisk kompetens, efter samråd med säkerhetsutredare och RÅA/OPA av DLC.



5.3 Gränsdragning mellan funktioner på olycksplats

Nedan beskrivs övergripande arbetsuppgifter och gränsdragning för funktionerna säkerhetsutredare, reparations- och återställningsansvarig (RÅA/OPA) samt förbindelseman.

5.3.1 Säkerhetsutredare

Säkerhetsutredare skall larmas vid händelser enligt punkt 5.2. Vid sådant larm skall säkerhetsutredare bedöma händelse och fatta beslut enligt nedan:

- Om utryckning skall ske, eller om det i första läget räcker med telefonkontakt.
- Utryckning skall alltid ske då faktainsamling måste göras omedelbart.
- Lämna röjningsmedgivande till bärgningsledare.
- Om myndighet skall informeras.
- Om information skall ges till teknikansvariga.
- Om information skall ges till SL Trafikchef.
- Om RÅA skall kallas. Vid vissa händelser kallar DLC RÅA direkt utan beslut av säkerhetsutredaren.
- Om inblandad personal skall drogtestas.
- Om personal, fordon eller anläggningsdel skall stängas av under utredningen.
- Om händelsen erfordrar andra omedelbara säkerhetsåtgärder.
- Om händelsen skall utredas.
- Om olycksplatsen behöver bevakas.

Säkerhetsutredare i beredskap skall kunna vara på en händelseplats inom 1 timme från det att larm mottagits.

5.3.2 Teknikenhetens Reparations- och återställningsansvarig (RÅA)

Funktionen RÅA finns i beredskap dygnet runt och kallas genom DLC vid större händelser där SL spåranläggning/infrastruktur skadats och det uppstår en större trafikstörning. Det huvudsakliga uppdraget är att samordna SL Teknicks underhållsentreprenörer men RÅA är även en stödfunktion när DLC behöver rådgöra vid extraordinära händelser.

DLC tar emot anmälningar om händelser och kallar vid behov ut RÅA.

RÅA fattar beslut om beställning av nödvändiga resurser och övriga åtgärder för att anläggningen skall kunna göras farbar. RÅA är ansvarig för att beslut i stort (BIS) tas och skall vid behov söka samråd med respektive Avdelningschef (AC) eller av AC annan utsedd person inom SL Teknik.

RÅA skall hålla DLC fortlöpande informerad om händelseutvecklingen. DLC skall fortlöpande registrera denna information.

RÅA återtar/återupplåter vid behov spåranläggning för trafik.



Version
1.0

Identitet
SL-2009-24984

Dokumenttyp
Säkerhetsbestämmelse

RÅA i beredskap kallas via DLC och skall kunna vara på en händelseplats inom 1 timme från det att larm mottagits.

5.3.3 Trafikentreprenörens förbindelseman

I samband med olyckor då räddningstjänst kallas till platsen kallar trafikentreprenören ut en förbindelseman för att vara räddningstjänsten behjälplig, främst med samband med TLC, under insatsen.

5.3.4 Trafikinsatschef eller motsvarande

I samband med händelser där RÅA kallas ut svarar trafikentreprenören för att vid behov en förbindelseman/trafikinsatschef eller motsvarande kallas till platsen. Trafikentreprenören planerar och fattar beslut om trafiklösning med hänsyn till spåranläggningen status och medverkar i BIS. Trafikentreprenören medverkar under hela återställningsprocessen och fattar vid behov beslut om förändring av trafikering.

5.4 Röjning av olycksplats

Förutom åtgärder för att rädda liv, släcka/förhindra brand får fordon inte flyttas innan röjningsmedgivande kommit från säkerhetsutredaren. Ej heller får andra åtgärder som kan förstöra eller påverka spår efter händelseförloppet vidtagas förrän röjningsmedgivande har lämnats.

5.5 Skyddande av olycksplats

Olycksplats skall vid behov omgående bevakas och avspärras för att förhindra att spår efter händelseförlopp eller fynd på platsen försvinner eller förstörs. Vid behov kan väktare anlitas. Beslut tas av säkerhetsutredaren i samråd med DLC.

5.6 Tillträde till olycksplats

När något inträffat som kan ha skadat spåranläggningen skall spåret eller sträckan stängas av för trafik.

Endast personal som har arbetsuppgifter på olycksplatsen har tillträde till denna.

All personal från SL som har arbetsuppgift på olycksplatsen skall bära klar och tydlig utmärkning på väst eller jacka eller annan godkänd utmärkning som visar vilken arbetsuppgift denne har.

För samordning av SL arbete på olycksplatsen svarar RÅA. Ansvarig personal för berörda tekniska avdelningar kallas till olycksplatsen av och skall anmäla sig till RÅA.



5.7 Omedelbara åtgärder

5.7.1 Byta ut personal från säkerhetstjänst

Säkerhetsutredare på plats skall i samband med händelse göra en bedömning om inblandad personal skall bytas ut från säkerhetstjänst.

Utbyte kan ske p.g.a. följande:

- Befarad chockverkan
- Har inte följt regler i Tri
- Av utredningstekniska skäl

5.7.2 Skador på infrastruktur

Om misstanke finns att spåranläggningen påverkats av händelsen, skall säkerhetsutredaren ombesörja att besiktning och/eller felavhjälpning genomförs innan trafiken återupptas.

Vid misstanke om att liknande brister, som kan påverka säkerheten, kan finnas på annan plats i anläggningen skall omedelbara åtgärder vidtas och spårinnehavaren omedelbart informeras för fortsatt hantering. Åtgärder skall vägas mot bristens art och risk.

Åtgärder som kan vidtas:

- Bevakning
- Hastighetsnedsättning
- Begränsning av fordonstyp
- Anläggningsdel stängs delvis för trafik
- Anläggningsdel stängs helt

5.7.3 Skador på fordon

Om händelser tyder på brist hos fordon och misstanke om att liknande brister, som kan påverka säkerheten, kan finnas på andra fordon skall omedelbara åtgärder vidtas och fordonsinnehavaren omedelbart informeras för fortsatt hantering. Åtgärder skall vägas mot bristens art och risk.

Åtgärder som kan vidtas:

- Begränsning av fordonstypens största tillåtna hastighet
- Avställning av fordon

5.7.4 Information till verksamhetsansvariga

SL Säkerhet (ansvarar övergripande för säkerhet inklusive spårinnehav/infrastrukturförvaltning) informeras per e-post sl.sakutr@sl.se första vardag efter händelsen.



Version
1.0

Identitet
SL-2009-24984

Dokumenttyp
Säkerhetsbestämmelse

- SL Säkerhetschef skall snarast möjligt oavsett tid på dygnet informeras om
- Händelser som är av den art att den skall rapporteras till myndighetsjour.
 - Allvarlig personskada (ej misstänkt självmord/självmordsförsök)
 - Händelse som lett till stor fordons- eller anläggningsskada

SL Trafikchef (SL trafikutövning omfattar s.k. tjänstetrafik t.ex. arbetståg/redskap och tåg som ej är upplåtet för resenärer) skall informeras om händelser inom eget ansvarsområde (SL trafiktillstånd) enligt nedan:

- Snarast möjligt oavsett tid på dygn information via telefonkontakt:
 - Händelser som är av den art att den skall rapporteras till myndighetsjour.
 - Allvarlig personskada (ej misstänkt självmord/självmordsförsök)
 - Händelse som lett till stor fordons- eller anläggningsskada
- Epost snarast möjligt:
 - Förare eller lots utbytt från säkerhetstjänst
 - Urspåring
 - Mindre kollision
- Påföljande vardag
 - Växlingsmissöde inom depå
 - Påkörd depå port
 - Övriga händelser där förare eller fordonsrörelse varit inblandade som leder till utredning
 - Misstanke om drogbruk/alkoholmissbruk av förare eller lots

5.7.5 Dokumentering av händelse

Dokumentering skall ske i sådan omfattning att utredning av händelsen kan ske. Därför är det av stor vikt att säkerhetsutredare i beredskap på plats säkrar och dokumenterar spår och uppgifter för att så långt som möjligt fastställa händelseförlopp och olycksorsaker.

I dokumentationsuppdraget ingår bl.a:

- Uppgifter på inblandad personal (namn, födelsedatum, anställnings- eller PASS-nummer, anställningsförhållanden, tjänstgöringsuppgifter samt kontaktuppgifter)
- Vittnesuppgifter
- En första intervju med inblandad personal och eventuella vittnen
- Att begära ut logg från fordon och/eller tekniska system där sådana finns och kan belysa händelseförloppet
- Dokumentation, i form av beskrivning och/eller fotografier/skisser, av eventuella skador
- Huruvida begränsningar beslutats rörande användning av personal, fordon eller anläggningsdel

5.8 Personal utbytt från säkerhetstjänst

5.8.1 Beslut om vidare utbyte från säkerhetstjänst

Personal som bytts ut från säkerhetstjänst skall snarast kallas till samtal och beslut om personal skall fortsatt vara utbytt eller om återgång till säkerhetstjänst kan ske. Ett första beslut skall tas första vardag efter händelsen.

5.8.2 Återgång till säkerhets tjänst

Inför återgång till säkerhetstjänst skall samråd ske med ansvarig för tillstånd för trafikutövning och säkerhetsansvarig hos berörd verksamhetsutövare.

Återgång kan ske helt eller med begränsning i behörighet

Innan återinträde i säkerhetstjänst sker kan det vara behov av att genomföra repetitionsutbildning, ny examination eller hälsoundersökning.

6 Utredning

6.1 Utredare

När dokumentation av händelse är gjord skall en utredare utses.

Utredaren skall anmäla till SL Säkerhet att utredning startas och vem som genomfört dokumentering på händelseplats och vem som utreder.

Utredaren skall även följa upp att information har getts enligt punkt 5.7.4 Information till verksamhetsansvariga. Anmälan skall ske genom e-post till sl.sakutr@sl.se.

6.1.1 SL Säkerhets roll vid utredning

Utredning rörande händelse som inträffat under SLs tillstånd för spårinnehav/infrastrukturförvaltning eller trafikutövning/som järnvägsföretag skall ske i samråd med SL. Kontakt med SL i utredningsärende tas först med SL Säkerhet. SL Säkerhet kan då hänvisa utredaren till t.ex. tekniskt sakkunnig.

SL Säkerhet kan besluta att själva utreda händelsen.

6.2 Utredningsrapport

6.2.1 Tid för utredning

Utredning skall vara avslutad inom tre månader. I det fall utredningstiden behöver förlängas skall särskilt begäran om det ställas till SL Säkerhet. Vid förlängning skall utredaren ge en rapport av utredningsläget. SL Säkerhet kan kräva att utredaren lämnar en delrapport.



Version
1.0

Identitet
SL-2009-24984

Dokumenttyp
Säkerhetsbestämmelse

6.2.2 Utredningsrapport

Utredningsrapport skall färdigställas enligt överenskommen mall för utredning. Eventuella bilder och skisser skall bifogas i överenskommen format. I förekommande fall skall delrapport följa samma mall.

6.2.3 Mottagande av utredningsrapport

SL Säkerhet är mottagare av utredningsrapporten. Denna diarieförs och fördelas därefter ut till berörda för vidare handläggning.

6.2.4 Handläggning av rekommendationer

Beslut skall fattas av den som är ansvarig för den verksamhet som rekommendationen berör. Samråd skall i förekommande fall även ske med ansvarig för spårinnehav och/eller trafikutövning.

Beslut med hänsyn till rekommendationen skall vara klart inom tre månader efter att utredning slutförts. Beslut skall ske skriftligt och lämnas till SL Säkerhet.

6.2.5 Uppföljning av utredningar

En gång per år skall respektive utredningsorganisation tillstålla SL Säkerhet en sammanställning av inträffade händelser och genomförda och påbörjade utredningar.

Utifrån ovanstående sammanställning följer SL Säkerhet upp att utredningar avslutats, följts upp, analyserats samt att beslutade rekommendationer genomförts inom fastställda tidsgränser.

6.2.6 Analyser av utredningar

Utifrån ovanstående sammanställning skall ansvarig för respektive verksamhetsområde göra analys av händelser och utreda om det finns likheter i direkta och i bakomliggande orsaker.

6.2.7 Arkivering av utredningar m.m.

Utredningsrapport, analys samt beslut rörande rekommendationer arkiveras enligt SLs rutiner.

7 Uppföljning av utredningsarbetet

7.1 Uppföljningsmöten

Som en del av SLs avtalsuppföljning genomförs uppföljningsmöten med respektive trafikentreprenör regelbundet. Till mötet kallas respektive företags säkerhetsansvarig. Vid behov kallas även SLs Trafikchef. En punkt på agendan för sådant uppföljningsmöte är under perioden påbörjade utredningar, status på pågående utredningar samt övriga frågor rörande hantering av olyckor och tillbud.



Version
1.0

Identitet
SL-2009-24984

Dokumenttyp
Säkerhetsbestämmelse

7.2 Säkerhetskollgium

SL Säkerhet kallar en eller flera gånger per år till Säkerhetskollgium. Säkerhetskollgiet är öppet för säkerhetsutredare som utför utredningar inom SL tillstånd för spårinnehav/infrastrukturförvaltning och trafikutövning/som järnvägsföretag, säkerhetschef eller motsvarande hos SLs entreprenörer samt SL Trafikchef.

Syfte med säkerhetskollgiet är att diskutera aktuella säkerhetsfrågor och utbyta erfarenheter rörande olyckor, tillbud och utredningar inom SLs verksamhetsområde.