

BESLUT

2016-02-02

Beslutat av: Catrine Carlsson cPLT
Ärendenr: TRV 2015/52378



TRAFIKVERKET

Trafikverket

Besöksadress:
Telefon:
Texttelefon: 0243-750 90
www.trafikverket.se
registrator@trafikverket.se

Eva Bylander, PLtat

Direkt: 010 123 14 30

Diariet

Beslut om avvikelsemeddelande 1, del 1 av 2 järnvägsnätsbeskrivning 2017

Angivna avsnitt ges i och med detta avvikelsemeddelande lydelsen och justeringen enligt nedan.

I beslutet ingår uppdateringar av avsnitt 2.4.1- *Föreskrifter* i kapitel 2 som inte ingått i samrådsunderlaget för avvikelsemeddelandet. Ändringarna har gjorts till följd av Transportstyrelsen beslut att fr o m 1 mars 2016 upphäva Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter JvSFS 2008:7, JTF. Bilaga 7 A Föreskrifter kompletteras med Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg, TDOK 2015:0309 (TTJ).

Avsnittet 3.4.1 Särskild infrastruktur, rörande Citybanan, blir del 2 av detta beslut

e.u.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jennica Sjöstedt'.

Jennica Sjöstedt
Chef Trafik Affärsutveckling

Kapitel 2 – Villkor för tillträde och trafikering

2.4 Operativa regler

AVSNITT 2.4.1 FÖRESKRIFTER

Avsnittets första stycke ges ny lydelse enligt nedan.

Från och med den 1 mars kommer Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter, JvSFS 2008:7,(JTF) att upphävas. Vid samma tillfälle införs Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg, TDOK 2015:0309, (TTJ), som ska gälla för trafiken på det järnvägsnät som Trafikverket förvaltar.

Kommentar:

Ändringen sker till följd av Transportstyrelsens beslut.

Kapitel 3 – Infrastruktur

3.2 Järnvägsnätets omfattning

AVSNITT 3.2.3 ÖVRIGA UPPLYSNINGAR OM JÄRNVÄGSNÄTET

Tabellen i avsnitt 3.2.3.1, har kompletterats med följande objekt.

Stråk	Sträcka/ trafikplats	Åtgärd	Planerad trafikstart
Malmbanan	Gransjö	Bangårdsombyggnad. Förlängning av huvudspår samt ett nytt sidospår.	2017-08-01
Stambanan genom övre Norrland	Luleå	Höjd linjekategori på vissa spår.	2016-12-11

3.4 Trafikrestriktioner

AVSNITT 3.4.1 SÄRSKILD INFRASTRUKTUR

Kommentar:

På grund av förbiseende har texten avseende Citybanan ej varit fullständig i samrådsunderlaget så av den anledningen förlängs samrådstiden för den delen, se nytt samrådsunderlag avvikelsemeddelande för JNB 2017 nr 1, del 2 av 2, på Trafikverket.se.

Samrådstid för ovan är 3 februari till den 10 februari. Beslut och Trafikverkets bemötande av inkomna samrådssvar presenteras på Trafikverket.se fredagen den 12 februari.

AVSNITT 3.4.1 SÄRSKILD INFRASTRUKTUR

Under rubriken, - Bana/sträcka med särskilda förutsättningar för trafikering, har nedanstående bandelar fått texten reviderad.

**Bandelar som försätts med förtydligande i form av km angivelse:
143, 153, 371, 416, 505, 601, 611, 621, 625, 630, 652, 662 och 732**

**Stavfelsrättningar eller korrigering av felaktig km angivelse:
349 och 631**

**För följande bandelar har förutsättningarna förändrats:
733, 814 och 815**

Nya texter för nedanstående bandelar är som följer:

Bandel 143 (Bastuträsk)–Skelleftehamns övre

Bron över Skellefte älv mellan Finnforsfallet och Skellefteå km 33+144 – 33+296 kommer få bärighetsproblem. Risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 153 (Forsmo)–(Hoting)

Bro över Rörströmsälven mellan Betåsen och Ådalsliden km 96+466 – 96+552 samt Bro över Fjällsjöälven norr om Rossön km 34+198 – 34+366 kommer få bärighetsproblem. Risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 349 Västerås norra–Kolbäck

Sträckan Västerås Norra-Kolbäck uppspår km 111+226-114+120, 122+073-123+300 och nedspår km 106+290-110+038, 111+351-122+072 har dåliga räler. Det finns risk för ny varaktig hastighetsnedsättning till STH70. Bron över allmän väg E18 Västerås (Tegnergatan) har bärighetsproblem (upp- och nedspår, km 109+499). Det finns risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 371 Mora–Märbäck

Sträckan trafikeras inte, stoppbock placerad på km 32+500 strax norr om Blyberg.

Bro Österdalälven Oxberg (komb väg- och järnvägsbro) mellan Mora och Blyberg km 28+227 har bärighetsproblem. Det finns en risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 416 (Katrineholm)–(Hallsberg)

Sträckan Baggetorp-Pålsboda nedspår km 142+789 - 186+262 har dåliga räler. Det finns en risk för sänkt hastighet STH 130.

Bandel 505 Åby–(Mjölby)

Spårväxlar i Kimstad (vxl 105 o 106) är dåliga. Det finns risk för varaktigt trafikstopp mot Finspång.

Bro Ättetorp i Norrköping km 175+240 – 175+300 har bärighetsproblem. Nedsättning STH50 STAX 22,5 ton.

Bandel 601 Almedal–Göteborg C

Spårväxlar i Sävedalen (växel 301, 302 och 305) km 450+835 – 451+206 är dåliga. Det finns en risk för nya varaktiga hastighetsnedsättningar genom dessa växlar.

Bandel 611 (Falköping)–(Alingsås)

Sträckan Floby-Alingsås nedspår km 357+504-411+653 har dåliga räler och hastigheten sätts ned till STH130.

Sträckan Vårgårda-Alingsås uppspår 390+901- 412+927 har dåligt spår och hastigheten sätts ned till STH130.

Bron över Nossan vid Herrljunga (mot Håkantorp) km 89+846 – 89+890 kommer få bärighetsproblem. Det finns risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH

Bandel 621 (Uddevalla C)–Strömstad

Sträckan Dingle-Tanum km 119+809 - 147+443 har dåligt spår och det finns risk för varaktig hastighetsnedsättning till STH80.

Flertalet spårväxlar i Uddevalla (i huvudtågväg) är mycket dåliga. Totalt är det 9 st och de har växelnummer 460, 435, 441, 430, 436, 422, 469, 465a o 443a. Det finns en risk för varaktig klovning.

Flertalet spårväxlar mellan Uddevalla-Strömstad (i huvudtågväg) är mycket dåliga. Det finns en risk för varaktig klovning.

Överbyggnad på vägport i Munkedal (Vadholmsvägen) km 109+777 kommer få bärighetsproblem. Det finns en risk för varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 625 (Göteborg Kville)–Stenungsund

Spårväxel 42 i Stenungsund km 49+086 – 49+114 är mycket dålig. Det finns risk för varaktig klovning av växel i raktläge. Detta påverkar trafikeringsmöjligheten in till industrin.

Bandel 630 Halmstad central

Spårväxlar 436/437 o 438/439 km 152+150 - 152+234 är dåliga. Det finns en risk för varaktig hastighetsnedsättning genom spårväxlarna.

Bandel 631 Kil–Charlottenberg

Bron över Norsälven mellan Kil-Fagerås km 353+85 - 353+263 kommer få bärighetsproblem. Det finns risk för varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 652 (Öxnered)–(Håkantorps)

Sträckan (Öxnered)-(Håkantorps) har dåligt spår och för följande delsträckor kommer hastigheten begränsas till STH80. Vänersborg-Grästorp km 25+543-36+500, 40+920-43+000 samt Grästorp-Håkantorps 50+359-56+800.

Bron över Nossan i Forshall vid Grästorp km 47+420 - 47+456 kommer få bärighetsproblem. Det finns risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 662 (Mellerud)–Billingsfors

Sträckan Mellerud-Billingsfors km 0+820-38+795 har dåligt spår och hastigheten begränsas för godståg till STH50.

Bandel 732 (Nässjö)–(Värnamo)–(Landeryd)

Bro över Storån i Forsheda km 95+436 - 95+460 samt Broarna i Malmbäck km 20+46 samt 20+224 (2 st) kommer få bärighetsproblem. Det finns risk för ny varaktig nedsättning av STAX och STH.

Bandel 733 Landeryd–(Furet)

Sträckan (Landeryd)-(Torup) km 136+257-156+210 samt Oskarström-Åled km 176+844-184+670 har dåligt spår och det finns risk för varaktig hastighetsnedsättning till STH80.

Bandel 814 Alvesta–Älmhult

Sträckan Vislanda-Älmhult uppspår km 450+740 - 479+374 har dåligt spår och det finns en risk för att hastigheten sänks till STH130 fram tills dess spårbytet är genomfört 2017 .

Spårväxlar i Diö (4 st) är dåliga. Det finns risk för varaktig hastighetsnedsättning genom spårväxlarna (i nedspår) till STH160.

Bandel 815 (Älmhult)–(Hässleholm)

Sträckan Älmhult-Mosselund uppspår km 484+960 - 526+954 har dåligt spår och det finns en risk för att hastigheten sänks till STH 130 fram tills dess spårbytet är genomfört 2017.

Spårväxlar i Hästveda (5 st), Osby (4 st), Mosselund (4 st) och Tunneby (4 st) är dåliga. Det finns risk för varaktiga nedsättningar genom spårväxlarna (nedspår) till STH160.

Bilaga 3A – Tillgänglig infrastruktur sidospår

Ny version.

Bilaga 3B – Planerade större banarbeten

Ny version, på grund av att PSB nr V2 objektnummer 19208, har utgått.

Bilaga 3D – Banstandarddata

Ny version.

Bilaga 3E – STH o Mh per sträcka

Ny version.

Bilaga 3F – Lutningar

Ny version.

Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet

4.3 Tidplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess

AVSNITT 4.3.3 KAPACITETFÖRUTSÄTTNINGAR

Hänvisnings anvisningar under rubriken – Vägledande principer vid intressekonflikter på driftplatser, har ändrat på följande ställen därmed ges följande texter ny lydelse.

Andra stycket, första raden

Vid tilldelning av spårkapacitet på kombiterminaler och lastplatser, avsnitt 3.6.2,

Tredje stycket

Vid tilldelning av kapacitet på rangerbangårdar, avsnitt 3.8.1, kommer ansökningar som kan knytas till rangering att värderas högre än andra, exempelvis uppställning, se avsnitt 3.6.3.

Sista stycket

Tjänsten anslutning till el vid uppställning av järnvägsfordon erbjuds den som samtidigt ansöker om plats för uppställning av fordon på det angränsande spåret, se avsnitt 5.4.2.

Kapitel 6 – Villkor för tillträde och trafikering

6.3 Tariffer

AVSNITT 6.3.4 TILLÄGGSTJÄNSTER ENLIGT 5.4

Tabell 6.10 Förlustpåslag per fordonstyp

Text under tabell blir efter ändringen enligt följande.

*E=normalt förlustpåslag = 1.14 (fr.o.m. 2016-01-01)

Underrubriken, - Tillhandahållande av el vid uppställning.

Text i femte stycket efter ovanstående rubrik blir efter ändringen enligt följande.

Vid beräkning av kostnaderna för el tar Trafikverket hänsyn till förlustpåslag. Fordon/vagnar som saknar elmätare har normalförlustpåslag = E, (1,14).

Bilaga 6.3 Beräkningsexempel elkostnad

Bilagan har uppdaterats då räkneexempel har korrigerats efter faktors sänkning. Uppdaterad bilaga bifogas samrådet.

6.5 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Avsnitt 6.5.6.1 Merförseningar

Ny lydelse i avsnittet blir enligt följande.

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer kan skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning till Trafikverket, om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för en merförsening. Det gäller under förutsättningen att den enskilda merförseningen är 5 minuter eller mer. Begäran ska ske enligt det tillvägagångssätt som beskrivs på www.trafikverket.se. Begäran ska vara fullständigt ifylld, inkluderat en adekvat motivering till kodändring, och kan inte kompletteras i efterhand.

En begäran om förnyad bedömning måste vara Trafikverket till handa senast under det sjätte kalenderdygnet efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades. Trafikverket ska då redovisa sitt slutliga ställningstagande senast under det nionde kalenderdygnet efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades.

Kapitel 7 – Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

Bilaga 7.1 Föreskrifter

Raden i tabell för tidigare BVF 592.11 korrigeras med nedanstående. Tabellen kompletteras också med det nya dokumentet TDOK 2015:0309.

Dokument	Titel	Giltig from
TDOK 2014:0689	BVF 592.11 - Detektorer. Hantering av larm från stationära detektorer samt åtgärder efter upptäckta skador vid manuell avsyning	2015-04-01
TDOK 2015:0309	Trafikverkets Trafikbestämmelser för järnväg	2016-03-01

Kommentar:

BVF 592.11 har ny dokumentbeteckning, TDOK 2014:0689.

I samband med att Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter, JuSFS 2008:7, (JTF) upphävs, införs Trafikverkets trafikbestämmelser för järnväg, TDOK 2015:0309, (TTJ), som ska gälla för trafiken på det järnvägsnät som Trafikverket förvaltar.

Ändringar till följd av projekt MPK – Förlängd testperiod av arbetssätt och it-lösningar, enligt nedan

Definitioner

Följande definitioner har ändrat eller slopats:

Ansökt tågläge(transportuppgift): Den förflyttning av gods eller personer som en organisatör av tågtransporter utför eller planerar att erbjuda mellan två platser

Avtalat tågläge: Tågläge som Trafikverket och den sökande genom avtal har enats om ska reserveras för en transportuppgift

Kontrollplanerad färdplan – definitionen tas bort.

Kvalitetsavgift: Avgift för avvikelse från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal

Publicerad färdplan – definitionen tas bort.

Slutplanerad färdplan – definitionen tas bort.

Utförd tågfärd – definitionen tas bort.

Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet

AVSNITT 4.2.2 AD HOC-ANSÖKAN

Avsnittet kompletteras enligt följande.

E-tjänsten för ansökan om kapacitet är försedd med spärrar som kräver val utifrån segmenteringsalternativen. Segmentalternativen är:

- **Endast inställelse**, inställelse ej kopplade till någon anordning
- **Tjänstetåg**, tjänstetåg enligt avsnitt 5.2.3.
- **Specialtransport**, innehåller specialtransport med villkor
- **Mätvagn**
- **Produktionsanpassning**, övriga Ad Hoc-anpassningar
- **Infrastrukturpåverkande händelse**, olycka, tillbud, naturkatastrofer
- **Endast uppställning**, ej kopplat till körplan
- **Banarbetsanpassning**, anpassning p.g.a. banarbete
- **Ansökan över nationsgräns**, internationella lägen
- **Ansökan om tågläge kopplat till spärrfärd**, tåg till/från lastplatser
- **Arbetsfordon till/från arbete**
- **Helganpassning**, anpassning vid storhelg

Riktlinjer för Ad hoc-ansökan

Med fördel används följande riktlinjer för att underlätta handläggningen av Ad hoc ansökningarna.

- **En tidsperiod per beställning**, ej helganpassning av jul och påsk i samma beställning.
- **Tydliga rubriker**, ex för banarbetsanpassningar anges objektnummer och sträcka för arbetet.
- **Max 50 rader/anpassning**. För att hålla ihop t.ex. stora banarbetsanpassningar märks beställningarna med del 1, del 2 osv.
- **Beställningar med kort varsel orsakad av en störning**, ska anges i generell information och segmenteras som infrastrukturpåverkande händelse.
- **"System M" i rubriken**, i de fall beställningarna innefattar tågläge på en sådan bana

AVSNITT 4.3.2 TIDER FÖR ANSÖKAN UTANFÖR TÅGPLAN (AD HOC)

Första meningen i andra stycket stryks. Andra stycket får då följande lydelse:

Inkomna ansökningar behandlas i den ordningsföljd de kommit in. Vid förändring av en ansökan ska den sökande återkalla den inskickade ansökan och ersätta den med en ny. Den nya ansökan ges då ett nytt ankomstdatum

Figur 4.2 Process för uppdatering av tågplanen ersätts med följande figur:



1. Ansökan om nya eller förändrade behov av kapacitet görs av järnvägsföretag och entreprenörer via e-tjänst på Trafikverkets webbplats.
2. Planering och hantering av konflikter.
3. Tilldelning sker och en uppdatering av innevarande tågplan.
4. Daglig produktionsplan ingår i kommande driftperiod.

Figur 4.2 Process för uppdatering av tågplanen

Kapitel 6

6.1 Avgiftsprinciper

Under rubrik Kvalitetsavgifter

Andra meningen har fått ny lydelse enligt följande:

Kvalitetsavgiften ska betalas av den part som orsakar avvikelser från ett användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal.

AVSNITT 6.1.1 MINIMIPAKET AV TILLTRÄDESTJÄNSTER

I tredje stycket har första meningen fått ny lydelse enligt följande:

Tåglägesavgifter baseras på tågkilometer och tas ut i tre nivåer, se figur 6.1 och bilaga 6 A.

Fjärde stycket har fått ny lydelse enligt följande:

Vid passage i Stockholm, Göteborg och Malmö tas passageavgifter ut på helgfria vardagar under tre timmar på morgonen och tre timmar på eftermiddagen.

AVSNITT 6.4.1 BOKNINGSAVGIFT

I första stycket har andra meningen fått ny lydelse enligt följande:

Bokningsavgiften baseras på uppgifter om tilldelad kapacitet, orsak till avbokning och registrerad tidpunkt för avbokning.

I fjärde stycket har första meningen fått ny lydelse enligt följande:

Bokningsavgifter beräknas på det planerade tåglägets avbokade sträcka.

AVSNITT 6.5.1 KVALITETSAVGIFTER

I första stycket har första meningen fått ny lydelse enligt följande:

Avgiften baseras på merförseningar och akut inställda tåg jämfört med körplanen.

Avsnitt 6.5.1.2 Kvalitetsavgifter för merförseningar, enkelriktad modell

Andra stycket har fått ny lydelse enligt följande:

Kvalitetsavgift för merförseningar baseras på antalet störningstillfällen med en merförsening på minst 60 respektive 180 merförseningsminuter per tillfälle i utförd trafik jämfört med körplan och orsakskod.

Avsnitt 6.5.1.3 Kvalitetsavgift för akut inställda tåg, dubbelriktad modell

Andra stycket har fått ny lydelse enligt följande:

Kvalitetsavgiften för akut inställda tåg baseras på uppgifter om tilldelad kapacitet, orsakskod och tidpunkt för akut inställelse av tåg.

Avsnitt 6.5.2.1 Merförseningar dubbelriktad modell första stycket

Första stycket har fått ny lydelse enligt följande:

Med att orsaka avvikelse menas att ett tåg blir 5 minuter eller mer försenat under färd mellan två mätpunkter, som följer direkt efter varandra i Trafikverkets system för verksamhetsstyrning. Med att orsaka avvikelse menas även att ett tåg blir 5 minuter eller mer försenat jämfört med körplanen i första mätpunkten.

Avsnitt 6.5.2.3 Akutinställda tåg dubbelriktad modell

I första stycket har första meningen fått ny lydelse enligt följande:

Med att orsaka avvikelse menas att ett tågläge ställs in akut jämfört med körplanen. Med akut menas att tågläget ställs in inom 24 timmar före planerad avgångstid vid utgångsstation.

I femte stycket har andra meningen fått ny lydelse enligt följande:

Museitrafik som är bokad och tilldelad i årlig tågplan ska betala både den fasta och den rörliga delen av kvalitetsavgift för akut inställda tåg.

Avsnitt 6.5.4.2 Akut inställda tåg dubbelriktad modell

Första stycket har fått ny lydelse enligt följande:

Den som orsakar avvikelser enligt ovan blir skyldig att betala kvalitetsavgift för det planerade tåglägets inställda sträcka.

Kapitel 7 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

AVSNITT 7.3.1 TRAFIKVERKETS LEVERANS

Avsnittet har fått ny lydelse enligt följande:

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

AVSNITT 7.4.1 KVALITETSAVGIFT VID AVVIKELSE

Första stycket har fått ny lydelse enligt följande:

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

AVSNITT 7.4.2 AVGIFT VID OMLEDNING

Avsnittet har fått ny lydelse enligt följande:

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