

BESLUT

2015-11-06

Beslutat av: Catrine Carlsson cPLt
Ärendenr: TRV 2014/919



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 samråd, avvikelsemeddelande 8, järnvägsnätsbeskrivning 2016

Trafikverket avser att förändra innehållet i Järnvägsnätsbeskrivning 2016 och inbjuder till samråd om föreslagna ändringar i detta avvikelsemeddelande.

Samrådstiden pågår fram till 2015-11-20 då samrådssvar ska vara lämnat via e-post till jnb@trafikverket.se eller insänt till

Trafikverket
Järnvägsnätsbeskrivning samrådssvar
781 89 Borlänge

Samrådsunderlaget finns publicerat på Trafikverkets webbplats
www.trafikverket.se/jnb

Beslut om avvikelser meddelas 27 november på Trafikverkets webbplats.

e.u.

Jennica Sjöstedt
Chef Trafik Affärsutveckling

Kapitel 3 – Infrastruktur

3.3 Infrastruktur

AVSNITT 3.3.2 EGENSKAPER

Nytt stycke läggs till efter det befintliga andra stycket under rubriken – Referensprofil (lastprofil). Nya styckets lydelse är enligt följande.

På enstaka bandelar uppfylls inte kraven för dynamisk referensprofil SEa och statisk referensprofil A på grund av låg kontaktledningshöjd, se bilaga 3.4.

Bilaga 3.4 – Banstandarddata

Ny version.

Kommentar:

I tabellen, Banstandarddata, indelningsdata, för Bandel 641 (Almedal)-(Borås) i kolumnen för referensprofil är följande text införd:

Begränsning i statisk lastprofil A till en högsta höjd av 4 300 mm (4150 mm för spänningsförande installation) och i dynamisk referensprofil SEa till en högsta höjd av 4450 mm (4300 mm för spänningsförande installation).

Aptas fr.o.m. 2016-08-28: Bangårdsombyggnad. Förlängda mötesspår (hinderfritt 752 meter) samt nytt sidospår (hinderfritt 107 meter, delvis elektrifierat, klassat som parkeringsspår) avsett för reparation av felaktiga vagnar.

Bilaga 3.1 – Tillgänglig infrastruktur sidospår

Ny version.

Kommentar:

Slopning av uppställningsspår, spår 22 och spår 21 i Oskarshamn.

Kapitel 4 – Tilldelning av kapacitet

4.3 Tidplan för kapacitetsansökan och tilldelningsprocess

AVSNITT 4.3.3 KAPACITETSFÖRUTSÄTTNINGAR

Hänvisningsanvisningar 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.

Kommentar: Tillrättaläggande av hänvisningar till andra platser i JNB.

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.

Kommentar: Från och med den 1 januari sänks normalt förlustpåslag från 1.16 till 1.14. Anledningen till att vi gör denna förändring är att de totala förlusterna i vårt nät har minskat och vi har under ett antal års tid fått en volymdifferens som blivit allt större. Anledningen till detta är dels effektivisering i Trafikverkets anläggningar men även en ökad andel moderna fordon som inte orsakar så mycket förluster. Med denna förändring tror vi att volymdifferensen blir lägre och att vi därmed får en mera korrekt debitering av drivmotorström.

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, inkludera 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.

Kommentar: Ny lydelse gällande tillvägagångssättet för begäran. Tredje meningen.

Bilaga 6.2 – Orsakskoder för kvalitetsavgifter

Ändrad rubrik på bilaga 6.2, ny lydelse för rubriken är.

Bilaga 6.2 - Orsakskoder

2.5 Olyckor och tillbud (O)

Förändringar i orsakskodlistan. Koderna OVÄ, Otjänlig väderlek på bangård, tas bort.

Ändrad beskrivning på koden OUT – Sent till/från utland.

Tabell korrigeras med nedanstående

Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning
O	UT		Sent till/från utland

Kommentar: Kod OVÄ täcks av andra koder och används därmed inte vid avvikelserapportering. OUT skall enbart användas då tåg är sent till/från utland. Lydelsen "eller annan infrastrukturförvaltare" tas bort.

Kapitel 7 – Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

Bilaga 7.1 Föreskrifter

Dokument BVF 1930 *Trafikeringsgräns till sidospår som tillhör andra infrastrukturförvaltare* är slopad och tas därför bort från bilagan.

BVF 1946.4 har ny dokumentbeteckning, TDOK 2015:0297.

Tabell korrigeras med nedanstående

Dokument	Titel	Giltig from
TDOK 2015:0297	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem R	2015-10-01

