

BESLUT

2011-02-11

Beslutat av: Björn Östlund, cT
Ärendenr: TRV 2010/32527



TRAFIKVERKET

Trafikverket

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

Håkan Dahlkvist, Tjfa

Direkt: 0243-44 56 31
Mobil:

Diariet

Avvikelsemeddelande 1, Järnvägsnätsbeskrivning 2012

Angivna avsnitt ges i och med detta avvikelsemeddelande lydelse och justeringar enligt nedan.

Björn Östlund
Chef Trafik

Del 1

2.7.4 Provkörning

Ny lydelse:

Provkörning är en undersökning av fordon eller fordonskombinationer och/eller spåranläggningar. Undersökningen kräver tillfälliga ändringar i infrastrukturens tekniska utförande och/eller att infrastrukturen används på ett sätt som ligger utanför de ordinarie rutinerna.

För att få provköra ett fordon krävs att Transportstyrelsen godkänner den tillfälliga användningen av fordonet eller fordonskombinationen. Dessutom behövs ett giltigt tågläge. Provkörningen ska genomföras enligt de villkor för provkörning som Trafikverket har utställt, se avsnitt 5.5.4.1.1.

Kommentar: Förtydligande av texten avseende "villkor för provkörning" se även avsnitt 5.5.4.1.1.

3.2.3.1 Större förändringar i infrastrukturen

Avsnittet kompletteras med:

- **Haparandabanan, Buddbyn–Morjärv**
Trafikstart med trafikeringsystem E2 den 11 december 2011.
Erfarenhetsdrift (med ordinarie tågtrafik) sker därefter i 6 månader.
- **Haparandabanan, Morjärv–Bredviken**
Trafikstart med trafikeringsystem E2 den 11 december 2011. Därefter erfarenhetsdrift med ordinarie tågtrafik i 6 månader.

Kommentar:

Trafikstart med ERTMS på Haparandabanan, delen Buddbyn – Morjärv - Bredviken, senarelagd från 28 november 2011 till 11 december 2011.

3.3.2.1 Lastprofil (andra stycket)

Ny lydelse:

All trafik som överskrider någon av de tekniska normerna ska framföras som specialtransport. Det gäller inte bara lastprofilen, utan också banans axellast och största metervikt (se avsnitt 3.3.2.2). Transporter som framförs med lastprofil större än B och A ska hanteras som specialtransport.

Kommentar:

Förtydligt att transporter som framförs med lastprofil större än B och A ska hanteras som specialtransport.

3.3.2.2 Banans bärförmåga (första stycket)

Ny lydelse:

En banas bärförmåga anges med två värden: största tillåtna axellast (STAX, enhet: ton) och största tillåtna vagnvikt per meter (STVM, enhet: ton/m). I karttjänsten visas uppgifter om tillåten belastning för olika bansträckor, med avseende på axellast och vikt per meter, vilket anges som banans linjeklass. I karttjänsten redovisas linjeklasser för 2-, 3- och 4-axliga vagnar samt linjeklasser och sth för 6-axliga vagnar. Linjeklassbenämningarna följer de internationella linjeklasserna enligt SS-EN 15528:2008. Transporter som överskrider gällande linjeklass, eller STAX högre än 22,5 ton eller metervikt högre än 6,4 ton/m ska hanteras som specialtransport, se avsnitt 2.5.

Kommentar:

Förtydligt att Transporter som överskrider gällande linjeklass, eller STAX högre än 22,5 ton eller metervikt högre än 6,4 ton/m ska hanteras som specialtransport.

3.4.1.1 Sträckor med särskilda förutsättningar

Texten förtydligas med följande text:

Kilafors – Marmaverken (sträckan är under upprustning 2011-2012 med enbart byggspårstrafik och är stängd för övrig trafik. Från 2012-2014 kommer sträckan Marmaverken – Söderhamns västra att stängas för upprustning. Från och med 2014 planeras hela sträckan Söderhamns västra – Kilafors vara i fullt bruk)

Skövde – Karlsborg ersätts med Skövde – Tibro.

Avsnittet kompletteras med sträckan Munkedal-Lysekil

Kommentar:

Sträckan Tibro – Karlsborg nedlagd (enligt regeringsbeslut dnr TRV 2010/25506-48)

4.2.2 Tilldelningsprocess

Kommentar:

Tidigare felaktigt angivet datum för ansökan om kapacitet korrigeras till 2011-04-11.

4.3.1 Tilldelningsprocess (första stycket)

Ny lydelse:

Ansökningar om kapacitet ska vara skriftliga, och Trafikverkets blankett/formulär i Excel-format måste användas. Blanketten ska skickas via e-post och vara komplett ifylld och validerad för att ansökan ska behandlas. Observera att blanketten inte ska skrivas ut, utan inskickat Excel-dokument via e-post räknas som skriftlig ansökan. Undantag från detta, se nedan.

Kommentar:
Infört krav på validering av ansökan.

5.1 Inledning Sista stycket, ny lydelse:

Särskilda bestämmelser för arbetsfordon tillämpas för järnvägsfordon för vilka Trafikverket – utifrån sin infrastruktur – har beslutat ska användas för banarbeten, se avsnitt 6.1. I övriga sammanhang, då järnvägsfordon inte används för banarbeten i Trafikverkets regi, ska ansökan om kapacitet göras i form av tjänster i avsnitt 5.2 och 5.3.

Kommentar; Ny lydelse för att förtydliga vad som gäller för arbetsfordon. Se även avsnitt 6.1.

5.5.4.1 Tjänster gällande provkörning av fordon (ny rubrik) **5.5.4.1.1 Villkor för provkörning (ny rubrik)** **Ny lydelse:**

Provkörning av fordon erbjuds enligt de förutsättningar som anges i avsnitt 2.7.4. Ansökan om villkor för provkörning ska göras skriftligt till Trafikverket på *Blankett - Ansökan om villkor för provkörning*. I ansökan ska tekniska data för fordonet eller fordonskombinationen beskrivas, liksom själva framförandet och de funktioner som ska provas på fordonet. Trafikverket måste bedöma konsekvenserna av provkörningen för att kunna besluta om villkoren för den. All dokumentation ska vara Trafikverket till handa senast en månad före provkörningen.

Ansökan om kapacitet för provkörning sker enligt samma rutiner som för tågläge med specialtransport, se avsnitt 4.7.1. De utfärdade villkoren för provkörningen jämföras då med beslut om transportvillkor.

Adressuppgift för ansökan om provkörning, se bilaga 1.1.

Kommentar:
Förtydligande av texten. Se även avsnitt 2.7.4. Ändrad rubricering med hänsyn till kommande tjänster, enligt samråd om avvikelsemeddelande 2/2012.

6.1 Avgiftsprinciper

Ny lydelse:

I detta avsnitt redovisas de avgiftsprinciper som järnvägslagen anger.

Arbetsfordon

När järnvägsfordon används för avtalade arbeten på Trafikverkets infrastruktur betraktas de, i järnvägslagens mening, som arbetsfordon. Detta gäller även när sådana fordon står uppställda eller framförs i direkt anslutning till avtalade arbeten, exempelvis förflyttning mellan en plats där arbete utförs och närmaste tillgängliga uppställningsplats, se även avsnitt 5.1.

För ovan nämnda arbetsfordon, vars kapacitetsutnyttjande sker i form av banarbete eller transport av arbetsfordon, tas inte någon avgift ut.

I alla övriga sammanhang, när samma järnvägsfordon inte används för Trafikverkets räkning och kapacitetsutnyttjande sker i form av tågläge eller annan tillträdestjänst, tas avgifter ut enligt vad som följer av fortsättningen av avsnitt 6.

Kommentar: Texten har flyttats från avsnitt 6.1.1 och fått en ny lydelse för att förtydliga vad som gäller för arbetsfordon. Se även avsnitt 5.1.

6.1.1 Minimipaket av tillträdestjänster (tågläge)

Följande text utgår;

När järnvägsfordon används för tillsyn eller underhåll av Trafikverkets infrastruktur tas inte någon avgift ut. Detta gäller även när sådana fordon framförs i direkt anslutning till tillsyns- eller underhållsarbete, exempelvis förflyttning mellan en plats där arbete utförs och närmaste tillgängliga uppställningsplats. För övriga transporter tas dock avgift ut enligt avsnitt 6.3.1.1, 6.3.1.4 och 6.3.1.5.

Kommentar; Texten omarbetas och flyttas till avsnitt 6.1.

6.1.1.3 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen

Ny lydelse:

En särskild avgift enligt avsnitt 6.1, alternativ b, debiteras i form av en passageavgift för godstrafik som passerar över Öresundsförbindelsen. Avgiften ersätter marginalkostnadsbaserade avgifter och tåglägesavgift, och den baseras på tilldelad kapacitet.

Kommentar:

Passageavgift för persontrafik och tjänstetåg på järnvägsförbindelsen vid Öresundsbron utgår.

6.2.1 Tågläges- och passageavgifter

Ny lydelse:

När tågläge tilldelats, debiteras tåglägesavgift (persontrafik, godstrafik och tjänstetåg), passageavgift för godstrafik vid Öresundsbron samt passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö utifrån tilldelad, ej avbokad kapacitet.

Tåglägesavgift tas inte ut för den sträcka som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen.

Kommentar:

Passageavgift för persontrafik och tjänstetåg på järnvägsförbindelsen vid Öresundsbron utgår.

6.2.3 Marginalkostnadsbaserade avgifter, övrig särskild avgift för persontrafik och avgift för godstrafik vid passage av Öresundsförbindelsen

Ny lydelse:

När den sökande använder det tilldelade tågläget, tas marginalkostnadsbaserade avgifter ut enligt avsnitt 6.3.1.5. Avgifterna debiteras efter användning per tågkilometer, bruttotonkilometer och det redovisade antalet liter diesel. Förbrukat antal liter diesel ska redovisas för den trafik som sker på Trafikverkets järnvägsnät, det vill säga inte bara förbrukningen vid nyttjande av tågläge.

Övrig särskild avgift debiteras efter utförd trafik och per bruttotonkilometer.

Marginalkostnadsbaserade avgifter tas inte ut för den trafik som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen.

Kommentar:

Passageavgift för persontrafik och tjänstetåg på järnvägsförbindelsen vid Öresundsbron utgår.

6.3.1.1 Tåglägesavgifter (sista stycket)

Ny lydelse:

Tåglägesavgift tas inte ut för den trafik som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen. Tåglägesavgift debiteras månadsvis för tilldelat tågläge.

Kommentar:

Passageavgift för persontrafik och tjänstetåg på järnvägsförbindelsen vid Öresundsbron utgår.

6.3.1.3 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen

Ny lydelse:

För godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen tas en avgift på 2 800 kr per passage ut. Avgiften debiteras månadsvis baserat på tilldelad kapacitet.

Kommentar:

Passageavgift för persontrafik och tjänstetåg på järnvägsförbindelsen vid Öresundsbron utgår.

6.3.4.1 Tillhandahållande av drivmotorström

Följande uppdateringar genomförs i avsnittet där nya uppgifter markeras med fet text och tidigare värden inom parentes ().

Prisindikation för leverans av drivmotorström under 2010 är **62,1** (62,0) öre/kWh för elström och 5,1 öre/kWh för elcertifikat, totalt **67,2** (67,1) öre/kWh.

I det prognostiserade priset **62,1** (62,0) öre/kWh ingår följande komponenter: elpris **45,5** (46,0) öre/kWh (i detta pris ingår Trafikverkets självkostnad för att tillhandahålla tjänsten), nätavgifter 8,0 öre/kWh samt påslag för genomsnittliga förluster **8,6** (8,0) öre/kWh (E=1,16). Äldre fordon som belastar Trafikverkets elnät hårdare kommer att få ett förlustpåslag enligt följande:

Ma-lok samt HR142	13,0 öre/kWh
Dm-lok	16,8 öre/kWh
BR 161	11,1 (14,9) öre/kWh
X1 samt X10-14, BR142	10,5 öre/kWh
Rc-lok	13,7 öre/kWh

Kommentar:
Korrigerig av uppgifter.

Bilagor

Bilaga 3.1 - Tillgänglig kapacitet på sidospår och värmeposter

Kommentar:
Tidigare bilaga ersätts med ny version (2011-01-26).

Bilaga 3.2 – Planerade större banarbeten

Följande arbeten utgår:

PSB nr 57; Objekt 73946; Karlberg-Solna; Renovering av U-tunnel
PSB nr 58; Objekt 73962; Karlberg-Solna; Renovering av D-tunnel

Kommentar:
Inställda planerade större banarbeten.

Bilaga 4.1 – Innehåll i ansökan om kapacitet och tjänster

Kommentar:

Tidigare bilaga (2010-12-10) ersätts av ny version (2011-02-14). Bilagan uppdaterad och anpassad till formulär/blanketter/dokument för ansökan om kapacitet.

Del 2

Bilaga 1 – Föreskrifter beträffande säkerhet

Dokument	Titel	Giltig from
BVF 1946.1	Trafiksäkerhetsinstruktion för trafikeringsystem E2	2011-01-31
Trafikverksamheter System F	Banverkets trafiksäkerhetsinstruktioner system F	Till och med 2011-03-31
Trafikverksamheter System R	Banverkets trafiksäkerhetsinstruktioner system R	Till och med 2011-03-31

Kommentar:

Kompletterat med ny version av BVF 1946.1, giltig från 2011-01-31. Förlängd giltighetstid för trafiksäkerhetsinstruktioner system F och R till 2011-03-31.