

Ärendenummer
TRV 2019/41933

BESLUT

Beslutat av
Roberto Maiorana, cTR

Dokumentdatum
2021-07-06



Sidor
1 (4)

Diariet

Beslut om avvikelsemeddelande 7 Järnvägsnätsbeskrivning 2021

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

e.u.

Karin Nordner
Chef Affärsregler och modeller
Trafik

Kapitel 3 Infrastruktur

Bilaga 3 A – Tillgänglig infrastruktur på sidospår

Ny version med nedanstående ändringar:

Trafikplats/sträcka	Flik	Fr.o.m.	Beskrivning
Aplared	3.) Uppställning	2021-02-09	Spår 1 är nytt uppställningsspår med längden 70 m. Spår bv1 och bv2 slopade som uppställningsspår
Karlstads Central	3.) Uppställning	2021-02-09	Avkortade uppställningsspår. Ny uppställningslängd spår ut2 108 m, spår ut3 57m.
Lerum	7.) Plattformer	2021-02-09	Plattform vid spår 1 är slopad
Haparanda	8.) Kommande ändringar	2021-03-22	Nytt datum för möjlig trafikstart
Kalix östra	8.) Kommande ändringar	2021-03-22	Nytt datum för möjlig trafikstart
Kalix västra	8.) Kommande ändringar	2021-03-22	Nytt datum för möjlig trafikstart
Ockelbo	7.) Plattformer, 8.) Kommande ändringar	2021-01-01	Den låga plattformen vid spår två är avstängd och ej möjlig att använda.
Vännäs	7.) Plattformer, 8.) Kommande ändringar	2018	Uppgifter om planerad rivning borttagna.
Mjölby	3.) Uppställning	2021-03-11	Spår g2 är inte tillgängligt för uppställning
Sollefteå	5.) Möteslängder, 8.) Kommande ändringar	tidigare	Ny längsta möteslängd 644 meter på spår 2.
Gävle godsbangård	3.) Uppställning, 8.) Kommande ändringar	tidigare	Spår 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 101, c1 och c4 är försedda med belysning.
Tranås	3.) Uppställning, 8.) Kommande ändringar	2021-08-01	Följande spår tillgängliga för uppställning: Spår 301 – 102 meter Spår 302 – 37 meter Spår 303 – 147 meter Spår 304 - 147 meter

Kapitel 7 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

Avsnitt 7.11 Ansvar för ekonomisk skada

Enligt vad som följer av järnvägstrafiklagen ska Trafikverket, såsom förvaltare av järnvägsinfrastruktur, vara ansvarigt för visad ekonomisk skada som uppkommer för en transportör till följd av dennes skyldigheter enligt COTIF 1999 jämte bihang, tågpassagerarförordningen (1371/2007), och lagen (2015:953) om kollektivresenärers rättigheter.

Trafikverket är ansvarigt i den utsträckningen en sådan skada har orsakats en transportör vid nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen och skadan beror på järnvägsinfrastrukturen. Transportören ska göra vad den kan för att begränsa skadan och skada som uppkommer utöver transportörens tvingade skyldigheter enligt hänvisningarna ovan omfattas inte av Trafikverkets ansvar.

Trafikverket är inte ansvarigt när någon av ansvarsfrihetsgrunderna i CUI bihang E föreligger. Det innebär bland annat att Trafikverket inte är ansvarigt när en skada orsakats av en händelse som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och när en skada orsakats av en händelse som beror på ett sådant beteende av tredje man som en förvaltare inte kunnat undvika eller förebygga följderna av även om påkallad omsorg iakttagits.

Om orsaker som kan hänföras till Trafikverket och orsaker som kan hänföras till någon annan har medverkat till en ekonomisk skada ska Trafikverket vara ansvarigt endast i den utsträckning de orsaker som kan hänföras till Trafikverket har medverkat till skadan.

Om en transportör har rätt till ersättning av Trafikverket för ekonomisk skada och transportören har fått kvalitetsavgifter på grund av samma händelse ska kvalitetsavgifterna räknas av från ersättningen. Trafikverket gör detta avdrag oavsett om det är transportören själv eller en av denne utsedd trafikoperatör som drabbats av den ekonomiska skadan.

En transportör ska skriftligen begära ersättning för visad ekonomisk skada.

Ansökan om ersättning ska innehålla en redogörelse för händelser, grunder för begäran och ett underlag som specificerar den ekonomiska skadan.

Preskriptionstiden för transportörens fordran gentemot infrastrukturförvaltaren enligt järnvägstrafiklagen är tre år, se vidare COTIF, bihang E (CUI), för de fullständiga rekvisiten.

Emellertid rekommenderar Trafikverket att ansökan om ekonomisk skada görs inom 180 dagar efter den ekonomiska skadans uppkomst, för att underlätta parternas möjligheter till en effektiv hantering av ärendet.

Trafikverkets kommentar:

Uppdatering av villkor för ansökningstid gällande ekonomisk skada.

Bilaga 2 C – Föreskrifter

TDOK 2020:0074 Detektorer. Hantering av larm samt åtgärder efter konstaterade skador

Dokumentet har tillförts ett beslut om interimistisk ändring av andra meningen under rubriken, Bedömning av hastigheten för vidare transport. Ny mening är:

Löpduglighetsbesiktningen som utförts på plats bedömer fordonets hastighet för vidare transport och blir överordnat hastigheten från DPC.

Bilagans tabell text kompletteras med beslutet enligt nedan:

Dokument	Titel	Version
TDOK 2020:0074	Detektorer. Hantering av larm samt åtgärder efter konstaterade skador Gäller tillsammans med PM - Interimistisk ändring av text i TDOK 2020:0074 daterat 2021-03-24, TRV 2021/37701	1.0

Trafikverkets kommentar:

Syftet med justeringen är dels att klargöra att det är järnvägsföretagets ansvar att bedöma och säkerställa sina fordonas löpduglighet, vilket Trafikverket inte kan sätta sig över. Dels att öka tillgängligheten för fordon och infrastruktur med avseende på fordon som stoppats pga detektorlarm. Den förväntade effekten med regelverket har bromsats väsentligt genom den befintliga meningen. Ändringen kommer inte att påverka säkerheten på spåret eftersom fordonet genomgår en löpduglighetsbesiktning. TDOK 2020:0074 kommer att uppdateras under 2021 för att vara korrekt för vintersäsongen 2021/2022, och där denna uppdatering kommer att ingå.

TDOK 2015:0309 Trafikbestämmelser för järnväg.

Tabellen har uppdaterats utifrån den årliga uppdateringen av dokumentet och nu gällande version är 8.0.

Bilagans tabell text kompletteras med beslutet enligt nedan:

Dokument	Titel	Version
TDOK 2015:0309	Trafikbestämmelser för järnväg	8.0