

BESLUT

2016-03-30

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



TRAFIKVERKET

Trafikverket

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

Charlotte Högnelid, PLtat

Direkt: 010 123 12 49

Diariet

Beslut om avvikelsemeddelande 10, järnvägsnätsbeskrivning 2016

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

e.u.

Jernica Sjöstedt
Chef Trafik Affärsutveckling

Kapitel 2 – Villkor för tillträde och trafikering

2.6 Farligt gods

Avsnittet har kompletterats med följande:

Järnvägsföretag ska vid anmodan kunna lämna information, i enlighet med MSB:s föreskrifter, om det farliga godsets geografiska läge. Vid behov kontaktas järnvägsföretag via det larmnummer som används för kontakt vid olycka, för kontakt vid olycka se bilaga 7.2 avsnitt 1.3.

Vid växling och spärrfärd ska UN-nummer kunna lämnas om det efterfrågas i händelse av olycka eller utsläpp.

Trafikverkets kommentar:

Texten i järnvägsnätsbeskrivningen har kompletterats i enlighet med MBS krav.

Bilaga 2.1 Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång

AVSNITT 1 ANMÄLAN OM UPPGIFTER

Sista meningen i avsnittet har strukits.

Trafikverkets kommentar:

Meningen har flyttats till kapitel 2 Villkor för tillträde och trafikering, avsnitt 2.6 Farligt gods

Kapitel 3 – Infrastruktur

3.3 Beskrivning av infrastrukturen

AVSNITT 3.3.1 GEOGRAFISK ANLÄGGNINGSÖVERSIKT

AVSNITT BANDELAR OCH STRÅK

Avsnittet har fått ny lydelse enligt följande:

För mer information om stråk- och bandelsindelningen hänvisas till TDOK 2015:0096 ”Stråk och bandelsindelning”.

Kommentar:

Hänvisningen har ändrat till nytt dokument.

AVSNITT 3.3.2 EGENSKAPER

AVSNITT BANANS BÄRFÖRMÅGA

Avsnittet har fått ny lydelse enligt följande:

En banas bärförmåga anges dels med största tillåtna axellast, STAX(ton), dels med största tillåtna vikt per meter, STVM(ton/m).

I karttjänsten visas respektive bansträckas linjekategori, vilken beskriver högsta tillåtna belastning med avseende på axellast och vikt per meter med hänsyn till fordonets geometri, se TDOK 2014:0078. Indelningen i linjekategorier följer den europeiska standarden SS-EN 15528:2015.

Linjekategorierna anger STAX och STVM för 2-, 3- och 4-axliga vagnar på bansträckornas huvudspår. Sidospår på en trafikplats kan ha en annan linjekategori än huvudspåret. Linjekategorierna gäller även för 6-axliga vagnar men med lägre axellaster enligt vagnens lastgränsmärkning vilken ska uppfylla SS-EN 15528:2015, se även avsnitt 4.2.3 i TDOK 2014:0078.

Varje bansträcka har ett STAX-värde som anger största tillåtna axellast. I Sverige är STAX 22,5 ton standard för de flesta banor, men Trafikverket uppgraderar successivt nätet för STAX 25 ton.

Varje bansträcka har ett STVM-värde som anger den största tillåtna vikten per meter. I Sverige är STVM 6,4 ton/m standard för de flesta banor, men Trafikverket uppgraderar successivt nätet för STVM. 8,0 ton/m i samband med uppgradering till STAX 25 ton.

Tills vidare kan transporter som överskrider linjekategori D2, STAX 22,5 ton och/eller STVM 6,4 ton/m endast framföras som specialtransport, se avsnitt 5.4.3. Detta gäller även för transporter som överskrider gällande linjekategori på sträckor med lägre linjekategori än D2.

Kommentar:

Ändringarna i avsnittet är gjorda på grund av att begreppet linjeklasser utgår och ersätts med linjekategorier i enlighet med den nya europeiska standarden.

AVSNITT 3.3.3 TRAFIKERINGS- OCH KOMMUNIKATIONSSYSTEM

AVSNITT HUVUDSPÅR

Avsnittets sista mening har fått ny lydelse enligt följande:

Trafikeringsystemen beskrivs i Trafikverkets Trafikbestämmelser för järnväg, TDOK 2015:0309, (TTJ)

Kommentar:

Text korrigerad med hänsyn till införande av TTJ.

AVSNITT ATC

Första styckets sista mening har fått ny lydelse enligt följande:

För mer information se Trafikverkets Trafikbestämmelser för järnväg, TDOK 2015:0309, (TTJ))

Kommentar:

Text korrigerad med hänsyn till införande av TTJ.

Bilaga 3.1 – Tillgänglig infrastruktur på sidospår

Ny version.

Kommentar:

Trafikplats/sträcka	Fr.o.m.	Beskrivning
Kristianstad gbg	2016-02-19	Spår 15 och 16 ej längre tillgängliga för uppställning
Rinkaby	2016-02-19	spår 2 och 3 ej längre tillgängliga för uppställning
Stockholm city	2017-07-18	Stockholm city ändrat från linjeplats till driftplatsdel
Stockholm odenplan	2017-07-18	Stockholm odenplan ändrat från linjeplats till driftplatsdel
Flemingsberg	V 41 2016	Spårlängden spår 1 i Flemingsberg ändrad till 365 meter.

Bilaga 5.1 – Trafikinformation

AVSNITT 2.2 DYNAMISK TRAFIKINFORMATION TILL RESENÄR

AVSNITT HÖGTALARE

Första stycket har fått ny lydelse enligt följande:

Högtalarutrop görs för tåg med trafikförändring samt vid trafikhändelser som kräver extra uppmärksamhet. Utrop görs i första hand för att ge information om avgångar, medan utrop för ankomster endast görs i undantagsfall. Högtalarutrop görs normalt klockan 6.00 – 22.00.

Andra styckets sista mening har strukits.

Kommentarer till ändringsförslaget:

Skälen till föreslagen förändring är att undvika att det uppstår missförstånd när utrop avseende ankomst ibland uppfattas som information om avgående tåg, generellt minska mängden utrop för att öka uppmärksamheten på de utrop som är avgörande för resans fullföljande samt att kunna införa utrop på engelska för avgående tåg. Med bibehållet antalet utrop skulle införandet av engelska utrop föranleda en orimligt hög utropsfrekvens på många större och medelstora stationer.

Kapitel 7 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

Avsnitt 7.4 Avvikelser från avtal

7.4.3 ERSÄTTNING FÖR MERKOSTNADER

Första stycket och den första efterföljande punkten i punktlistan, har fått ny lydelse enligt följande:

Trafikverket ska betala ersättning för merkostnader i tågproduktionen som uppstått efter det att tågplanen fastställts, som en följd av nedan angivna situationer, med avdrag för de kvalitetsavgifter som avtalsparten erhållit från Trafikverket på grund av samma händelse och enligt den begränsning som följer enligt nedan:

- Avvikelse i förhållande till fastställt utnyttjande i tågplan och trafikeringsavtal, där Trafikverket är ansvarig och orsakskoder driftledning och infrastruktur har registrerats för såväl merförseningar som inställda tåg*. Vid merförseningar gäller att tåget ska vara försenat med minst 30 minuter till slutstation, varav Trafikverket ska vara ansvarig för merförseningar motsvarande minst 30 minuter.

Näst sist stycket i avsnittet 7.4.3, innan beräkningsexemplet, har fått ny lydelse enligt följande:

**) Begränsning:*

Vad avser merkostnader i tågproduktion för inställda tåg och merförseningar överstigande 30 minuter där Trafikverket är ansvarigt betalar Trafikverket ut maximalt 40 000 000 kronor i ersättning. Så länge de samlade och godkända merkostnaderna för samtliga Trafikverkets avtalsparter uppgår totalt till maximalt 40 000 000 kronor så kommer Trafikverket att betala ut motsvarande belopp. Om summan av merkostnaderna i tågproduktion överstiger detta takbelopp, kommer Trafikverket avtalspart att få ersättning enligt följande andelsberäkning:

Kommentar:

Textändring syftar till att förtydliga begränsningarna för kostnadsersättning.

