



Järnvägsnätsbeskrivning



Innehållsförteckning

1 Allmän information	2
2 Villkor för tillträde och trafikering	5
3 Infrastruktur	8
4 Tjänster	12
5 Kapacitetstilldelning	12
6 Avgifter	15
7 Bilagor	17



1 Allmän information

Järnvägsnätsbeskrivningen omfattar:

Piteå Hamn AB:s spåranläggning, en delvis elektrifierat bangård som är anslutet till Piteå Kommuns spåranläggning, Haraholmsspåret vid linjen mot Piteå, bangården är på Piteå Hamns område och börjar vid grinden till hamnområdet och slutar på hamnområdet.

Backens industrispår, Industrigatan – Fläktgatan, ett icke elektrifierat sidospår som är anslutet till Trafikverkets spåranläggning vid linjen mot Piteå, spåret leder in igenom Backens industriområde och börjar vid växel 50b vid industrigatan och slutar vid Fläktgatan.

Haraholmens industrispår, Svedjan – Haraholmen, ett elektrifierat industrispår som är anslutet till Trafikverkets spåranläggning vid linjen från Piteå, spåret leder in mot Piteå Hamn och börjar vid växel 122 och slutar vid Piteå Hamn.

Energibangården, en bangård som är ansluten till och kommer direkt efter Piteå Hamns spåranläggning.

1.1 Inledning

Järnvägsnätsbeskrivningen presenterar förutsättningarna för att bedriva trafik och att ansöka om kapacitet på järnvägsnätet som Piteå kommun förvaltar.

Järnvägsnätsbeskrivningen innehåller:

- Krav på sökande samt principer för rätten att bedriva trafik, licens, säkerhetsintyg, trafikeringsavtal.
- Beskrivning av infrastrukturen, det vill säga trafikplatser, spårvidd, lastprofil, största tillåtna axellast (STAX), lutning, elektrifiering, hastighet, kommunikationssystem.
- Regler för ansökan om infrastrukturkapacitet samt principer och kriterier för tilldelning av kapacitet.
- Avgiftssystem, inklusive avgifter för vissa särskilt angivna tjänster.

Denna järnvägsnätsbeskrivning beskriver järnvägsinfrastruktur ägd av Piteå Kommun, samt förbindelsepår för anslutning till stamnätet.

Haraholmens industrispår och Backens industrispår ägs av Piteå Kommun.

Piteå kommun är Infrastrukturförvaltare.

Ändamålet med spåranläggningen är att befordra gods med järnväg.

Järnvägsnätet är öppet för alla järnvägsföretag med trafikeringsrätt och som har trafikeringsavtal med Piteå Hamn AB. Även villkoren i detta dokument ska uppfyllas.



1.2 Juridisk status

Ytterst ansvarig för uppgifterna i detta dokument är Piteå kommun.

1.3 Giltighetstid och ändringar

Järnvägsnätsbeskrivningen gäller från och med 2023-06-09 och tills vidare.

Eventuella ändringar görs vid behov och i samråd med berörda parter och kommer att publiceras på Piteå Hamns hemsida, (www.piteaportandhub.se), och Piteå kommuns hemsida, (www.pitea.se).

Den som tilldelats kapacitet som berörs av ändringen kommer att meddelas skriftligen.

1.4 Systematiskt förbättringsarbete

Piteå kommun arbetar med att kontinuerligt förbättra dess järnvägsinfrastruktur, dess utrustningar och anläggningar för detsamma.

Samtliga intressenter i och kring järnvägsinfrastrukturen har möjlighet att kontakta Infrastrukturförvaltaren direkt i de fall kommentarer, synpunkter och förbättringsförslag uppkommer. Infrastrukturförvaltaren, enligt 1.5, ansvarar för återkoppling och handläggning av vart ärende som anges.

1.5 Kontakter för mer detaljerad information

Frågor och kompletterande information om denna Järnvägsnätsbeskrivning (JNB), kan lämnas av infrastrukturansvarig järnväg:

Mikael Borg, Tel: +46 (0)70-656 23 81

E-post: mikael.borgh@pitea.se

Adress: Piteå kommun Att: Infrastrukturansvarig/Mikael Borg Öjagatan 95 943 36 Öjebyn

Övriga kontakter se bilaga 4.

1.6 Publicering

Järnvägsnätsbeskrivningen publiceras på Piteå Hamns hemsida och Piteå kommuns hemsida.

Vid nyutgåva tilldelas järnvägsnätsbeskrivningen via e-post de järnvägsföretag som innehar giltigt trafikeringsavtal med Piteå Hamn AB.

1.7 Samarbete mellan Infrastrukturförvaltare

Piteå kommun samarbetar med Piteå Hamn AB och Trafikverket.

Piteå Hamn AB hanterar kapacitetstilldelning för både Piteå Hamn och Piteå Kommun.



1.8 Förkortningar och definitioner

ATC Automatic Train Control

BVF Banverkets föreskrifter

JTF Järnvägsstyrelsens trafikföreskrift

RID Europa-gemensamt regelverk för transport av farligt gods på järnväg

TRI Trafiksäkerhetsinstruktion

TRAV Trafikeringsavtal

SFS svensk författningssamling

SRVFS Statens räddningsverks författningssamling

Ad hoc process

I de fall behov av tåglägen uppkommer med kortare framförhållning, kan tåglägen ansökas och tilldelas utifrån resterande kapacitet på spåranläggningen.

EN471

Skyddskläder med hög synbarhet, indelat i 3 klasser.

Infrastrukturförvaltare

Den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningen som hör till infrastrukturen, exempelvis Trafikverket, Piteå kommun, Piteå Hamn.

Järnvägsfordon

Rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår.

Järnvägsföretag

Den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik.

Järnvägsnät

Järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma Infrastrukturförvaltare.

Största tillåten axellast (STAX)

Ett mått på hur mycket varje hjulaxel får belasta spåret.

Största tillåtna vikt per meter (STVM)

Beräknas som produkten av järnvägsfordonets bruttovikt dividerat med fordonets längd över buffertarna.

Trafikeringsavtal

Avtal mellan Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag avseende förutsättningar och villkor för trafik på järnvägsnät.

Tågplan

Plan för användning av järnvägsinfrastruktur under viss angiven period.

2 Villkor för tillträde och trafikering

2.1 Allmänna tillträdesvillkor

För att få trafikera det järnvägsnät som Infrastrukturförvaltaren förvaltar krävs det tillstånd i form av licens jämte säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd.

Den som ansöker om kapacitet kan komma att måsta redovisa egna ekonomiska förhållanden.

Nuvarande nyttjande innebär ingen koppling mot internationell trafik.



2.1.1 Trafikeringsrätt

Trafikeringsrätt har järnvägsföretag som är godkända av Transportstyrelsen.

2.1.2 Ansvar

Järnvägsföretag skall kunna uppvisa försäkring som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafiken.

2.2 Allmänna affärsvillkor

För att få trafikera Piteå kommuns spåranslagning måste järnvägsföretaget träffa avtal med Infrastrukturförvaltaren. I avtalet ingår bland annat parternas rättigheter och skyldigheter avseende ansvar för skada.

2.2.1 Ramavtal

Ett ramavtal är ett avtal om nyttjande av infrastruktur som avser längre tid än en tågplan. Infrastrukturförvaltaren kan träffa sådana avtal med järnvägsföretag eller trafikorganisatörer. Ramavtal kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller om avtalet på annat sätt utformas så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

2.2.2 Trafikeringsavtal

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har tecknats.

Trafikeringsavtal enligt Järnvägsmarknadslagen **SFS 2022:365) 6 Kap § 27** skall tecknas efter det att kapacitet har tilldelats. I trafikeringsavtalet anges vilka styrande dokument som järnvägsföretaget måste följa.

Trafikeringsavtalet anger förutsättningar för trafiken. Villkoren i ett trafikeringsavtal behöver för sin giltighet inte godkännas av någon annan än avtalsparterna. Vid oenighet om villkoren i ett trafikeringsavtal kan dock Transportstyrelsen, på begäran av någon av parterna, fastställa vilka villkor som skall gälla för den aktuella trafiken, i den utsträckning det är nödvändigt för att villkoren skall uppfylla bestämmelserna i järnvägsmarknadslagen. Det beslut som Transportstyrelsen fattar i ärendet kan överklagas i länsrätten.

De tjänster som inte avtalas genom trafikeringsavtal kräver särskild överenskommelse.

2.3 Operativa regler

Piteå kommun har en trafiksäkerhetsinstruktion (TRI) vilken kan laddas ned från www.piteaortandhub.se eller erhållas av infrastrukturansvarig på Piteå kommun.

2.4 Specialtransporter

Specialtransporter ska föränmälas till Piteå Hamn AB:s anläggningar. Den som ansvarar för växlingsrörelsen ansvarar för att specialtransporten framförs så att den ej orsakar skada.



2.5 Farligt gods

Bestämmelser för järnvägstransport av farligt gods finns i regelverket **RID** (internationellt) respektive **RID-S** (nationellt). **Lagen (2006:263)** och **förordningen (2006:311)** om transport av farligt gods innehåller de grundläggande bestämmelserna.

2.6 Behörighetskrav för operativ personal

För att få utföra trafik på Piteå kommuns spåranläggning måste krav som framgår av Järnvägssäkerhetslag (**2022:367**), Järnvägsförordningen (**2022:429**), lagen om behörighet för lokförare (**2011:725**), förordningen om behörighet för lokförare (**2011:728**) och föreskrifter som gäller med stöd av dessa författningar vara uppfyllda.

Järnvägsföretagens uppfyllande av dessa krav granskas genom Transportstyrelsens tillståndsprövning, bland annat med avseende på järnvägsföretagets bestämmelser om utbildning och behörighetskrav på hälsa och hälsoundersökning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

Järnvägsföretagen ansvarar för att de bestämmelser och villkor som ligger till grund för tillståndsgivningen följs.

Personal som inte utför arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten, men som måste vistas och arbeta inom spårområdet, ska följa Trafikverkets kompetenskrav för tillträdes- och säkerhetsfunktioner. (**TDOK 2014:0230**).

2.7 Provkörning av fordon

Provkörning får ej genomföras utan tillstånd från Infrastrukturförvaltaren.

2.8 Säkerhet inom spårområdet

Av säkerhetsskäl får endast den som har tillstånd av Infrastrukturförvaltaren, terminaloperatören eller järnvägsföretag vistas inom spårområdet enligt Trafikverkets definition.

2.8.1 Varselkläder

Alla personer som vistas inom spårområdet skall bära varselkläder eller varselväst med reflexer. Reflexytan och **reflexplaceringen** skall följa standard **EN 471**, lägst **klass 2**. Vilket innebär 0,5 m² fluorescerande material och 0,13 m² reflekterande material.

Se bild 1 nedan.



Bild 1 Exempel på varselkläder EN471 Klass 2.

3 Infrastruktur

3.1 Inledning

Enligt järnvägsmarknadslagen ska en Infrastrukturförvaltare upprätta en järnvägsnätsbeskrivning (detta dokument) över det järnvägsnät som förvaltaren råder över. Beskrivningen ska innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för tillträde till och användning av infrastrukturen och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet.

3.2 Järnvägsnätets omfattning

Piteå kommun förvaltar i dagsläget följande:

- Bangård vid Piteå Hamn
- Energibangården
- Backens industrispår vid Industrigatan
- Fläktgatan
- Haraholmens Industrispår, växel 122 (mot Svedjan)
- Haraholmen

3.2.1 Gränser

Gränsen mot Trafikverkets infrastruktur för industrispåret Industrigatan – Fläktgatan (Backen) är belägen vid spårväxel 50b, km 51+223.

Gränsen mot Trafikverkets infrastruktur för Industrispåret Svedjan – Haraholmen är belägen vid spårväxel 122, km 55+843.

3.2.2 Anslutande infrastruktur

Spåren ansluter till Trafikverkets infrastruktur.

3.2.3 Ytterligare information

Gränsen mellan Trafikverkets och Piteå Kommuns spår är markerade med skyltar. Text: ”Här slutar Banverkets spår” respektive ”Här börjar Banverkets spår”.



3.3 Beskrivning av infrastrukturen

3.3.1 Bangård vid Piteå Hamn

I bilaga 1 finns översikt över spåranläggningen. **Längd**

Spårtyp

Spårvidd

Driftplatser

Lastprofil

Största Tillåtna Axellast (STAX)

Största Tillåtna Vikt per meter (STVM)

Lutning

Största tillåtna hastighet

Elförsörjning

Kontaktledningssystem

Trafikstyrning och kommunikationssystem

ATC

Totalt ca 2 450 spårmeter, inkl. elektrifierat rundgångsspår

Vignolräl, SJ43, BV 50 räl och Gaturäl
1435 mm

Nej

Spåranläggningen uppfyller lastprofil A, se bild 2

25 ton

8,0 ton

Maximal lutning 18 ‰.

10 km/h

Ja, delvis via Trafikverkets högspänningsanläggning

Ja, S 7.1/7.1 kN System

Ingen signalanläggning

Nej



3.3.2 Energibangård

I bilaga 1 finns översikt över spåranläggningen. **Längd**

Spårtyp

Spårvidd

Driftplatser

Lastprofil

Största Tillåtna Axellast (STAX)

Största Tillåtna Vikt per meter

(STVM)

Lutning

Största tillåtna hastighet

Elförsörjning

Kontaktledningssystem

Trafikstyrning och

kommunikationssystem

ATC

Totalt 265+425 (690) spårmeter

Vignolräl, SJ43

1435 mm

Nej

Spåranläggningen uppfyller lastprofil

A, se bild 2

22,5 ton

6,4 ton

Maximal lutning 10‰.

10 km/h

Nej

Nej

Ingen signalanläggning

Nej

3.3.3 Backens industrispår

I bilaga 1 finns översikt över spåranläggningen. **Längd**

Spårtyp

Spårvidd

Driftplatser

Lastprofil

Största Tillåtna Axellast (STAX)

Största Tillåtna Vikt per meter (STVM)

Lutning

Största tillåtna hastighet

Elförsörjning

Kontaktledningssystem

Trafikstyrning och

kommunikationssystem

ATC

Totalt 915 spårmeter, utöver detta finns 4 lastspår med längder mellan 104 och 151 spårmetrar

Vignolräl, SJ43 räl

1435 mm

Nej

Spåranläggningen uppfyller lastprofil A, se bild 2

22,5 ton

6,4 ton

Maximal lutning 3 ‰.

30 km/h

Nej

Nej

Ingen signalanläggning

Nej



3.3.4 Haraholmens Industrispår, Svedjan (vx 122) - Haraholmen

I bilaga 1 finns översikt över spåranläggningen. Längd	8 700 spårmeter,
Spårtyp	Vignolräl, SJ43 och 50 E3 räl
Spårvidd	1435 mm
Driftplatser	Nej
Lastprofil	Spåranläggningen uppfyller lastprofil A, se bild 2
Största Tillåtna Axellast (STAX)	25 ton
Största Tillåtna Vikt per meter (STVM)	8,0 ton
Lutning	Maximal lutning 24 %.
Största tillåtna hastighet	30 km/h
Elförsörjning	Ja, via Trafikverkets högspänningsanläggning
Kontaktledningssystem	Ja, S 7.1/7.1 kN System
Trafikstyrning och kommunikationssystem	Ingen signalanläggning Spårväxel 122 kontrolleras från Trafikledningscentralen i Boden.
ATC	Nej

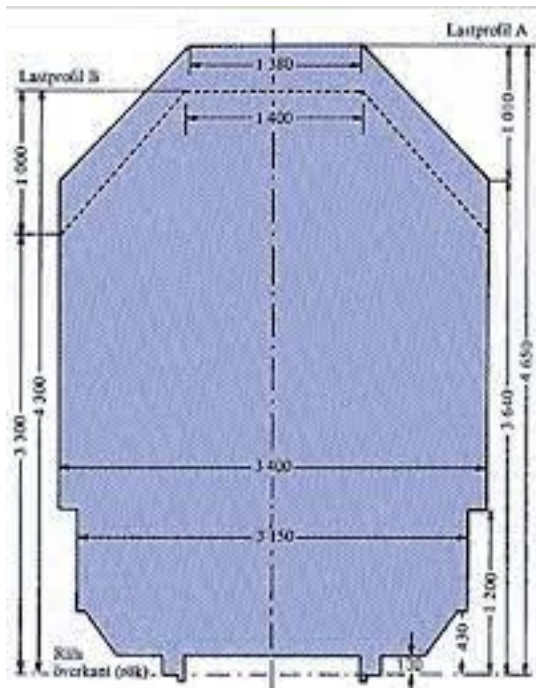


Bild 2 Lastprofil A (största bredd 3 400 millimeter och högsta höjd 4 650 millimeter).



3.4 Trafikrestriktioner

Det kan förekomma restriktioner till följd av skador på infrastrukturen (på grund av järnvägsolycka, översvämning, naturhändelse eller liknande). Upplysningar om sådana restriktioner lämnas av Piteå kommun och/eller Trafikverket.

3.4.1 Särskild infrastruktur

Inga restriktioner.

3.4.2 Miljörestriktioner

Tomgångskörning på spårområdet får ej förekomma.

3.4.3 Farligt gods

Transporter av farligt gods som uppfyller kraven under punkt 2.7 accepteras.

3.4.4 Broar

Inga broar finns inom spårområdet.

3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

Piteå kommun har inga större planerade åtgärder som påverkar infrastrukturens tillgänglighet de närmaste åren.

3.6 Planerad utveckling av infrastrukturen

Piteå kommun planerar att ta spår 3 på Energibangården i drift innan 2025 för att inledningsvis nyttjas som uppställningsspår för vagnar.

3.6.1 Kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan

Om kapacitetsförstärkning blir aktuellt offentliggörs detta på Piteå Hamns hemsida, www.piteaportandhub.se och Piteå kommuns hemsida, www.pitea.se.

4 Tjänster

4.1 Sidospår för reparation av vagnar

Sidospår för reparation av vagnar finns i begränsad omfattning vid sidospåren på Piteå Hamns bangård.

Respektive järnvägsföretag måste själv avtala och ansvara för egen vagnsreparation. Infrastrukturförvaltaren skaffar access till, och informerar om gällande rutiner, i de fall vagnsreparation ska utföras inom Piteå Hamns bangård eller Energibangården.



4.2 Tjänsteleverantörer

Tjänsten med lastning och lossning inom Bangård vid Piteå Hamn tillhandahålls av Infrastrukturförvaltaren kontrakterade operatören ShoreLink. Kontaktuppgifter finns under stycket för rubriken *1.5. Kontakter för mer detaljerad information.*

4.3 Växling

Järnvägsföretagen som Piteå Hamn AB har trafikeringsavtal med ansvarar för samtliga växlingsrörelser på anläggningen.

4.4 Infrastrukturförvaltaren tillhandahåller ej

Det saknas anläggning för bränslepåfyllning av diesel eller motsvarande.

5 Kapacitetstilldelning

5.1 Inledning

Trafikverket beslutar om tilldelning av kapacitet på av Trafikverket förvaltade spår förbi växel 50a och fram till växel 122. Vid växel 50a innan Piteå Central och växel 122 finns gränser där Piteå kommun tar vid som Infrastrukturförvaltare för spåranläggningar beskriva under punkt 3.2.

Piteå Hamn AB har avtal med Infrastrukturförvaltaren att fördela och besluta om tilldelning av kapacitet till Backens bangård efter växel 50 a och växlingsområde 4 efter växel 122.

Piteå Hamn AB fördelar och beslutar om tilldelning av kapacitet inom Piteå hamns bangård, Energibangården och Backens bangård.

Piteå Hamn AB samverkar med tjänsteleverantören ShoreLink som beslutar i frågan om detaljerad produktionsoptimering för spåren vid Piteå Hamns bangård inom växlingsområde 4.

Sista datum för ansökan om kapacitet för nästkommande års tidtabell är 1 Maj innevarande år. Inledande samråd med parterna sker före 15:e augusti innevarande år.

Tilldelad kapacitet för nästkommande år gäller 365 dagar med start 2: a lördagen i december innevarande år.



5.2 Ansökan

För information om Trafikverkets kapacitetstilldelningsprocess se:
bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/jarnvag/Trafikledning/

Infrastrukturförvaltaren Piteå kommun har en egen kapacitetstilldelningsprocess för följande delar:

- Bangård vid Piteå Hamn från Trafikverkets spår vid växel 122
- Backens industrispår från Trafikverkets växel 50b
- Energibangården vid Piteå Hamn

Ansökan skall vara skriftlig och skickas via e-mail till Piteå Hamn AB enligt uppgifter under punkt 1.5
Kapacitetsansökan ska innehålla följande uppgifter:

- Företag och kontaktuppgifter
- Vilken av bangård som avses (Energibangården, Piteå Hamns bangård och eller Backens bangård)
- Vilket spår/vilka spår som avses på respektive bangård
- Antal vagnar och längd på vagnar
- Vilken period, veckodagar och tidpunkt på dygnet
- Vilken typ av lok som avses brukas (Ellok, Lok med förbränningsmotor eller en hybridlösning)
- Behov av uppställningsspår med tider och önskad spårlängd (ex. vagns rep.)

Tilldelnings- och trafikeringsavtalsprocessen beskrivs i bilaga 2 & 3.

Om tilldelad kapacitet inte nyttjas så ska Piteå Hamn AB informeras om detta så att kapaciteten kan upplåtas åt annat järnvägsföretag eller nyttjas för spårarbeten.

Piteå Hamn förbehåller sig rätten att återkalla tilldelad kapacitet i de fall den inte brukas under en period av tre månader.

Ansökning om kapacitet under innevarande år skickas till Piteå Hamn AB som fördelar eventuell restkapacitet.

5.3 Produktionsoptimering

Med produktionsoptimering menas den operativa styrningen som krävs för att lasta och lossa så effektivt som möjligt. Det kan vara beslut om vilket spår/del av spår som ska nyttjas, detaljerad vagnsuppställning och liknande samt nödvändiga operativa uppgifter.

Beslut rörande produktionsoptimering inom Bangård vid Piteå Hamn görs av ShoreLink som är den av Infrastrukturförvaltaren kontrakterade operatören för lastning och lossning.

5.4 Prioritering

Piteå Hamns infrastruktur är för närvarande inte överbelastad. Prioritering av kapacitetstilldelning görs utifrån den lösning som ger mest långsiktig godsomsättning.

Vid en eventuell tvist om kapacitetstilldelningen så kallar Infrastrukturförvaltaren till förhandling med berörda parter.

Kan förhandlingen ej lösa tvistefrågan utan att tvisten kvarstår kan den förfördelade parten ansöka om prövning av fristen hos järnvägsstyrelsen om tvisten grundar sig på järnvägslagen.



5.5 Tildelning av kapacitet för underhållsarbeten och banarbeten

Särskild överenskommelse och avtal om banarbete, som begränsar framkomligheten på spåranläggningarna, träffas alltid före genomförande med berörda parter. Undantag är akuta åtgärder.

5.6 Särskilda åtgärder i händelser av störningar

Infrastrukturförvaltaren har tecknat avtal om återuppbyggnad av spåranläggning efter eventuell olycka. Detta avtal har tecknats med spårrentreprenören, se kontakt bilaga 4. Entreprenör som svarar för återuppbyggnad informerar Trafikverket trafik om när, hur och i vilken omfattning växlingsrörelser kan tillåtas passera platsen för händelsen.

Röjningsmedgivande lämnas av entreprenören för underhållet av spåranläggningen. Gällande övriga rutiner vid röjningsmedgivande hänvisas till ”Trafiksäkerhetsinstruktion” utfärdad av Piteå kommun och godkänd av Transportstyrelsen.

5.7 Tvistlösning

Infrastrukturförvaltaren fastställer vid tvist om tåglägen ett datum för förhandling till vilken involverade parter i tvisten kallas. Syftet med förhandlingen är att försöka lösa tvisten. Förhandlingen resulterar i ett erbjudande till parterna. Kan förhandlingen ej lösa tvistefrågan utan att tvisten kvarstår kan den förfördelade parten ansöka om prövning av fristen hos Transportstyrelsen om tvisten grundar sig på järnvägslagen.

6 Avgifter

6.1 Avgiftssystem

Grunden till spåravgiften avser ett omlopp på spåranläggningen, det vill säga en total avgift från det att vagnen växlas in till den hämtas för vilket järnvägsföretaget har ansvar att både redovisa och erlägga.

Avgift enligt gällande beslut i kommunfullmäktige är för närvarande 2 kr/ton. Vid vagnuppställning tillkommer ytterligare avgifter enligt 5.3

6.2 Viktuppgift gods

Godsvikten ska redovisas som viktuppgift från avsändare eller mottagare. Om viktuppgiften är osäker kan det för enklare administrativ hantering anges en schablon godsvikt om 45 ton/vagn användas.



6.3 Avgifter för vagnuppställning

Järnvägsföretag har rätt att ställa upp vagnar på spåranläggningen till nedan angivna avgifter:

- Backenspåret Ingen avgift
- Piteå Hamn bangård 50 kr/vagn och dygn (påbörjas efter 3:e dygnet)
- Energibangården 50 kr/vagn och dygn (påbörjas efter 3:e dygnet)

6.4 Emissionsavgift

En emissionsavgift tas ut för lok och motorvagnar som drivs med fossila drivmedel som ankommer till eller avgår från hamnen med järnväg. Emissionsavgiften är 50 kr per lok/motorvagn.

6.5 Avgiftsbefrielse

Följande trafik är befriad från avgifter:

- Arbetsfordon och vagnar vid drift, underhåll och investering på anläggningar.
- Test och kontrollutrustning med avsikt att utföra besiktningar, undersökningar etcetera

6.6 Redovisning av underlag

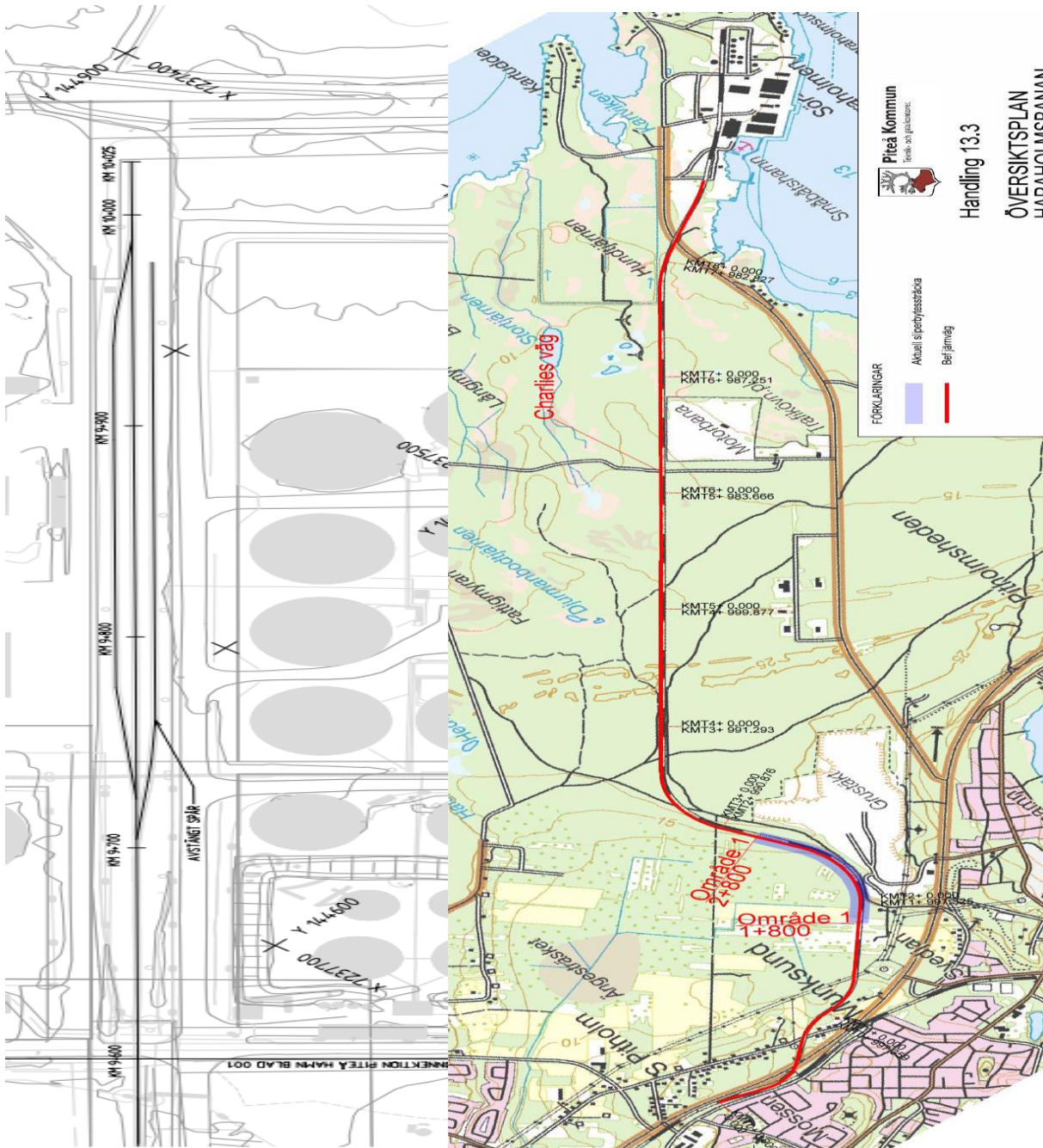
Det åligger Järnvägsföretaget att inom 30 dagar, efter månads- eller kvartalsavslut, redovisa viktuppgifter på transporterat gods till Infrastrukturförvaltaren.

Viktuppgiften lämnas sammanställd och överskådlig, per post eller E-post, till:

Piteå Hamn AB Farleden 54, 941 43 Piteå eller till mailadressen: info@piteaport.se

Med viktuppgiften skall järnvägsföretaget bifoga faktureringsadress, inklusive eventuellt referens-, objekts-, ansvarsnummer eller dylikt.



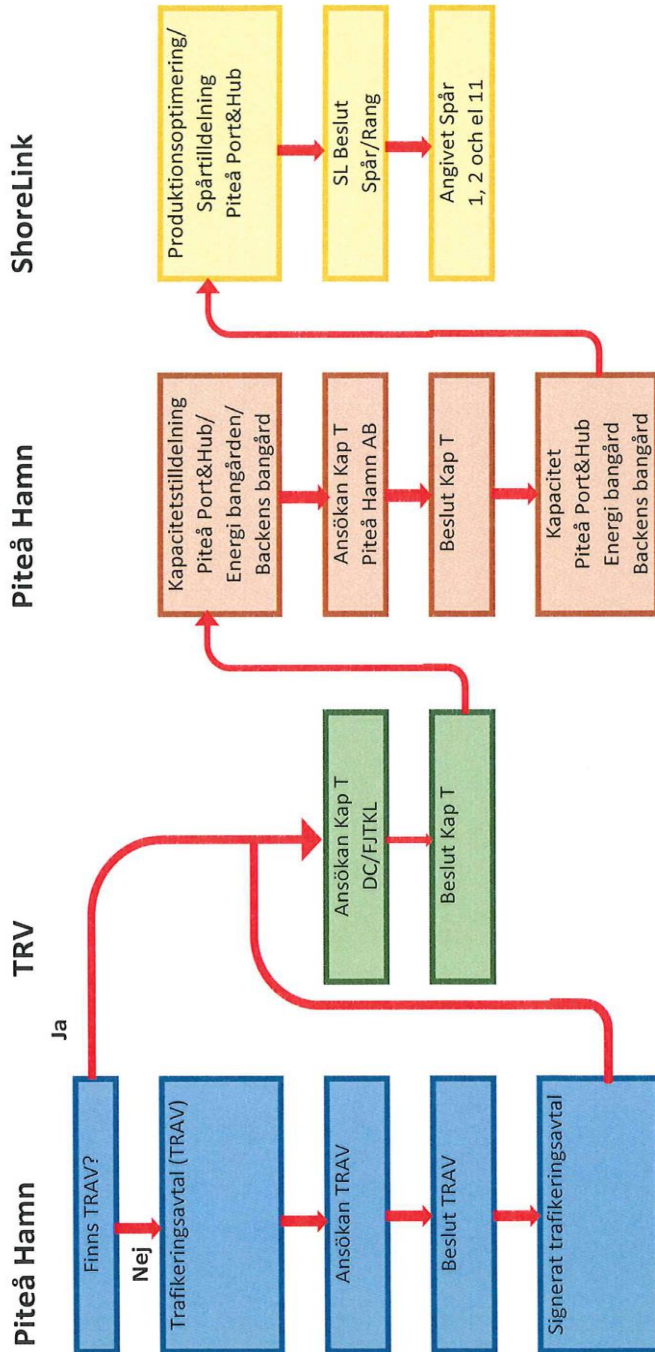


Handling 13.3

ÖVERSIKTSPLAN
LADDAJUN MCDMMAN



Bilaga 2 Kapacitetstilldelningsprocess





Bilaga 3 Kapacitetstilldelningsprocessen under året

Tilldelningsprocess

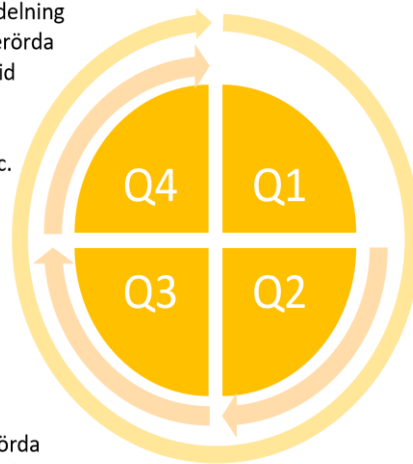
Tilldela

Piteå Hamn beslutar om kapacitetstilldelning i den nya tågplanen och informerar berörda parter. Kompletterande samråd sker vid behov.

Ny tågplan giltig från 2a lördagen i Dec.

Samordna

Piteå Hamn kallar till samråd med berörda parter för att samordna ansökningar och verksamhet inför kommande års tågplan.



Dialog

Piteå Hamn har dialog med berörda parter om hur verksamheten fungerar i den nya tågplanen.

Ansöka (1 Maj)

Järnvägsföretagen skickar in ansökningar inför kommande års tågplan.



Bilaga 4 Övriga kontakter

Trafikledning

Funktion	Namn	Telefonnummer
Tågklararen Boden		0921-34 23 06
Växlingen Piteå	Green Cargo	070-766 58 74
Olyckor tillbud och andra avvikelser	Transportstyrelsens telefonberedskap	0771-51 09 20 0746-46 31 85

Spårentreprenör

Funktion	Namn	Telefonnummer
Drift & Underhåll, besiktningar	InfraNord	010-121 10 00

Tjänster, Lastning, lossning & produktionsoptimering

Funktion	Namn	Telefonnummer
Växel	ShoreLink	0911-23 22 00