



Katrineholms kommun \

## ***Järnvägsnätbeskrivning för Katrineholm Rail Point AB .***

***Version 1***

***Uppdaterad 20091101***

### INNEHÅLLSFÖRTECKNING

#### **1 ALLMÄN INFORMATION**

- 1.1 INLEDNING
- 1.2 JURIDISK STATUS
- 1.3 GILTIGHETSTID OCH ÄNDRINGAR
- 1.4 PUBLICERING
- 1.5 KONTAKT FÖR MER DETALJERAD INFORMATION
- 1.6 SAMARBETE MELLAN INFRASTRUKTURFÖRVALTARE

#### **2 VILLKOR FÖR DEM SOM VILL TRAFIKERA INFRASTRUKTUREN**

- 2.1 INLEDNING
- 2.2 ALLMÄNNA TILLTRÄDESVILLKOR
- 2.3 ANSÖKAN OM TÅGLÄGE
- 2.4 ALLMÄNNA AFFÄRSVILLKOR
- 2.5 OPERATIVA REGLER
- 2.6 SPECIALTRANSPORTER
- 2.7 FARLIGT GODS
- 2.8 PROVKÖRNING AV FORDON

#### **3 INFRASTRUKTUR**

- 3.1 INLEDNING
- 3.2 JÄRNVÄGSNÄTETS OMFATTNING
- 3.3 BESKRIVNING AV INFRASTRUKTUREN
- 3.4 TRAFIKRESTRIKTIONER
- 3.5 INFRASTRUKTURENS TILLGÄNGLIGHET
- 3.6 PLATSER DÄR TJÄNSTER TILLHANDAHÅLLS
- 3.7 PLANERAD UTVECKLING AV INFRASTRUKTUREN

## **4 KAPACITETSTILLDELNING**

4.1 INLEDNING

4.2 PROCESSBESKRIVNING

4.3 ANSÖKAN OM KAPACITET

4.4 KRITERIER FÖR KAPACITETSTILLDELNING, PRIORITERINGSREGLER

4.5 TILLDELNINGSPROCESSEN

4.6 TILLDELNING AV KAPACITET FÖR UNDERHÅLLSARBETE OCH ANDRA BANARBETEN

4.7 TILLDELAD KAPACITET SOM INTE UTNYTTJAS

4.8 SPECIALTRANSPORTER OCH FARLIGT GODS

4.9 SÄRSKILDA ÅTGÄRDER I HÄNDELSER AV STÖRNINGAR

## **5 TJÄNSTER**

5.1 INLEDNING

5.2 MINIMIPAKET AV TILLTRÄDESTJÄNSTER

5.3 BANTILLTRÄDESTJÄNSTER SAMT TILLHANDAHÅLLANDE AV TJÄNSTER

5.4 TILLÄGGSTJÄNSTER

## **6 AVGIFTER**

6.1 AVGIFTSPRINCIPER

6.2 AVGIFTSSYSTEM

6.3 FÖRÄNDRINGAR AV AVGIFTER

6.4 DEBITERING

## **BILAGEFÖRTECKNING**

BILAGA 1. TIDPLAN FÖR TÅGPLANEARBETET (Banverkets hemsida)

BILAGA 2. TRAFIKSÄKERHETSINSTRUKTION, TRI

BILAGA 3. ÖVERSIKTSPLAN KRP:001

## **1 ALLMÄN INFORMATION**

### **1.1 Inledning**

Katrineholm Rail Point AB (benämnes KRPAB) bedriver verksamhet huvudsakligen bestående av lossning och lastning av järnvägsvagnar samt anslutande godshantering, inklusive administration. En del av industrispåren nyttjas för uppställning av vagnar under tiden lastning och lossning pågår. På Katrineholms Kommuns infrastruktur erbjuds:

- Bantillträde. Tillträde till spåren för olika rörelseformer
- Tjänster, dvs. lossning och lastning samt administrativa tjänster.

Järnvägslagen, 6 kap, §23

### **1.2 Juridisk status**

#### **1.2.1 Ansvar**

Katrineholms Kommun är infrastrukturförvaltare och svarar för innehållet i denna järnvägsnätbeskrivning. Vad avser bantillträdestjänster tillhandahålls dessa på Kommunens uppdrag av KRPAB. Tjänster som tillhandahålls;

- på KRPAB:s område (hantering av containers, trailers, tankar och växelflak) av KRPAB
- på KRPAB:s område (hantering av vagnar med lösgods, strip och stuff)

### **1.3 Giltighetstid och ändringar**

#### **1.3.1 Giltighetsperiod**

Denna järnvägsnätbeskrivning gäller från och med 2009-11-01 och tills vidare. Datum specifika för respektive tågplaneperiod återfinnes i ***bilaga 1***, finns på BV:s hemsida.

#### **1.3.2 Ändringar**

[www.krpab.se](http://www.krpab.se). På denna sida kommer att framgå när och hur berörda parter kan framföra synpunkter efter att ändring skett.

#### **1.4 Publicering**

Järnvägsnätbeskrivningen publiceras på KRPAB:s hemsida.

### **1.5 Kontakt för mer detaljerad information**

Mer detaljerad information om denna järnvägsnätbeskrivning kan ges av;

**Bo Eriksson produktionschef KRPAB telefon 0705-84 53 00 telefontid 0900-1500**

### **1.6 Samarbete mellan infrastrukturförvaltare**

Angränsande infrastrukturförvaltare är Banverket. Samarbete sker med Banverket under tilldelningsprocessen för att säkerställa att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Med detta avses att planeringen samordnas så att tåg till Katrineholm ( KRPAB) kan växlas in på Katrineholms Kommuns infrastruktur i rätt tid samt växlas ut från densamma till BV infrastruktur. Hur samarbetet sker redovisas i kapitel 4.

## **2 VILLKOR FÖR DEM SOM VILL TRAFIKERA INFRASTRUKTUREN**

### **2.1 Inledning**

I detta avsnitt beskrivs villkoren för de parter som önskar trafikera infrastrukturen. På Katrineholms Kommuns infrastruktur sker ingen persontrafik.

### **2.2 Allmänna tillträdesvillkor**

#### **2.2.1 Villkor för att ansöka om tågläge**

Licensierade järnvägsföretag med säkerhetsintyg med säte inom EES eller i Schweiz eller auktoriserade sökanden kan ansöka om tillträde till infrastrukturen. Ansökan kan omfatta alla rörelseformer.

För att ansöka om en tjänst (hanteringen av lasten, dvs. lossning och lastning, och relaterade tjänster) ställs inte kravet enligt ovan. En sådan ansökan kan således göras av andra aktörer än bara järnvägsföretag. Se vidare i kapitel 4 angående processbeskrivning.

Järnvägslagen, 5 kap, §3 samt 3 kap §5

Järnvägslagen, 6 kap, §23

#### **2.2.2 Trafikeringsrätt**

Katrineholms Kommuns infrastruktur upplåts åt järnvägsföretag att trafikera i enlighet med JL 5 kap 3§.

#### **2.2.3 Ansvar**

Initialt gäller att Katrineholms Kommun (KRPAB på uppdrag av kommunen) i egenskap av infrastrukturförvaltare bär ansvar gentemot tredje man för skada till följd av järnvägsdriften på spåret som enligt gällande rätt åvilar innehavare av spåranläggning vid upplåtelse till annat järnvägsföretag. Vad Katrineholms Kommun (KRPAB) kan få utge i ersättning för sådan skada skall järnvägsföretag slutligt svara för om det är järnvägsföretag eller dess personal som vållat skadan (regress). Detta innebär att vid skada till följd av olyckshändelse inom Katrineholms spåranläggning ansvarar järnvägsföretaget för samtliga kostnader som är hänförliga till järnvägsföretagets förorsakade skada. Vid olyckor, tillbud eller missöden skall rutiner tillämpas i enlighet med gällande TRI. För godsskador tillämpas gällande version av NSAB 2000. I trafikeringsavtalet som tecknas med respektive järnvägsföretag efter tilldelning av infrastrukturkapacitet finns mer detaljerade bestämmelser angående ansvars- och ersättningsförhållanden. Enligt 3 kap järnvägslagen (2004:519) om tillstånd för järnvägsföretag skall försäkring eller annat likvärdigt arrangemang finnas, som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafik. Järnvägstrafiklagen (1985:192) reglerar järnvägens skadeståndsrättsliga ansvar gentemot järnvägens kunder och tredje man. Lagen har i egenskap av speciallag företräde i förhållande till allmänna skadeståndsrättsliga regler.

### **2.3 Ansökan om tågläge**

Hur ansökan om tågläge går till redovisas i kapitel 4.

### **2.4 Allmänna affärsvillkor**

#### **2.4.1 Avtal rörande bantillträde (trafikeringsavtal)**

I samband med att ett tågläge tilldelats skall järnvägsföretaget ingå de avtal av administrativ,

teknisk och ekonomisk natur som behövs för utnyttjande av tågsläget (trafikeringsavtal). Järnvägstrafik får inte utföras på infrastrukturen utan att trafikeringsavtal har träffats. Giltiga avtal skall vara tecknade inom en månad från att tågplanen med tilldelade tågslägen offentliggjorts. Kan trafikavtal ej tecknas, och detta beror på järnvägsföretaget, äger KRPAB (på Kommunens Uppdrag)rätt att träffa trafikavtal med annat järnvägsföretag, gällande det tilldelade tågsläget. För tillträde till Katrineholms Kommuns infrastruktur tillämpas ett tvådelat trafikeringsavtal. Den första delen innehåller övergripande villkor angående trafikeringen. Detta avtal benämns **affärsavtal**. Den andra delen innehåller villkor angående varje enskilt tilldelat tågsläge. Detta avtal benämns **produktionsavtal**. Om det är så att flera järnvägsföretag kommer att trafikera samma infrastruktur kommer även **samordningsavtal** att upprättas mellan dessa företag, vilket mer detaljerat kommer att styra hur trafikeringen skall utföras. Ramavtal rörande utnyttjande av infrastrukturen som avses i JL 6 kap 21 § tecknas normalt ej. Järnvägslagen 6 kap, §22

#### **2.4.2 Avtal rörande tjänster**

Ett antal olika tjänster kan skraddarsys till paket för kunder utifrån deras önskemål. Något som är gemensamt för allt gods som fraktas till/från terminalen är att lossning/lastning av godset måste ske, vilket kan levereras av olika aktörer. Om tjänsten skall levereras av KRPAB kommer ett tvådelat avtal att tecknas, liknande vad som beskrivits ovan. Den första delen, som benämns **affärsavtal** även här, innehåller övergripande, generella, villkor angående de tjänster som skall levereras. Den andra delen (**produktionsavtal**)tecknas för varje enskilt tåg och denna reglerar mer detaljerat de tjänster som skall levereras. Det bör poängteras särskilt att det inte ställs samma krav på den som ansöker om /tecknar ett avtal angående tjänster i förhållande till den som ansöker om spårtilträde. Detta har beskrivits i avsnitt 2.2.1.

#### **2.5 Operativa regler**

Det operativa regelverket som gäller för Katrineholms Kommuns infrastruktur, vilket trafikerande järnvägsföretag skall iaktta, finns beskrivet i en trafiksäkerhetsinstruktion (TRI). Denna återfinnes i **bilaga 2**. Kompletterande information angående TRI kan lämnas av Bo Eriksson produktionschef, KRPAB telefon 0705- 84 53 00 telefontid 0900-1500

##### **2.5.1 Samordningsavtal**

Om det är så att flera järnvägsföretag sökt och tilldelats kapacitet på infrastrukturen kommer formerna för det operativa nyttjandet (utöver TRI) att behöva regleras mellan de järnvägsföretag som kommer att nyttja infrastrukturen. Detta kommer att ske genom att ett samordningsavtal upprättas där trafikledning mm regleras. Ett sådant avtal kommer eventuellt att behöva samordnas med angränsande infraägare (Banverket).

##### **2.5.2 Utbildning**

Om kapacitet tilldelas järnvägsföretag som inte tidigare trafikerat Katrineholms Kommuns infrastruktur kommer utbildning att anordnas för den personal som skall ha tillträde till infrastrukturen. Utbildningen kommer omfatta operativa regler (TRI), dels vara praktisk (var finns växlar, hur manövreras dessa, grindar, manövrering av vägskyddsanläggningar osv.)

#### **2.6 Specialtransporter**

Specialtransporter är transporter som överskrider någon teknisk norm för infrastrukturen,

t.ex. STAX (största axeltryck). Om behov finns att framföra en specialtransport på infrastrukturen skall **Bo Eriksson produktionschef kontaktas på telefon 0705- 84 5300 telefontid 0900-1500** för diskussion om den önskade transporten är möjlig att genomföra samt villkoren för detta. Specialtransporter skall ske efter skriftligt avtal.

## 2.7 Farligt gods

Vid transport av farligt gods gäller bla. Lag (2006:623) om transport av farligt gods samt Förordning (2006:311) om transport av farligt gods och föreskrifter som är utfärdade med stöd av dessa författningar. Vid transport till och från Katrineholms kommuns järnvägsinfrastruktur tillämpas Statens räddningsverks föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg, SRVFS 2006:8, RID-S. Inom Katrineholms Kommuns område (från och med lossning av ankommande järnvägsvagnar respektive till och med lastning av avgående järnvägsvagnar) tillämpas IMO regelverk.

## 2.8 Provkörning av fordon

Provkörning av fordon är inte en verksamhet som är i linje med Katrineholms Kommuns huvudsakliga verksamhet, varför infrastrukturen normalt inte upplåtes för detta ändamål. Om ett järnvägsföretag ser ett behov av att utnyttja spåranläggningen för provkörning kontaktas **Bo Eriksson produktionschef, telefon 0705-84 53 00 telefontid 0900-1500** för diskussion kring om detta är möjligt och eventuellt godkännande.

# 3 INFRASTRUKTUR

## 3.1 Inledning

Den infrastruktur som förvaltas av Katrineholms Kommun består till stor del av terminalspår där lossning och lastning av vagnar sker.

## 3.2 Järnvägsnätets omfattning

**Katrineholms Kommuns** järnvägsnät består av industrispår enligt följande;

I det följande avsnittet visas detaljerade uppgifter över spåren och dess omgivning. För detaljerade ritningar hänvisas till bilaga 3.

Katrineholm spår KRP 100	Spårlängd 161 m	Används till förbindelsespår
Katrineholm spår KRP 100a	Spårlängd 658 m	Används till ankomst/avgångsspår
Katrineholm spår KRP 100b	Spårlängd 490 m	Används till produktionsspår
Katrineholm spår KRP 101a	Spårlängd 651 m	Används till ankomst/avgångsspår
Katrineholm spår KRP 101b	Spårlängd 362 m	Används till produktionsspår
Katrineholm spår KRP 102	Spårlängd 103 m	Används till reparation av vagnar

### 3.2.1 Gränser

Nedan anges den avskiljande växel från Banverkets infrastruktur.

Katrineholms växel KRP 200:c är den avskiljande växel mot Banverket.

### **3.2.2 Anslutande järnvägsnät**

Anslutande järnvägsnät i Katrineholm förvaltas av Banverket.

### **3.2.3 Ytterligare information**

Ytterligare information angående infrastrukturen kan lämnas av Lennart Olsson, ansvarig för järnvägsinfrastrukturen, telefon 0150-57198, 070-5719804 eller Bo Eriksson KCPAB 0705-84 53 00 telefontid 0900-1500.

## **3.3 Beskrivning av infrastrukturen**

### **3.3.1 Egenskaper**

- Spårvidden är på samtliga spår i enlighet med normal standard, dvs. 1435 mm.
- Största tillåtna lastprofil är lastprofil A, dvs. maximal höjd är 4 650 mm och maximal bredd är 3 400 mm.
- Största tillåtna axeltryck (STAX) är generellt 22.5 ton,
- Största lutning är ca: 10,5 promille på spår 100a och 101a vilka är ankomst och avgångspår.
- Samtliga spår som förvaltas av Katrineholms Kommun är elektrifierade med undantag av spår KRP 102 samt vid lastytan.
- Största tillåtna hastighet är generellt sett 10 km/h på Katrineholms infrastruktur. Se dock Trafiksäkerhetsinstruktionen, TRI, för mer information.
- På Katrineholms Kommuns infrastruktur finns två plankorsningar utan vägskydd. Se TRI för mer information.

### **3.3.2 Trafikstyrnings- och kommunikationssystem**

Se TRI.

## **3.4 Trafikrestriktioner**

### **3.4.1 Särskild infrastruktur**

Inga särskilda restriktioner till följd av särskild infrastruktur finns.

### **3.4.2 Miljörestriktioner**

Tomgångskörning bör undvikas av miljöskäl om det inte är nödvändigt med hänsyn till t ex behov av att upprätthålla lufttryck i vagnarna.

### **3.4.3 Farligt gods**

Allt gods skall föraviserats vilket ger Produktionsledningen information om vilket gods som är på väg in till Katrineholm Rail Point. Regler utöver RID-S finns ej.

### **3.4.4 Tunnlar**

Inga tunnlar finns inom Katrineholm Kommuns infrastruktur.

### **3.4.5 Broar**

Inga broar finns inom Katrineholm Kommuns infrastruktur.

## **3.5 Infrastrukturens tillgänglighet**

Inga banarbeten planeras på infrastrukturen under aktuell tågplanepperiod.

### **3.6 Platser där tjänster tillhandahålls**

Tjänster i form av tillträde och därtill kopplade aktiviteter tillhandahålls;

- på Produktionsområde märkt A se bilaga 3.
- Katrineholm Kommun har spår dedikerade för uppställning utöver de spår som finns på terminalen (spår upplåtes för uppställning på terminalen under överenskommen hanteringstid). Därutöver efter överenskommelse med KRPAB.
- Underhålls- och serviceanläggningar finns för närvarande inte inom Katrineholms Kommuns infrastruktur.
- Bränsledepåer eller anvisade platser för tankning av diesellok finns ej inom Katrineholms Kommuns infrastruktur.
- Vagnar som av någon anledning inte kan avgå utan måste transporteras till verkstad hänvisas till uppställning på spår 102 i väntan på vidare transport. Kostnad för uppställning av vagnar behandlas i avsnitt om avgifter.

## **4 KAPACITETSTILDELNING**

### **4.1 Inledning**

I enlighet med vad som anges i denna JNB kan de företag som anges i kapitel 2 ansöka om tillträde till infrastrukturen. Initialt måste det klargöras vad som innefattas i begreppet bantillträde, kapacitetstilldelning och vad som innefattas i begreppet tjänst. Det som kapacitetstilldelas är tillträde till spåren (bantillträde). Bantillträde omfattar även spåren på terminalen. Inom begreppet tjänst ryms de tjänster som hör till terminalverksamheten (lossning/lastning av järnvägsvagnar mm). Detta ligger utanför den ordinarie kapacitetstilldelningsprocessen för bantillträdet.

Järnvägslagen 6 kap, §23 samt Prop. 2006/07:45, sidan 80

### **4.2 Processbeskrivning**

Syftet med att köra vagnar till terminalen är att dessa skall lossas och/eller lastas med gods. Hantering av gods på terminalen med tillhörande administrativa tjänster är som tidigare beskrivits en tjänst. Det första steget är att söka kontakt med planeringsansvarig (KRPAB) och förhöra sig om en lämplig tid för tillhandahållande av tjänsten (hur lång tid kan krävas för att hantera det tänkta tåget, när på dygnet kan vara en lämplig tid för detta). Denna åtgärd bör göras i god tid innan ansökningstiden för kapacitetstilldelningen går ut. Efter att en skattad terminaltid erhållits från KRPAB kan en sökande som kvalificerat sig enligt punkt 2.2.1 inlämna en ansökan om tillträde till Katrineholms Kommuns infrastruktur. Ansökan om tillträde sker då lämpligen i anslutning till den skattade terminaltiden.

**Steg 1.** Kontakt med planeringsansvarig, förhöra sig angående lämpliga tider för hantering av godset (loss/last). Vid planering av vilka ankomst- respektive avgångstider till/från KRPAB som skall sökas hos BV bör följande beaktas. I syfte att minimera störningar bör vagnar som växlas in på Katrineholm Kommuns infrastruktur för lastning vara kontrollerade så att de inte har sådana brister att de efter lastning inte kan avgå. Denna kontroll bör alltså vara gjord innan vagnen lastas. Syftet med en sådan kontroll är att söka undvika att vagnar som redan hunnit bli lastade sedan blir "rödkortade", vilket då får till följd att vagnen måste skiljas ur tåget (ofta i nära anslutning till avgång), och därefter lossas.

- Steg 2.** Nästa steg i processen är att inkomma med en ansökan om tillträde till infrastrukturen. I Järnvägslagen 6 kap §4 anges att samarbete skall ske med andra infrastrukturförvaltare. I §7 i samma kapitel anges dessutom att en ansökan får inges till en infrastrukturförvaltare och att denne sedan skall vidarebefordra denna till andra infrastrukturförvaltare.
- Steg 3.** Kapacitetsplanering, samarbete mellan infrastrukturförvaltarna. Nästa steg i planeringsprocessen rör eventuella intressekonflikter och benämns samordning. Om det i planeringsprocessen nu framkommer att flera järnvägsföretag har önskemål om tillträde som står i konflikt med varandra kommer kontakt att tas i ett så tidigt skede som möjligt för att söka lösningar som passar de företag som har konkurrerande önskemål. Kontakten kommer att tas på så snabbt och enkelt sätt som möjligt (mail/telefon) och som ger parterna möjlighet att framföra vilka faktorer som är centrala för dem.
- Steg 4.** Samordning. Syftet med samordningen är att finna en lösning som tillfredsställer alla parter behov på ett så bra sätt som möjligt. Det skall särskilt påpekas att infrastrukturförvaltaren, Katrineholms Kommun, får föreslå en sökande annan infrastruktur än den begärda. Järnvägslagen 6 kap, §10 och JvSFS 2005:1 §14 Planeringsprocessen kommer att utmynna i ett förslag till en tågplan. Vilket datum som detta förslag kommer att publiceras anges i tidsplanen i bilaga 1. Järnvägslagen 6 kap, §9  
De som sökt kapacitet har nu en månad på sig att studera förslaget till tågplan och inkomma med synpunkter. Senaste datum för att inkomma med synpunkter anges i bilaga 1. Om det är så att en sökande anser att ansökningarna inte kunnat samordnas har den sökande möjlighet att begära en tvistelösning. Senaste datum för att begära tvistelösning anges i bilaga 1.
- Steg 5.** Förslag till tågplan publiceras. Möjlighet till synpunkter , remisstid 1 månad. Om en intressekonflikt mellan två eller flera sökande inte kan lösas kommer Katrineholms Kommun att tillhandahålla ett förfarande för en skyndsamt tvistelösning. Med skyndsamt avses att den skall vara avslutad inom 10 arbetsdagar från det att begäran om tvistelösning inkom.
- Steg 6.** Möjlighet att begära tvistelösning. När en sökande begär tvistelösning skall denne samtidigt inkomma till Katrineholms Kommun med en beskrivning av intressekonflikten, en konsekvensbeskrivning avseende produktion av tillträdestjänsten samt en motivering till varför de lösningar som föreslagits inte kan accepteras. Vid en begäran om tvistelösning kan de sökande även inkomma med nya förslag på lösningar av intressekonflikten. Efter begärd tvistelösning kallar Katrineholms Kommun de inblandade till ett tvistelösningsråd där det redovisas vilken lösning som valts, vilka alternativa lösningar som inte valts samt grunderna för detta.
- Steg 7.** Tågplanen fastställs.

#### **4.2.1 Uppgifter i ansökan**

I ansökan till KRPAB skall anges;

- Sökande
- Önskad tid för tillträde av infrastrukturen
- Med vilken utrustning, lok, vagnar, tillträde beräknas ske och sammanlagd längd på vagnarna.
- I ansökan skall dessutom anges om kontakt tagits med planeringsansvarig för aktuell terminal angående hantering av gods enligt steg 1, och vad som i så fall beslutats.

Vid ansökan om kapacitet om spår tillträde till infrastrukturen behöver ingen speciell blankett nyttjas. Ansökan skall vara skriftlig och ställas till;

Katrineholm Rail Point AB

Mejerigatan 13

641 39 Katrineholm

e-post: bo.eriksson@sormlast.se

#### **4.3 Ansökan om kapacitet**

##### **4.3.1 Ordinarie planeringsprocess**

Kritiska datum för ansökningsprocessen framgår av bilaga 1.

##### **4.3.2 Ad-hocansökningar**

En Ad-hocansökan skall innehålla samma information som en vanlig ansökan, vilket anges ovan. En Ad-hocansökan skall genomgå samma processteg som beskrivits i avsnitt 4.2, dock med undantag av processtegen samordning och tvistlösning. En sådan ansökan skall besvaras av infrastrukturförvaltaren snarast, dock senast efter fem arbetsdagar.

I det fall en Ad-hocansökan inte skulle vara möjlig att tillgodose givet att inga andra tåglägen förändras, men det finns lösningar som skulle vara möjliga om andra tåglägen skulle gå att förskjuta, förbehåller sig Katrineholm Kommun rätten att kontakta berörda järnvägsföretag och fråga dem om de skulle kunna ändra sina tidigare beviljade tåglägen. Rent tekniskt innebär detta att de fransäger sig sitt tidigare beviljade tågläge och erhåller ett nytt tågläge med nya trafikeringsavtal. Det skall särskilt noteras att detta förfarande bygger på frivillighet för dem som redan fått ett tågläge beviljat. Förfarandet kan ses som en form av samordning.

#### **4.4 Kriterier för kapacitetstilldelning, prioriteringsregler**

I det följande avsnittet kommer Katrineholm Kommun syn på kapacitetstilldelning och prioriteringar att redovisas. Beslut om kapacitetstilldelning kommer att fattas i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Det övergripande målet är att söka maximera den samhälleliga ekonomiska nyttan. Dessa bedömningar kan inte alltid offentliggöras om de härrör från en sökande då information som infrastrukturförvaltaren erhåller från en sökande är belagda med sekretess. Järnvägslagen 6 kap, §3

Ytterligare ett syfte, men underordnat det första, är att försöka tillgodose så många sökandes önskemål som möjligt då detta antas leda till ett samhällsekonomiskt bra nyttjande av resurser. Syftet är att söka maximera mängden gods. I syfte att skapa möjlighet att hantera ytterligare gods kommer i vissa fall reservkapacitet att reserveras genom att tilldelade hanteringstider anpassas tidsmässigt. Eftersom den övergripande målsättningen är att söka maximera mängden gods som kan flöda genom terminalen så kommer

spårtilldelning vid intressekonflikter att allokeras till den part som under den aktuella tågplaneperioden bedöms ha förutsättningar att transportera den största mängden gods. Bedömning görs av KRPAB baserat på de kontakter som föreläggat med planeringssansvarig. Järnvägslagen 6 kap, §1, Sekretesslagen 1980:100

Spårtillträdet innebär alltid en viss ställtid, tid som går förlorad för att genomföra en aktivitet. Vid in-/utväxling till/från finns t ex bestämmelser som kan göra att hanteringstid går förlorad, varje tåg är förknippat med administration mm.

Järnvägslagen 6 kap, §19 Järnvägslagen 6 kap, §23

#### **4.5 Tilldelningsprocessen**

Tåglägen (kapacitet) tilldelas för en tågplaneperiod i taget.

Järnvägslagen 6 kap, §19

##### **4.5.1 Samordning**

Detta har behandlats i avsnitt 4.2. Där har även den metod som avses nyttjas vid samordningen beskrivits.

##### **4.5.2 Tvistelösning**

Detta har behandlats i avsnitt 4.2. Tvistelösning skall vara avslutad inom 10 arbetsdagar från det att begäran om tvistelösning inkom.

##### **4.5.3 Överbelastad infrastruktur**

Om ansökningarna inte kan samordnas trots att både samordning och tvistelösning prövats kommer Katrineholms Kommun att förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad och ange under vilka tider så är fallet. Infrastrukturen kan även förklaras överbelastad redan innan förfarande för samordning inleds om det är uppenbart att ansökningarna är oförenliga.

Järnvägslagen 6 kap, §13

En infrastrukturförvaltare har möjlighet att för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen ta ut en extra avgift för utnyttjandet av en infrastruktur som förklarats överbelastad.

Katrineholms Kommun avser inte utnyttja möjligheten att ta ut en extra avgift utan istället tilldela kapacitet med hjälp av prioriteringskriterier. De prioriteringskriterier som kommer att nyttjas för att tilldela kapacitet är de som redovisats under punkt 4.4, dvs. Katrineholms Kommun kommer att söka maximera den samhällsekonomiska nyttan, vilket antas inträffa när de tåg som bedöms generera mest gods prioriteras.

Järnvägslagen 7 kap, §3

Om infrastrukturen förklaras överbelastad kommer Katrineholms Kommun att genomföra en kapacitetsanalys och utarbeta en kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med de bestämmelser som finns kring detta. Resultatet av detta kommer att publiceras på [www.krpab.se](http://www.krpab.se) inom 6 månader samt sändas in till Transportstyrelsen.

Järnvägslagen 6 kap, §6. Järnvägsförordningen 5 kap, §8

##### **4.5.4 Beslut om tågplan**

När inga kapacitetskonflikter bedöms kvarstå kommer ett beslut om tågplan fattas. Detta skall vara klart vid det datum som framgår av bilaga 1. Den fastställda tågplanen kommer att publiceras på KRPAB:s hemsida.

#### **4.6 Tilldelning av kapacitet för underhållsarbete och andra banarbeten**

Inga banarbeten planeras på infrastrukturen under aktuell tågplaneperiod.

#### **4.7 Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas**

Den som har tilldelats ett tågläge och under en månad inte har utnyttjat tågläget i den utsträckning som avtalats, skall på begäran av infrastrukturförvaltaren Katrineholms Kommun avstå från tågläget. Detta gäller dock inte om det låga utnyttjandet beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll. Om ett tågläge inte har utnyttjats, kan detta beaktas vid en senare tilldelning av tåglägen. Med detta avses att om en ansökan som tidigare beviljats, men inte utnyttjats, kommer in igen och då står i konflikt med annan ansökan, kan den andra ansökan komma att ges företräde.

Järnvägslagen 6 kap, §20

#### **4.8 Specialtransporter och farligt gods**

Specialtransporter har berörts under rubrik 2.6. Om önskemål finns att genomföra en specialtransport skall kontakt tas **med Bo Eriksson, produktionschef telefon 0705- 84 53 00, telefontid 0900-1500** för diskussion och eventuellt tillstånd att genomföra specialtransporten. Specialtransporter får endast genomföras efter skriftligt tillstånd.

#### **4.9 Särskilda åtgärder i händelser av störningar**

##### **4.9.1 Förutsägbara problem**

KRPAB har en produktionsledning som i princip ständigt är bemannad, och löpande arbetar med att söka minska förutsägbara problem, t ex på grund av förseningar. Vilka kontakter som skall tas i olika situationer regleras i de avtal som träffas med de järnvägsoperatörer som tilldelats tåglägen eller tjänster. Kontaktvägarna kan vara olika för varje enskilt tåg.

##### **4.9.2 Ej förutsägbara problem**

Det som beskrivits ovan gäller även vid ej förutsägbara problem.

##### **4.9.3 Olyckshantering**

Detta regleras i Trafiksäkerhetsinstruktionen, TRI.

## **5 TJÄNSTER**

### **5.1 Inledning**

En inte obetydlig del av KRPAB:s verksamhet är att leverera olika tjänster till dem som landar/sänder gods via KRP. Exempel på tjänster kan vara;

- infrastruktur
- lastning/lossning av järnvägsvagnar och bilar
- tjänster kopplade till omlastning
- lagring av gods
- strip/stuff/omlastning
- depåhantering (lagerhållning)
- administrativa tjänster kopplade till det logistiska flödet

För att erhålla information om exakt vilka tjänster som kan erbjudas och hur dessa kan

anpassas till det aktuella behovet uppmanas intresserade att kontakta **Bo Eriksson, produktionschef KRPAB, telefon 0705- 84 53 00 telefontid 0900-1500**

## **5.2 Minimipaket av tillträdestjänster**

Minimipaketet av tillträdestjänsten (bantillträdet) omfattar; a) Behandling av ansökningar om infrastrukturkapacitet. b) Rätt att utnyttja den kapacitet som beviljats. c) Användning av växlar och övergångsspår i tågspår. d) Trafikledning inklusive signalsystem, kontroll, tågklarering samt överföring och tillhandahållande av information om tågrörelser. e) All övrig information som behövs för att utföra eller driva den järnvägstrafik för vilken kapacitet har tilldelats.

Bantillträdestjänsten omfattar även tillträde till spår i godsterminalen. Kapacitetstilldelning vad avser spårtillträde, t ex till hanteringsspår inom terminalen, sker således i enlighet med vad som beskrivits i kapitel 4.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG, bilaga 2

## **5.3 Bantillträdestjänster samt tillhandahållande av tjänster**

### **5.3.1 Användning av utrustning för leverans av drivmotorström**

Detta finns ej inom Katrineholms Kommuns infrastruktur.

### **5.3.2 Bränsledepåer**

Detta finns ej inom Katrineholms Kommuns infrastruktur.

### **5.3.3 Stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter**

Detta finns ej inom Katrineholms Kommuns infrastruktur.

### **5.3.4 Godsterminaler**

En mycket central del i verksamheten är att lossa/lasta gods på ett effektivt sätt, vilket kräver extensiv planering. En förutsättning för att skapa effektivitet i hanteringen är att hanteringsutrustning inte står stilla, utan att det ständigt finns gods att hantera. KRPAB önskar särskilt poängtera att det inte ställs samma krav på den som ansöker om tjänster som den som ansöker om spårtillträde och att det inte behöver vara samma företag.

### **5.3.5 Rangerbangårdar**

Detta finns ej inom Katrineholms Kommuns infrastruktur.

### **5.3.6 Spår eller spårområde för tågbildning**

Spår för tågbildning kommer att finnas inom Katrineholm Kommuns infrastruktur under 2010.

### **5.3.7 Sidospår för uppställning**

Inom Katrineholms Kommuns infrastruktur finns begränsade möjligheter att ställa upp vagnar. Den största delen av infrastrukturen är spår vilka nyttjas för uppställning under den tid som överenskommits för lossning/lastning. Resterande infrastruktur utgörs till största delen av spår vilka nyttjas för till-/frånkörning till/från hanteringsspåren. Om det finns ett behov av spår för uppställning uppmanas sökande att sända in en ansökan och där specificera sitt behov av denna tjänst (vad skall ställas upp, hur mycket, hur länge, finns

andra önskemål/behov).

Eftersom det finns små möjligheter att tillgodose sådana behov uppmanas dock den sökande att inte förlita sig på Katrineholms Kommuns infrastruktur, utan även kontrollera med angränsande infraägare.

### **5.3.8 Underhålls- och andra tekniska anläggningar**

Detta finns ej inom Katrineholms Kommuns infrastruktur.

## **5.4 Tilläggstjänster**

### **5.4.1 Drivmotorström**

Detta finns ej inom Katrineholms Kommuns infrastruktur.

### **5.4.2 Bränsle**

Detta finns ej inom Katrineholms Kommuns infrastruktur.

### **5.4.3 Service för tåg (värmeposter)**

Detta finns ej inom Katrineholms Kommuns infrastruktur

### **5.4.4 Växling och andra tjänster**

Denna typ av tjänster tillhandahålles ej av Katrineholms Kommun.

## **6 AVGIFTER**

### **6.1 Avgiftsprinciper**

#### **6.1.1 Tillträde till anläggningar**

Vad avser bantillträdet tillämpar Katrineholms Kommun prissättning utifrån vad de faktiskt kostar att tillhandahålla tjänsten (bantillträde).

Principen för prissättningen är enligt följande; den prognostiserade årliga kostnaden för spårunderhåll slås ut på det prognostiserade antalet vagnsrörelser per år. Detta innebär att en avgift per vagn tas ut vars storlek bestäms av antal vagnsrörelser i förhållande till det prognostiserade antalet vagnsrörelser för hela året. Extra avgifter för bantillträdet finns ej. Särskilda rabatter för att främja godstrafik förekommer ej. Bokningsavgifter (dvs. avgift för kapacitetstilldelad infrastruktur, men som inte utnyttjas) tas ut.

Järnvägslagen 7 kap, §2

#### **6.1.2 Tillhandahållande av tjänster**

Varje kund har möjlighet att erhålla ett unikt paket av tjänster kopplat till hanteringen av godset. Den prissättning som är att hänföra till dessa tjänster sker utifrån avtal med kunden. I prissättningen följer Katrineholms Kommun Järnvägslagen 7 kap §8, dvs. prissättningen är icke diskriminerande och bygger på faktiskt utnyttjande. Avgift för uppställning av (trasiga) vagnar kan komma att tas ut. Avgift för uppställning av vagnar kan komma att tas ut.

### **6.2 Avgiftssystem**

Avgifterna för bantillträdet bestäms enligt de principer som beskrivits i avsnitt 6.1.1 ovan.

### **6.3 Förändringar av avgifter**

De avgifter som debiteras löpande under året är baserade på prognoser. I den justering som görs varje år kan justering ske uppåt eller nedåt beroende på utfall.

#### **6.4 Debitering**

Debitering sker månadsvis.