

Järnvägsnätsbeskrivning Katrineholms Kommun

Innehåll

1	Allmän Information.....	4
1.1	Inledning.....	4
1.2	Juridisk status.....	4
1.2.1	Ansvar.....	4
1.3	Giltighetstid och ändringar.....	4
1.3.1	Giltighetsperiod.....	4
1.3.2	Ändringar.....	4
1.4	Publicering.....	4
1.5	Kontakt för mer detaljerad information.....	4
1.6	Samarbete mellan infrastrukturförvaltare.....	4
2	Villkor för de som vill trafikera infrastrukturen.....	5
2.1	Inledning.....	5
2.1.1	Villkor för att ansöka om tågläge.....	5
2.1.2	Trafikeringsrätt.....	5
2.1.3	Ansvar.....	5
2.2	Ansökan om tågläge.....	5
2.3	Allmänna affärsvillkor.....	5
2.3.1	Avtal rörande bantillträde (trafikeringsavtal).....	5
2.3.2	Avtal rörande tjänster.....	5
2.4	Operativa regler.....	5
2.4.1	Samordningsavtal.....	5
2.4.2	Utbildning.....	5
2.5	Specialtransporter.....	6
2.6	Farligt gods.....	6
2.7	Provkörning av fordon.....	6
3	Infrastruktur.....	6
3.1	Inledning.....	6
3.2	Järnvägsnätets omfattning.....	6
3.2.1	Gränser.....	6
3.2.2	Anslutande järnvägsnät.....	6
3.2.3	Ytterligare information.....	6
3.3	Beskrivning av infrastrukturen.....	6
3.3.1	Egenskaper.....	6
3.3.2	Trafikstyrnings- och kommunikationssystem.....	7
3.4	Trafikrestriktioner.....	7
3.4.1	Särskild infrastruktur.....	7
3.4.2	Miljörestriktioner.....	7
3.4.3	Farligt gods.....	7
3.4.4	Tunnlar.....	7
3.4.5	Broar.....	7
3.5	Infrastrukturens tillgänglighet.....	7
3.6	Platser där tjänster tillhandahålls.....	7
4	Kapacitetstilldelning.....	7

4.1	Inledning.....	7
4.2	Processbeskrivning	7
4.2.1	Uppgifter i ansökan	8
4.3	Ansökan om kapacitet.....	8
4.3.1	Ordinarie planeringsprocess.....	8
4.3.2	Ad hoc ansökan	8
4.4	Kriterier för kapacitetstilldelning, prioriteringsregler	9
4.5	Tilldelningsprocessen.....	9
4.5.1	Samordning	9
4.5.2	Tvistelösning.....	9
4.5.3	Överbelastad infrastruktur.....	9
4.5.4	Beslut om tågplan	10
4.6	Tilldelning av kapacitet för underhållsarbete och andra banarbeten.....	10
4.7	Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas	10
4.8	Specialtransporter och farligt gods.....	10
4.9	Särskilda åtgärder i händelser av störningar.....	10
4.9.1	Förutsägbara problem.....	10
4.9.2	Oförutsägbara problem.....	10
4.9.3	Olyckshantering	10
5	Tjänster.....	10
5.1	Inledning.....	10
5.2	Minipaket av tillträdestjänster.....	11
5.3	Bantillträdestjänster samt tillhandahållande av tjänster	11
5.3.1	Användning av utrustning för leverans av drivmotorström	11
5.3.2	Bränsledepåer	11
5.3.3	Stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter	11
5.3.4	Godsterminaler	11
5.3.5	Rangerbangårdar.....	11
5.3.6	Spår eller spårområde för tågbildning.....	11
5.3.7	Sidospår för uppställning	11
5.3.8	Underhålls- och andra tekniska anläggningar	11
6	Avgifter	11
6.1	Avgiftsprinciper.....	11
6.1.1	Tillträde till anläggningar	11
6.1.2	Tillhandahållande av tjänster.....	12
6.2	Förändringar av avgifter	12
6.3	Debitering.....	12

1 Allmän Information

1.1 Inledning

Dania Connect bedriver verksamhet huvudsakligen bestående av lossning och lastning av järnvägsvagnar samt anslutande godshantering, inklusive administration. En del av industrispåren används för uppställning av vagnar under tiden lastning och lossning pågår. På kommunens infrastruktur erbjuds:

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

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 Dania Connect. Tjänster som tillhandahålls:

- hantering av containers, trailers, tankar och växelflak.
- hantering av vagnar med virke, lösgods, strip och stuff.

Infrastrukturansvarig hos Katrineholms Kommun ansvarar för innehållet i detta dokument.

1.3 Giltighetstid och ändringar

1.3.1 Giltighetsperiod

Denna järnvägsnätbeskrivning gäller från och med 2025-06-30 och tills vidare. Beskrivningen är kopplad till Katrineholms kommuns säkerhetstillstånd, daterat 2025-06-09.

1.3.2 Ändringar

<https://www.daniaconnect.dk/sv/> På denna sida kommer att framgå när och hur berörda parter kan framföra synpunkter efter att ändring skett.

1.4 Publicering

Järnvägsnätbeskrivningen publiceras på Trafikverkets hemsida, [Järnvägsnätsbeskrivningar från svenska infrastrukturförvaltare - Bransch](#)

1.5 Kontakt för mer detaljerad information

Mer detaljerad information om denna järnvägsnätbeskrivning kan ges kommunens infrastrukturansvarig, telefon 070-080 96 12 eller av Dania Connects terminalchef, telefon 0730-91 69 00.

1.6 Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

Angränsande infrastrukturförvaltare är Trafikverket. Samarbete sker med Trafikverket under tilldelningsprocessen för att säkerställa att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Med detta avses att planeringen samordnas så att tåg till Dania Connect kan växlas in på kommunens infrastruktur i rätt tid samt växlas ut från densamma till stamnätet. (Se kapitel 4)

2 Villkor för de som vill trafikera infrastrukturen

2.1 Inledning

För att tilldelas kapacitet på kommunens järnvägsnät krävs Transportstyrelsens godkännande som järnvägsföretagare eller auktorisering enligt Järnvägssäkerhetslagen 2022:367 kap 3 alt. Lag om nationella järnvägssystem 2022:368 kap 4. Allmänna tillträdesvillkor

2.1.1 Villkor för att ansöka om tågläge

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

För att ansöka om en tjänst, hantering av last och därtill 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.

2.1.2 Trafikeringsrätt

Kommunens infrastruktur upplåts åt järnvägsföretag att trafikera i enlighet med 6 kap järnvägsmarknadslagen (2022:365)

2.1.3 Ansvar

TRI för spåranläggningen ska tilldelas järnvägsföretag och spårentreprenörer som ska bedriva trafikverksamhet på järnvägsnätet. Ansvarig för att TRI tilldelas järnvägsföretag och spårentreprenörer är Infrastrukturansvarig.

2.2 Ansökan om tågläge

Hur ansökan om tågläge går till redovisas i kapitel 4.

2.3 Allmänna affärsvillkor

2.3.1 Avtal rörande bantillträde (trafikeringsavtal)

Parterna upprättar trafikeringsavtal när tågläge är tilldelat som reglerar den trafik som ska utföras på kommunens anläggning. Tider, växlingsrörelser m.m. ska inkluderas i avtalet. I övrigt hänvisas till detta dokument om förutsättningar för trafiken.

2.3.2 Avtal rörande tjänster

Ett antal olika tjänster kan skräddarsys till paket för kunder utifrån deras önskemål.

2.4 Operativa regler

Trafiksäkerhetsinstruktionen (TRI) för kommunens järnvägsnät kan erhållas av Infrastrukturansvarig, se järnvägsnätsbeskrivningens kap 1.5.

2.4.1 Samordningsavtal

Om flera järnvägsföretag sökt och tilldelats kapacitet på infrastrukturen kommer formerna för det operativa användandet, utöver TRI, att behöva regleras mellan de järnvägsföretag som kommer att använda infrastrukturen. Detta kommer att ske genom att ett samordningsavtal upprättas där trafikledning mm regleras. Ett sådant avtal kommer eventuellt att behöva samordnas med angränsande infrastrukturförvaltare, Trafikverket.

2.4.2 Utbildning

Om kapacitet tilldelas järnvägsföretag som inte tidigare trafikerat kommunens infrastruktur kommer utbildning att anordnas av Dania Connect, för den personal som skall ha tillträde till denna. Utbildningen kommer att omfatta dels operativa regler, bl.a. TRI, dels vara av praktisk art ex. visa var växlar finns, hur dessa manövreras och olika grindfunktioner.

2.5 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 Infrastrukturansvarig kontaktas, (kontaktuppgifter, se kap 1.5), för diskussion om den önskade transporten är möjlig att genomföra samt villkoren för denna. Specialtransporter får inte ske utan skriftligt avtal.

2.6 Farligt gods

Vid transport av farligt gods gäller bl.a. lagen om transport av farligt gods, 2006:263 samt förordning om transport av farligt gods, 2006:311 och föreskrifter som är utfärdade med stöd av dessa. Vid transport till och från kommunens järnvägsinfrastruktur tillämpas föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg, MSBFS 2024:11, RID-S. Inom kommunens område tillämpas IMO regelverk.

2.7 Provkörning av fordon

Provkörning av fordon är inte en verksamhet som är i linje med kommunens huvudsakliga verksamhet på järnvägsinfrastrukturen, varför sådan verksamhet normalt inte tillåts. Om ett järnvägsföretag ser ett behov av att utnyttja spåranläggningen för provkörning kontaktas terminalchefen (kontaktuppgifter, se kap 1.5) för att diskutera om detta är möjligt och eventuellt kan godkännas.

3 Infrastruktur

3.1 Inledning

Den infrastruktur som ägs och förvaltas av Katrineholms kommun består av: ankomstspår, utdragsspår, terminalytor och terminalspår för lossning och lastning av vagnar samt parkeringsspår och spår till lokstallarna samt vändskiva. Samtliga spår utom terminal- och parkeringsspår är elektrifierade.

3.2 Järnvägsnätets omfattning

Översiktsritning redovisas i TRI kap 5.

3.2.1 Gränser

Växel 154 är den avskiljande växeln mot Trafikverket.

3.2.2 Anslutande järnvägsnät

Anslutande järnvägsnät i Katrineholm förvaltas av Trafikverket.

3.2.3 Ytterligare information

Ytterligare information angående kommunens järnvägsinfrastruktur lämnas av infrastrukturansvarig eller Dania Connects terminalchef, kontaktuppgifter, se kap 1.5.

3.3 Beskrivning av infrastrukturen

3.3.1 Egenskaper

- Spårvidden på samtliga spår är i enlighet med normal standard 1435 mm.
- Största tillåtna lastprofil är lastprofil A, dvs. maximal höjd är 4650 mm och maximal bredd är 3400 mm.
- Största tillåtna axeltryck (STAX) är generellt 22.5 ton,
- Största lutning är ca: 10 promille på ankomstspår 100a och 101a.
- Samtliga ankomst/avgångsspår som ägs och förvaltas av Katrineholms kommun är elektrifierade.
- Största tillåtna hastighet på kommunens järnvägsinfrastruktur är 10 km/h.
- På kommunens järnvägsinfrastruktur finns en plankorsning med gånggrind och en med låst bom.

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 av fordon ska undvikas av miljöskäl.

3.4.3 Farligt gods

Allt gods skall föraviserats vilket ger produktionsledningen information om vilket gods som är på väg in till Dania Connect. Regler utöver RID-S finns inte.

3.4.4 Tunnlar

Spår 200 passerar genom tunnel i anslutning till järnvägsbro över Västra stambanan, se översiktsritning i TRI kap 5.

3.4.5 Broar

Inga broar finns inom kommunens järnvägsinfrastruktur.

3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

Inga större banarbeten planeras på infrastrukturen under aktuell tågplaneperiod.

3.6 Platser där tjänster tillhandahålls

Tjänster i form av tillträde och därtill kopplade aktiviteter tillhandahålls:

- inom kombiterminalen och styckegods/bulk/virkesterminalen se bilaga 2.
- Spår 102 kan användas för uppställning utöver de spår som finns inom terminalerna. Överenskommelse träffas med Dania Connect.
- Underhålls- och serviceanläggningar finns för närvarande inte inom kommunens infrastruktur.
- Bränsledepåer eller anvisade platser för tankning av diesellok finns inte inom kommunens järnvägsinfrastruktur.
- Vagnar som behöver repareras eller som av annan anledning inte kan avgå hanteras i samråd med Dania Connect.
- Kostnader för uppställning av vagnar behandlas i avsnitt 6.

4 Kapacitetstilldelning

4.1 Inledning

De järnvägsföretag som enligt 6 kap järnvägsmarknadslagen (2022:365) har rätt att utföra eller organisera trafik på järnvägsnät som inte förvaltas av staten har rätt att ansöka om kapacitet till kommunens järnvägsnät.

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. Den första åtgärden för att få kapacitetstilldelning är att söka kontakt med Dania Connects terminalchef. Exempel på frågor som bör diskuteras är hanteringstider och slottider. Detta bör göras i god tid innan ansökningstiden för kapacitetstilldelningen går ut. Efter att en skattad terminaltid erhållits från Dania Connect kan en sökande som kvalificerat sig enligt punkt 2.2.1 inlämna en ansökan om tillträde till kommunens infrastruktur. Nedan beskrivs i processen stegvis:

1. Vid planering av vilka ankomst- respektive avgångstider till/från Katrineholms kommuns järnvägsinfrastruktur som skall sökas hos Trafikverket bör följande beaktas: I syfte att minimera terminaltiden ska vagnar, som växlas in på kommunens järnvägsinfrastruktur för lastning, vara kontrollerade så att de inte har brister som hindrar avgång. Denna kontroll bör vara gjord innan vagnen lastas.
2. Nästa steg i processen är att lämna in en ansökan om tillträde till infrastrukturen.
3. Kapacitetsplanering, samarbete mellan infrastrukturförvaltarna är nästa steg i planeringsprocessen och rör eventuella intressekonflikter. Om det i processen framkommer att flera järnvägsföretag har önskemål om tillträde, som står i konflikt med varandra, kommer Dania Connect att kontakta berörda företag för att söka gemensamma lösningar. Kontakt kommer att tas via mail/telefon för att ge parterna möjlighet att framföra vilka faktorer som är viktiga för dem.
4. 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 en sökande kan anvisas till annan infrastruktur än den begärda. Planeringsprocessen kommer att utmynna i ett förslag till tågplan.
5. Förslag till tågplan publiceras och möjlighet till synpunkter (remisstid 1 månad) ges. Om en intressekonflikt mellan två eller flera sökande inte kan lösas kommer Katrineholms kommun att tillhandahålla ett förfarande för en skyndsam tvistelösning. Med skyndsam avses att den skall vara avslutad inom 10 arbetsdagar från det att begäran om tvistelösning inkommit.
6. När en sökande begär tvistelösning skall denne samtidigt inkomma till Katrineholms kommun med en beskrivning av intressekonflikten. Beskrivningen ska redovisa vilka konsekvenser den föreslagna tågplanen medför för sökanden. Vid en begäran om tvistelösning kan de sökande även lämna in 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. Senaste datum för att begära tvistelösning anges i tidplanen för tågplanearbetet. Tvistelösning skall vara avslutad inom 10 arbetsdagar från det att begäran om tvistelösning inkom.
7. Tågplanen fastställs.

4.2.1 Uppgifter i ansökan

I ansökan till Dania Connect ska anges;

- Sökande
- Önskad tid för tillträde till infrastrukturen
- Med vilken utrustning tillträde beräknas ske; lok, vagnar, etc. samt total tåglängd.
- I ansökan skall även anges om kontakt tagits med terminalchefen för Dania Connect angående hantering av gods enligt steg 1, och vad man i så fall kommit fram till.

Vid ansökan om kapacitet för spår tillträde till kommunens infrastruktur behöver ingen speciell blankett användas. Ansökan skall vara skriftlig och ställas till Dania Connect.

4.3 Ansökan om kapacitet

4.3.1 Ordinarie planeringsprocess

Kritiska datum för ansökningsprocessen framgår av tidplanen för tågplanearbetet.

4.3.2 Ad hoc ansökan

En Ad hoc ansökan skall innehålla samma information som en vanlig ansökan, vilket anges ovan. En Ad hoc ansökan skall genomgå samma processteg som beskrivits i avsnitt 4.2, dock med undantag av processtegen samordning och tvistelösning. En sådan ansökan skall besvaras av infrastrukturförvaltaren snarast, dock senast efter fem arbetsdagar. Om en Ad hoc ansökan inte är möjlig att tillgodose med befintliga tåglägen, förbehåller sig kommunen rätten att kontakta

berörda järnvägsföretag för att undersöka om deras tidigare beviljade tåglägen kan ändras. 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 förfarandet bygger på frivillighet för de som redan fått ett tågläge beviljat. Förfarandet kan ses som en form av samordning.

4.4 Kriterier för kapacitetstilldelning, prioriteringsregler

I följande avsnitt redovisas kommunens syn på kapacitetstilldelning och prioriteringar. Beslut om kapacitetstilldelning kommer att fattas i enlighet med prioriteringskriterier som utgår från ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Den övergripande målsättningen är att optimera den samhällsekonomiska nyttan. Underlagen för bedömningar kan inte alltid offentliggöras om de bygger på information som är belagd med sekretess från den sökande.

Vid fördelningen av kapaciteten ska hänsyn tas till så många av de sökandes önskemål som möjligt. Detta antas leda till ökad godsmängd och ett bättre samhällsekonomiskt utnyttjande av resurserna.

För att ge möjlighet att hantera ökande godsvolymer kommer i vissa fall reservkapacitet att reserveras genom att tilldelade hanteringstider justeras. Den övergripande målsättningen är att maximera mängden gods som hanteras på terminalen. Vid intressekonflikter kommer den part, som under den aktuella tågplaneperioden bedöms ha bäst förutsättningar att öka mängden gods till terminalen, att prioriteras. Bedömningen görs av Katrineholms kommun baserad på de kontakter som förelegat med de sökande. Spårtillträdet innebär alltid en viss ställtid, tid som går förlorad för att genomföra en aktivitet, exempelvis vid in-/utväxling.

4.5 Tilldelningsprocessen

Tåglägen (kapacitet) tilldelas för en tågplaneperiod i taget.

4.5.1 Samordning

Detta har behandlats i avsnitt 4.2.

4.5.2 Tvistelösning

Detta har behandlats i avsnitt 4.2.

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.

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

Katrineholms kommun avser inte att utnyttja möjligheten att ta ut en extra avgift utan istället tilldela kapacitet med hjälp av prioriteringskriterier. De prioriteringskriterier som kommer att användas för att tilldela kapacitet är de som redovisats under punkt 4.4.

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 kommer att publiceras inom 6 månader på Dania Connects hemsida samt sändas in till Transportstyrelsen.

4.5.4 Beslut om tågplan

När inga kapacitetskonflikter bedöms kvarstå kommer beslut om tågplan att fattas. Detta ska vara klart vid det datum som framgår av tidplanen för tågplanearbetet. Den fastställda tågplanen kommer att publiceras på Dania Connects 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, ska på begäran av infrastrukturförvaltaren 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.

4.8 Specialtransporter och farligt gods

Specialtransporter har berörts under rubrik 2.6. Om önskemål finns att genomföra en specialtransport ska kontakt tas med terminalchefen, kontaktuppgifter, se kap 1.5, för diskussion om 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

Dania Connect har en produktionsledning som ständigt är nåbar. Denna arbetar med att minimera förutsägbara problem, som uppstår vid exempelvis förseningar. Vilka kontakter som ska tas i olika situationer regleras i de avtal som träffas med de järnvägsoperatörer som tilldelats tåglägen eller tjänster.

4.9.2 Oförutsägbara problem

Det som beskrivits ovan gäller även vid oförutsägbara problem.

4.9.3 Olyckshantering

Detta regleras i Trafiksäkerhetsinstruktionen, TRI.

5 Tjänster

5.1 Inledning

En betydande del av Dania Connects verksamhet är att leverera olika tjänster till de som transporterar gods via Dania Connect. Exempel på tjänster kan vara:

- lastning/lossning av järnvägsvagnar, bilar
- tjänster kopplade till omlastning
- lagring av gods
- strip/stuff/omlastning
- forsling av gods
- depåhantering av tomcontainrar eluttag för anslutning av kylcontainer
- tullhantering med tullområde
- 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 terminalchefen, kontaktuppgifter, se kap 1.5.

5.2 Minimipaket av tillträdestjänster

5.3 Bantillträdestjänster samt tillhandahållande av tjänster

5.3.1 Användning av utrustning för leverans av drivmotorström

Detta finns inte inom kommunens infrastruktur.

5.3.2 Bränsledepåer

Detta finns inte inom kommunens järnvägsinfrastruktur.

5.3.3 Stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter

Detta finns inte inom kommunens infrastruktur.

5.3.4 Godsterminaler

Katrineholms Logistikcentrum omfattar två terminaler. Vid Södra terminalen hanteras styckegods, bulk och timmer. Norra terminalen är en kombiterminal. Verksamheten utgörs i huvudsak av lossning och lastning av gods på ett effektivt sätt.

5.3.5 Rangerbangårdar

Detta finns inte inom kommunens infrastruktur.

5.3.6 Spår eller spårområde för tågbildning

Spår för tågbildning finns inom kommunens infrastruktur.

5.3.7 Sidospår för uppställning

Inom kommunens infrastruktur finns begränsade möjligheter att ställa upp vagnar. Den största delen av infrastrukturen är spår vilka används för lossning och lastning. Resterande infrastruktur utgörs i huvudsak av spår vilka används vid ankomst och avgång. Finns behov av spår för uppställning uppmanas sökande att sända in en ansökan till Dania Connect och där specificera behoven av denna tjänst. Då det finns begränsade möjligheter till uppställning uppmanas den sökande att även kontrollera med angränsande infrastrukturägare.

5.3.8 Underhålls- och andra tekniska anläggningar

Sådana finns inte inom kommunens infrastruktur.

5.3.8.1 Drivmotorström

Detta finns inte inom kommunens infrastruktur.

5.3.8.2 Bränsle

Detta finns inte inom kommunens infrastruktur.

5.3.8.3 Service för tåg, värmeposter.

Detta finns inte inom kommunens infrastruktur

5.3.8.4 Växling och andra tjänster

Tillhandahålls av Dania Connect. För bokning kontakta terminalchefen, kontaktuppgifter, se kap 1.5

6 Avgifter

6.1 Avgiftsprinciper

6.1.1 Tillträde till anläggningar

I dagsläget tar kommunen inte ut någon avgift för trafikering av anläggningen

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 Dania Connect Järnvägsmarknadslagen kap. 7 §4 (SFS 2022:365), vilket innebär att prissättningen inte är diskriminerande och bygger på faktiskt utnyttjande. Avgift för uppställning av vagnar kan komma att tas ut.

6.2 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.

6.3 Debitering

Debitering sker månadsvis i efterskott.