



ÖREBRO

Utgåva: 4

Gällande fr.o.m.: 2022-01-01

Handläggare: Niklas Lindhe SWECO Rail AB

Utgivare: Jan Strömberg Örebro kommun

Järnvägsnätsbeskrivning Örebro kommun

Bista

Innehållsförteckning

1. Allmän information
2. Villkor för tillträde och trafikering
3. Infrastruktur
4. Kapacitetstilldelning
5. Tjänster
6. Avgifter

Bilaga 1 Taxa

Bilaga 2 Karta

1. Allmän information

1.1 Inledning

Det järnvägsnät som förvaltas av Örebro kommun är ett sidospår som sträcker sig från Trafikverkets järnvägsnät vid Södra station västerut till industriområdet Bista där det förgrenar sig in mot anslutande infrastrukturförvaltare, se punkt 3.1. Denna Järnvägsnätsbeskrivning är upprättad med stöd av Järnvägslag (2004:519) och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Järnvägsnätsbeskrivningen tillämpar de begrepp som fastställts i Järnvägslag (2004:519) och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

1.2 Ansvar

Spåransvarig ansvarar för innehållet i detta dokument.

1.3 Giltighetsperiod

Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) utgåva 4 gäller från och med 2022-01-01 tills vidare.

1.4 Ändringar

Om information som presenteras i vår JNB behöver ändras eller kompletteras kommer information om avvikelser att meddelas via avvikelsemeddelanden. Sådana meddelanden kan exempelvis avse förändringar i infrastrukturen som inte kunde förutses när JNB publicerades eller ändringar till följd av ändrade krav kopplat till lag, förordning eller föreskrift.

Om behov av bedömning/riskanalys finns kommer det att genomföras. Samråd med berörda kommer att ske innan avvikelsemeddelanden eventuellt fastställs och publiceras sedan på vår hemsida eller genom utskick till berörda.

1.5 Publicering

Järnvägsnätsbeskrivningen finns tillgänglig på Örebro kommuns hemsida, samt på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se

1.6 Kontakter för ytterligare information

För ytterligare information kontakta:

Spåransvarig

Jan Strömberg, Utredningsingenjör

Tekniska Förvaltningen

019-211629

jan.stromberg@orebro.se

1.7 Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

Örebro kommun samarbetar med Trafikverket i samband med kapacitetstilldelning.

2. Villkor för tillträde och trafikering

2.1 Trafikeringsrätt

Tillträde till Örebro kommuns järnvägsnät medges endast till järnvägsföretag och de som har auktorisation att organisera järnvägstrafik samt innehar erforderliga tillstånd, exempelvis licens och säkerhetsintyg från Transportstyrelsen.

2.2 Ansvar

Örebro kommun bär som infrastrukturförvaltare det strikta ansvaret gentemot tredje man för skada till följd av järnvägsdriften på spåret som enligt gällande rätt åvilar infrastrukturförvaltare vid upplåtelse till järnvägsföretag.

Vad Infrastrukturförvaltaren kan få utge i ersättning för sådan skada ska Järnvägsföretaget slutligt svara för om det är Järnvägsföretaget eller dess personal som vållat skadan.

Järnvägsföretaget ska bära ansvaret för skada som till följd av järnvägsdriften tillfogats Järnvägsföretagets personal och uppdragstagare samt för skada på gods m.m. som Järnvägsföretaget omhändertagit för befordran. Vad Järnvägsföretaget kan få utge i ersättning för sådan skada skall Infrastrukturförvaltaren slutligen svara för om det är Infrastrukturförvaltaren eller dess personal som vållat skadan.

Om part har utgett skadestånd eller ersättning till tredje man som enligt vad anges i denna JNB ska bäras av den andra parten, äger den första parten full regressrätt mot den andra parten. Part som vållat den andra parten sakskada är skyldig att ersätta skadan enligt vad anges nedan.

Ersättningsskyldighet vid sakskada omfattar sakens värde eller reparationskostnad inte överskridande sakens värde, värdeminskning och stilleståndsersättning samt annan direkt kostnad till följd av skadan. Ersättningsskyldigheten vid sakskada omfattar således inte följdskada, inkomstförlust, intrång i näringsverksamhet eller annan indirekt skada.

2.3 Trafikeringsavtal/ Tillträdesavtal

Parterna upprättar trafikeringsavtal/tillträdesavtal, när tågläget är tilldelat, som reglerar den trafik som skall utföras på Örebro kommuns järnvägsnät. Tider, växlingsrörelser och liknande ska inkluderas i avtalet. Om det vid avtalets tecknande inte tilldelats kapacitet, eller att ytterligare kapacitet tilldelas vid ett senare tillfälle, bifogas förteckning över tilldelad kapacitet senare. I övrigt hänvisar vi till detta dokument angående förutsättningar för trafiken.

2.4 Operativa regler

Trafiksäkerhetsinstruktion, TRI, för aktuellt järnvägsnät bifogas som bilaga till trafikeringsavtalet. Vid frågor, se punkt 1.6.

2.5 Specialtransporter

En specialtransport är en transport som överskrider någon av de tekniska normerna för infrastrukturen. Örebro kommun fattar beslut om villkor för transporten efter ansökan. I ansökan om kapacitet ska det anges om transporten ska behandlas som en specialtransport samt på vilket sätt transporten överstiger de tekniska normerna.

2.7 Farligt gods

Örebro kommun tillåter ingen transport av farligt gods på kommunens infrastruktur.

3 Infrastruktur

3.1 Järnvägsnätets omfattning

Infrastrukturanläggningen består av ett sidospår som sträcker sig från Trafikverkets järnvägsnät vid Södra station västerut mot industriområdet Bista där det förgrenar sig in mot anslutande infrastrukturförvaltare.
enligt listan nedan.

- E.ON

Spåren är INTE klassade som parkeringsspår.

3.2 Gränser

Angränsande infrastrukturförvaltare enligt listan i punkt 3.2. och

- Trafikverkets järnvägsnät.

Gränserna finns utmärkta på kartan i bilaga 2.

3.3 Anslutande järnvägsnät

Angränsande infrastrukturförvaltare, se 3.2 samt kartan i bilaga 2.

3.4 Ytterligare information

Ytterligare information om trafikering av järnvägsnätet går att få via vår TRI, se punkt 2.5, eller via kontakt med oss, se punkt 1.6.

3.4 Geografisk anläggningsöversikt

Det järnvägsnät som förvaltas av Örebro kommun består av ett sidospår som sträcker sig från Trafikverkets järnvägsnät vid Södra station västerut till industriområdet Bista där det förgrenar sig mot anslutande infrastrukturförvaltare. Se punkt 3.2.
Se vidare kartan i bilaga 2.

3.5 Egenskaper

- Lastprofil A
- Spårvidden är 1435 mm
- Stax 22,5 ton
- Sth 30 km/h
- Maximala lutningen är 1 ‰, mer information i TRI
- INGET av spåren är klassade som parkeringsspår.

3.6 Trafikstyrnings- och kommunikationssystem

Kommunikation sker via mobiltelefon.

3.7 Miljörestriktioner

Generellt gäller inga miljörestriktioner Örebro kommuns järnvägsnät men tomgångskörning bör dock undvikas så långt det är möjligt.

3.8 Infrastrukturens tillgänglighet

Vid upprättandet av denna JNB fanns inga större arbeten inplanerade.

Om ytterligare behov av arbeten uppstår kommer det att behandlas enligt punkt 1.4.

3.9 Planerad utveckling av infrastrukturen

Se punkt 3.8.

4 Kapacitetstilldelning

Ansökan om kapacitet på Örebro kommuns järnvägsnät ställs till:

jan.stromberg@orebro.se

Ange kapacitetsansökan järnväg i ämnesraden.

Ansökan om kapacitet ska innehålla följande uppgifter:

- Uppgifter om sökande inkl "tillståndsnummer" och kontaktperson
- Önskemål om tjänster
- Önskad tid för tillträde till infrastrukturen (datum, dagar, klockslag)
- Beräknad volym (antal vagnar, vikt)
- • (Om vagnarna innehåller farligt gods ska även vilken typ av farligt gods anges, sådant gods är inte tillåtet på spåret).
- Ange specialtransport samt varför (för tungt, för bred, osv) Ange
- förutsättningarna.

Tidplanen och tilldelningsprocessen följer Trafikverkets process där det är möjligt.

Synpunkter på förslag till tilldelning kan framföras till vår kontaktperson enligt

punkt 1.6.

För ad hoc-ansökningar gäller att de ska inkomma till Örebro kommun snarast möjligt efter att behovet uppkommit.

5 Tjänster

5.1 Tågläge för godstrafik

I denna tjänst ingår rätten att använda den kapacitet som tilldelats (spår och växlar), trafikledning, nödvändig information med mera.

6 Avgifter

6.1 Tariffer

Örebro kommun har en taxa för industrispår sedan hösten 2020 enligt bilaga 1.

Vid frågor om avgifter mm ska kontakt tas enligt punkten 1.6.

Taxa för detta spår är 250kr/vagn per inkommande växling.

6.2 Förändringar av avgifter

Avgifter kommer att regleras med järnvägsföretag då trafikeringsavtal upprättas samt i samband med eventuella taxeförändringar.

Taxa för nyttjande av kommunens järnvägsinfrastruktur.

Inledande

I enlighet med EG direktivet 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter och för nyttjande regleras detta i Järnvägsbeskrivning med tillhörande Trafikeringsavtal.

Enligt järnvägslagen (2004:519) ska Infrastrukturförvaltare ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för trafikering (Trafikeringsavtal).

Avgiften är till för att delfinansiera infrastrukturen utan vinstmarginal.

Avgiften är rörlig och grundar sig på en avgift per vagn och växling.

Lagstadgad mervärdesskatt ingår inte i taxan angivna belopp.

Avgiftsskyldighet och betalning

Avgiftsskyldig är den som trafikerar spåren enligt trafikeringsavtalen.

Den som trafikerar rapporterar månadsvis eller kvartalsvis antal vagnar som växlar på infrastrukturen uppdelat per spår.

Betalning till kommunen kan ske månadsvis eller kvartalsvis, detta regleras närmare i trafikeringsavtalet.

Giltighetstid

Denna taxa träder i kraft under 2021 så snart nya trafikeringsavtal tecknats.

Frågor om taxa för Industrispår hänvisas till:

Örebro kommuns Servicecenter

019-211000, Drottninggatan 5, Örebro

Tekniska förvaltningen handläggare industrispår.

Avgift

Utan kontaktledning 150 kr/vagn

Med kontaktledning 250 kr/vagn



ÖREBRO

Utgåva: 4

Gällande fr.o.m.: 2022-01-01

Handläggare: Niklas Lindhe SWECO Rail AB

Utgivare: Jan Strömberg Örebro kommun

Järnvägsnätsbeskrivning Örebro kommun

Skebäcksbanan / Pappersbruksspåret

Innehållsförteckning

1. Allmän information
2. Villkor för tillträde och trafikering
3. Infrastruktur
4. Kapacitetstilldelning
5. Tjänster
6. Avgifter

Bilaga 1 Taxa

Bilaga 2 Karta

1. Allmän information

1.1 Inledning

Det järnvägsnät som förvaltas av Örebro kommun är ett sidospår som sträcker sig från Trafikverkets järnvägsnät vid Södra station österut till industriområdet i Skebäck. Spåret kallas även Pappersbruksspåret där det förgrenar sig in mot anslutande infrastrukturförvaltare, se punkt 3.1.

Denna Järnvägsnätsbeskrivning är upprättad med stöd av Järnvägslag (2004:519) och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Järnvägsnätsbeskrivningen tillämpar de begrepp som fastställts i Järnvägslag (2004:519) och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

1.2 Ansvar

Spåransvarig ansvarar för innehållet i detta dokument.

1.3 Giltighetsperiod

Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) utgåva 4 gäller från och med 2022-01-01 tills vidare.

1.4 Ändringar

Om information som presenteras i vår JNB behöver ändras eller kompletteras kommer information om avvikelser att meddelas via avvikelsemeddelanden. Sådana meddelanden kan exempelvis avse förändringar i infrastrukturen som inte kunde förutses när JNB publicerades eller ändringar till följd av ändrade krav kopplat till lag, förordning eller föreskrift.

Om behov av bedömning/riskanalys finns kommer det att genomföras. Samråd med berörda kommer att ske innan avvikelsemeddelanden eventuellt fastställs och publiceras sedan på vår hemsida eller genom utskick till berörda.

1.5 Publicering

Järnvägsnätsbeskrivningen finns tillgänglig på Örebro kommuns hemsida, samt på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se

1.6 Kontakter för ytterligare information

För ytterligare information kontakta:

Spåransvarig

Jan Strömberg, Utredningsingenjör

Tekniska Förvaltningen

019-211629

jan.stromberg@orebro.se

1.7 Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

Örebro kommun samarbetar med Trafikverket i samband med kapacitetstilldelning.

2. Villkor för tillträde och trafikering

2.1 Trafikeringsrätt

Tillträde till Örebro kommuns järnvägsnät medges endast till järnvägsföretag och de som har auktorisation att organisera järnvägstrafik samt innehar erforderliga tillstånd, exempelvis licens och säkerhetsintyg från Transportstyrelsen.

2.2 Ansvar

Örebro kommun bär som infrastrukturförvaltare det strikta ansvaret gentemot tredje man för skada till följd av järnvägsdriften på spåret som enligt gällande rätt åvilar infrastrukturförvaltare vid upplåtelse till järnvägsföretag.

Vad Infrastrukturförvaltaren kan få utge i ersättning för sådan skada ska Järnvägsföretaget slutligt svara för om det är Järnvägsföretaget eller dess personal som vållat skadan.

Järnvägsföretaget ska bära ansvaret för skada som till följd av järnvägsdriften tillfogats Järnvägsföretagets personal och uppdragstagare samt för skada på gods m.m. som Järnvägsföretaget omhändertagit för befordran. Vad Järnvägsföretaget kan få utge i ersättning för sådan skada skall Infrastrukturförvaltaren slutligen svara för om det är Infrastrukturförvaltaren eller dess personal som vållat skadan.

Om part har utgett skadestånd eller ersättning till tredje man som enligt vad anges i denna JNB ska bäras av den andra parten, äger den första parten full regressrätt mot den andra parten. Part som vållat den andra parten sakskada är skyldig att ersätta skadan enligt vad anges nedan.

Ersättningsskyldighet vid sakskada omfattar sakens värde eller reparationskostnad inte överskridande sakens värde, värdeminskning och stilleståndsersättning samt annan direkt kostnad till följd av skadan. Ersättningsskyldigheten vid sakskada omfattar således inte följdskada, inkomstförlust, intrång i näringsverksamhet eller annan indirekt skada.

2.3 Trafikeringsavtal/ Tillträdesavtal

Parterna upprättar trafikeringsavtal/tillträdesavtal, när tågläget är tilldelat, som reglerar den trafik som skall utföras på Örebro kommuns järnvägsnät. Tider, växlingsrörelser och liknande ska inkluderas i avtalet. Om det vid avtalets tecknande inte tilldelats kapacitet, eller att ytterligare kapacitet tilldelas vid ett senare tillfälle, bifogas förteckning över tilldelad kapacitet senare. I övrigt hänvisar vi till detta dokument angående förutsättningar för trafiken.

2.4 Operativa regler

Trafiksäkerhetsinstruktion, TRI, för aktuellt järnvägsnät bifogas som bilaga till trafikeringsavtalet. Vid frågor, se punkt 1.6.

2.5 Specialtransporter

En specialtransport är en transport som överskrider någon av de tekniska normerna för infrastrukturen. Örebro kommun fattar beslut om villkor för transporten efter ansökan. I ansökan om kapacitet ska det anges om transporten ska behandlas som en specialtransport samt på vilket sätt transporten överstiger de tekniska normerna.

2.7 Farligt gods

Örebro kommun tillåter ingen transport av farligt gods på kommunens infrastruktur.

3 Infrastruktur

3.1 Järnvägsnätets omfattning

Infrastrukturanläggningen består av ett sidospår som sträcker sig från Trafikverkets järnvägsnät vid Södra station österut till industriområdet i Skebäck där det förgrenar sig in mot anslutande infrastrukturförvaltare. enligt listan nedan.

- Mondi

Spåren är INTE klassade som parkeringsspår.

3.2 Gränser

Angränsande infrastrukturförvaltare enligt listan i punkt 3.2. och

- Trafikverkets järnvägsnät.

Gränserna finns utmärkta på kartan i bilaga 2.

3.3 Anslutande järnvägsnät

Angränsande infrastrukturförvaltare, se 3.2 samt kartan i bilaga 2.

3.4 Ytterligare information

Ytterligare information om trafikering av järnvägsnätet går att få via vår TRI, se punkt 2.5, eller via kontakt med oss, se punkt 1.6.

3.4 Geografisk anläggningsöversikt

Det järnvägsnät som förvaltas av Örebro kommun består av ett sidospår som sträcker sig från Trafikverkets järnvägsnät vid Södra station österut till industriområdet Skebäck där det förgrenar sig mot anslutande infrastrukturförvaltare. Se punkt 3.2. Se vidare kartan i bilaga 2.

3.5 Egenskaper

- Lastprofil A
- Spårvidden är 1435 mm
- Stax 22,5 ton
- Sth 30 km/h
- Maximala lutningen är 1 ‰, mer information i TRI
- INGET av spåren är klassade som parkeringsspår.

3.6 Trafikstyrnings- och kommunikationssystem

Kommunikation sker via mobiltelefon.

3.7 Miljörestriktioner

Generellt gäller inga miljörestriktioner Örebro kommuns järnvägsnät men tomgångskörning bör dock undvikas så långt det är möjligt.

3.8 Infrastrukturens tillgänglighet

Vid upprättandet av denna JNB fanns inga större arbeten inplanerade.

Om ytterligare behov av arbeten uppstår kommer det att behandlas enligt punkt 1.4.

3.9 Planerad utveckling av infrastrukturen

Se punkt 3.8.

4 Kapacitetstilldelning

Ansökan om kapacitet på Örebro kommuns järnvägsnät ställs till:

jan.stromberg@orebro.se

Ange kapacitetsansökan järnväg i ämnesraden.

Ansökan om kapacitet ska innehålla följande uppgifter:

- Uppgifter om sökande inkl "tillståndsnummer" och kontaktperson
- Önskemål om tjänster
- Önskad tid för tillträde till infrastrukturen (datum, dagar, klockslag)
- Beräknad volym (antal vagnar, vikt)
- • (Om vagnarna innehåller farligt gods ska även vilken typ av farligt gods anges, sådant gods är inte tillåtet på spåret).
- Ange specialtransport samt varför (för tungt, för bred, osv) Ange
- förutsättningarna.

Tidplanen och tilldelningsprocessen följer Trafikverkets process där det är möjligt.

Synpunkter på förslag till tilldelning kan framföras till vår kontaktperson enligt

punkt 1.6.

För ad hoc-ansökningar gäller att de ska inkomma till Örebro kommun snarast möjligt efter att behovet uppkommit.

5 Tjänster

5.1 Tågläge för godstrafik

I denna tjänst ingår rätten att använda den kapacitet som tilldelats (spår och växlar), trafikledning, nödvändig information med mera.

6 Avgifter

6.1 Tariffer

Örebro kommun har en taxa för industrispår sedan hösten 2020 enligt bilaga 1. Vid frågor om avgifter mm ska kontakt tas enligt punkten 1.6. Taxa för detta spår är 150 kr/vagn per inkommande växling.

6.2 Förändringar av avgifter

Avgifter kommer att regleras med järnvägsföretag då trafikeringsavtal upprättas samt i samband med eventuella taxeförändringar.

Taxa för nyttjande av kommunens järnvägsinfrastruktur.

Inledande

I enlighet med EG direktivet 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter och för nyttjande regleras detta i Järnvägsbeskrivning med tillhörande Trafikeringsavtal.

Enligt järnvägslagen (2004:519) ska Infrastrukturförvaltare ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för trafikering (Trafikeringsavtal).

Avgiften är till för att delfinansiera infrastrukturen utan vinstmarginal.

Avgiften är rörlig och grundar sig på en avgift per vagn och växling.

Lagstadgad mervärdesskatt ingår inte i taxan angivna belopp.

Avgiftsskyldighet och betalning

Avgiftsskyldig är den som trafikerar spåren enligt trafikeringsavtalen.

Den som trafikerar rapporterar månadsvis eller kvartalsvis antal vagnar som växlar på infrastrukturen uppdelat per spår.

Betalning till kommunen kan ske månadsvis eller kvartalsvis, detta regleras närmare i trafikeringsavtalet.

Giltighetstid

Denna taxa träder i kraft under 2021 så snart nya trafikeringsavtal tecknats.

Frågor om taxa för Industrispår hänvisas till:

Örebro kommuns Servicecenter

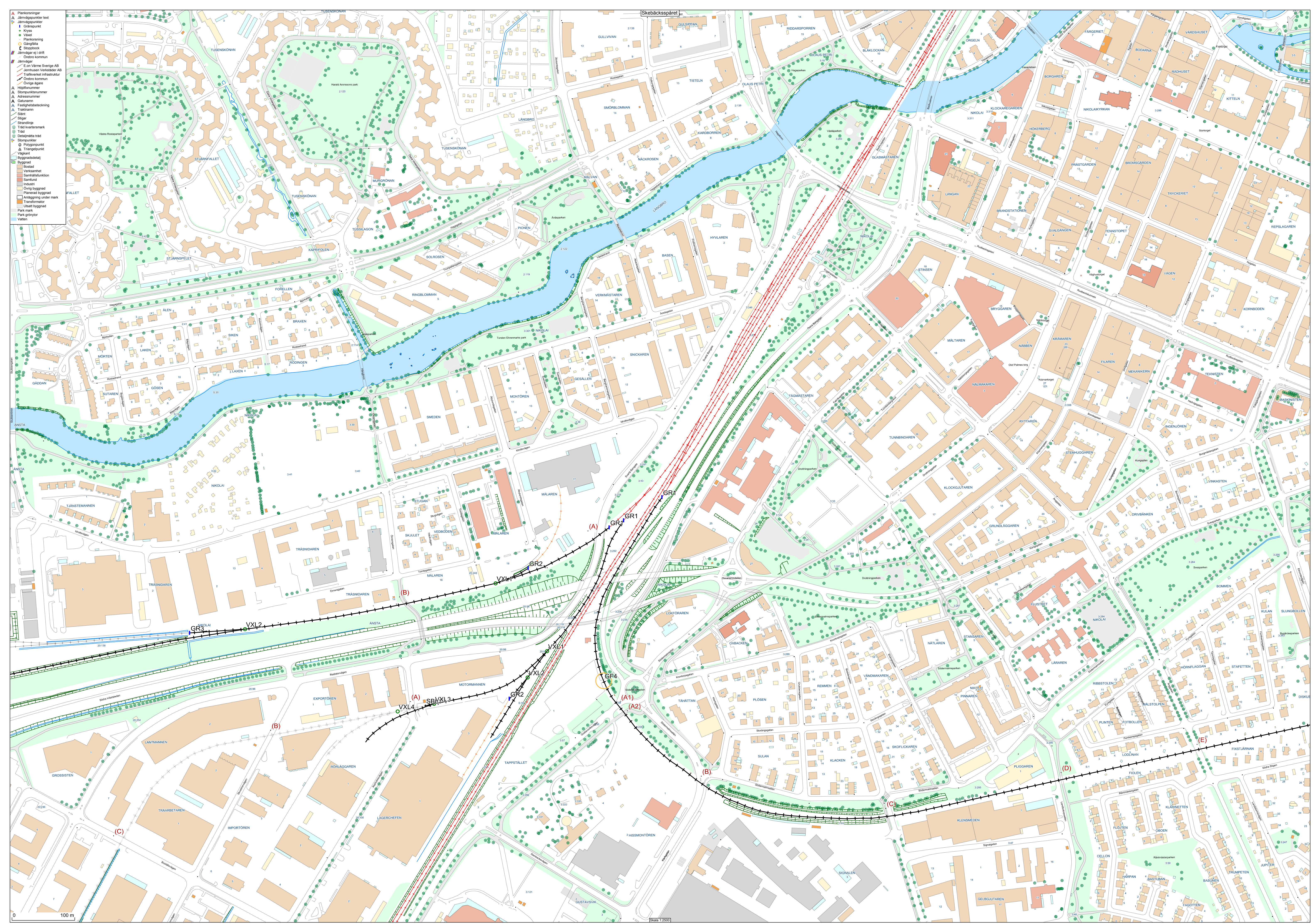
019-211000, Drottninggatan 5, Örebro

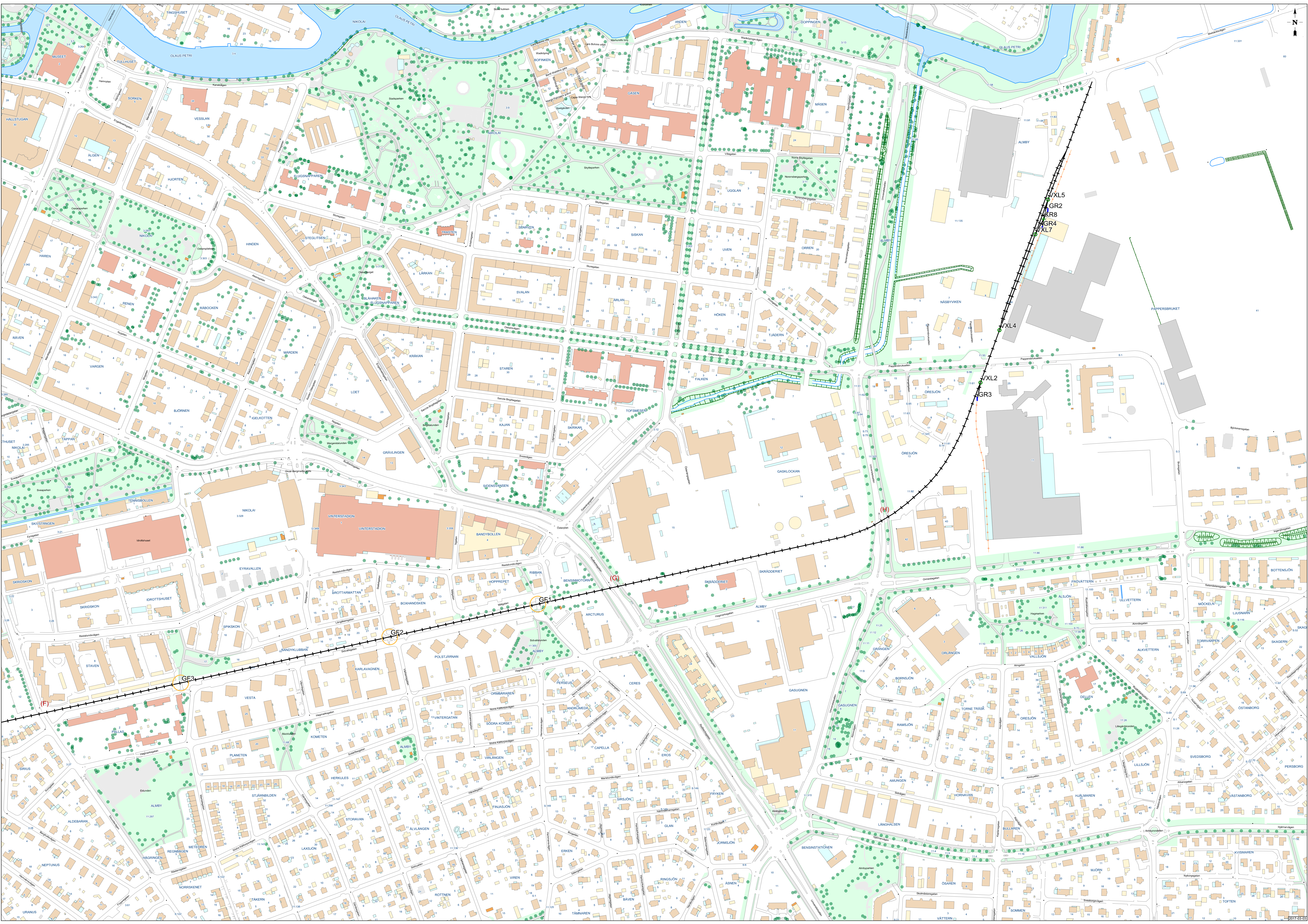
Tekniska förvaltningen handläggare industrispår.

Avgift

Utan kontaktledning 150 kr/vagn

Med kontaktledning 250 kr/vagn







ÖREBRO

Utgåva: 4

Gällande fr.o.m.: 2022-01-01

Handläggare: Niklas Lindhe SWECO Rail AB

Utgivare: Jan Strömberg Örebro kommun

Järnvägsnätsbeskrivning Örebro kommun

Transportstaden / Marieberg

Innehållsförteckning

1. Allmän information
2. Villkor för tillträde och trafikering
3. Infrastruktur
4. Kapacitetstilldelning
5. Tjänster
6. Avgifter

Bilaga 1 Taxa

Bilaga 2 Karta

1. Allmän information

1.1 Inledning

Det järnvägsnät som förvaltas av Örebro kommun är ett sidospår som sträcker sig från Trafikverkets järnvägsnät vid Mosås nordväst till industriområdet Transportstaden i Marieberg. Dett förgrenar sig där in mot anslutande infrastrukturförvaltare, se punkt 3.1.

Denna Järnvägsnätsbeskrivning är upprättad med stöd av Järnvägslag (2004:519) och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Järnvägsnätsbeskrivningen tillämpar de begrepp som fastställts i Järnvägslag (2004:519) och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

1.2 Ansvar

Spåransvarig ansvarar för innehållet i detta dokument.

1.3 Giltighetsperiod

Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) utgåva 4 gäller från och med 2022-01-01 tills vidare.

1.4 Ändringar

Om information som presenteras i vår JNB behöver ändras eller kompletteras kommer information om avvikelser att meddelas via avvikelsemeddelanden. Sådana meddelanden kan exempelvis avse förändringar i infrastrukturen som inte kunde förutses när JNB publicerades eller ändringar till följd av ändrade krav kopplat till lag, förordning eller föreskrift.

Om behov av bedömning/riskanalys finns kommer det att genomföras. Samråd med berörda kommer att ske innan avvikelsemeddelanden eventuellt fastställs och publiceras sedan på vår hemsida eller genom utskick till berörda.

1.5 Publicering

Järnvägsnätsbeskrivningen finns tillgänglig på Örebro kommuns hemsida, samt på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se

1.6 Kontakter för ytterligare information

För ytterligare information kontakta:

Spåransvarig

Jan Strömberg, Utredningsingenjör

Tekniska Förvaltningen

019-211629

jan.stromberg@orebro.se

1.7 Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

Örebro kommun samarbetar med Trafikverket i samband med kapacitetstilldelning.

2. Villkor för tillträde och trafikering

2.1 Trafikeringsrätt

Tillträde till Örebro kommuns järnvägsnät medges endast till järnvägsföretag och de som har auktorisation att organisera järnvägstrafik samt innehar erforderliga tillstånd, exempelvis licens och säkerhetsintyg från Transportstyrelsen.

2.2 Ansvar

Örebro kommun bär som infrastrukturförvaltare det strikta ansvaret gentemot tredje man för skada till följd av järnvägsdriften på spåret som enligt gällande rätt åvilar infrastrukturförvaltare vid upplåtelse till järnvägsföretag.

Vad Infrastrukturförvaltaren kan få utge i ersättning för sådan skada ska Järnvägsföretaget slutligt svara för om det är Järnvägsföretaget eller dess personal som vållat skadan.

Järnvägsföretaget ska bära ansvaret för skada som till följd av järnvägsdriften tillfogats Järnvägsföretagets personal och uppdragstagare samt för skada på gods m.m. som Järnvägsföretaget omhändertagit för befordran. Vad Järnvägsföretaget kan få utge i ersättning för sådan skada skall Infrastrukturförvaltaren slutligen svara för om det är Infrastrukturförvaltaren eller dess personal som vållat skadan.

Om part har utgett skadestånd eller ersättning till tredje man som enligt vad anges i denna JNB ska bäras av den andra parten, äger den första parten full regressrätt mot den andra parten. Part som vållat den andra parten sakskada är skyldig att ersätta skadan enligt vad anges nedan.

Ersättningsskyldighet vid sakskada omfattar sakens värde eller reparationskostnad inte överskridande sakens värde, värdeminskning och stilleståndsersättning samt annan direkt kostnad till följd av skadan. Ersättningsskyldigheten vid sakskada omfattar således inte följdskada, inkomstförlust, intrång i näringsverksamhet eller annan indirekt skada.

2.3 Trafikeringsavtal/ Tillträdesavtal

Parterna upprättar trafikeringsavtal/tillträdesavtal, när tågläget är tilldelat, som reglerar den trafik som skall utföras på Örebro kommuns järnvägsnät. Tider, växlingsrörelser och liknande ska inkluderas i avtalet. Om det vid avtalets tecknande inte tilldelats kapacitet, eller att ytterligare kapacitet tilldelas vid ett senare tillfälle, bifogas förteckning över tilldelad kapacitet senare. I övrigt hänvisar vi till detta dokument angående förutsättningar för trafiken.

2.4 Operativa regler

Trafiksäkerhetsinstruktion, TRI, för aktuellt järnvägsnät bifogas som bilaga till trafikeringsavtalet. Vid frågor, se punkt 1.6.

2.5 Specialtransporter

En specialtransport är en transport som överskrider någon av de tekniska normerna för infrastrukturen. Örebro kommun fattar beslut om villkor för transporten efter ansökan. I ansökan om kapacitet ska det anges om transporten ska behandlas som en specialtransport samt på vilket sätt transporten överstiger de tekniska normerna.

2.7 Farligt gods

Örebro kommun tillåter ingen transport av farligt gods på kommunens infrastruktur.

3 Infrastruktur

3.1 Järnvägsnätets omfattning

Infrastrukturanläggningen består av ett sidospår som sträcker sig från Trafikverkets järnvägsnät vid Mosås till industriområdet Transportstaden i Marieberg där det förgrenar sig in mot anslutande infrastrukturförvaltare. enligt listan nedan.

- Stena
- DHL
- Elon

Spåren är INTE klassade som parkeringsspår.

3.2 Gränser

Angränsande infrastrukturförvaltare enligt listan i punkt 3.2. och

- Trafikverkets järnvägsnät.

Gränserna finns utmärkta på kartan i bilaga 2.

3.3 Anslutande järnvägsnät

Angränsande infrastrukturförvaltare, se 3.2 samt kartan i bilaga 2.

3.4 Ytterligare information

Ytterligare information om trafikering av järnvägsnätet går att få via vår TRI, se punkt 2.5, eller via kontakt med oss, se punkt 1.6.

3.4 Geografisk anläggningsöversikt

Det järnvägsnät som förvaltas av Örebro kommun består av ett sidospår som sträcker sig från Trafikverkets järnvägsnät vid Mosås nordväst till industriområdet Transportstaden i Marieberg där det förgrenar sig mot anslutande infrastrukturförvaltare. Se punkt 3.2. Se vidare kartan i bilaga 2.

3.5 Egenskaper

- Lastprofil A
- Spårvidden är 1435 mm
- Stax 22,5 ton
- Sth 30 km/h
- Maximala lutningen är 1 ‰, mer information i TRI
- INGET av spåren är klassade som parkeringsspår.

3.6 Trafikstyrnings- och kommunikationssystem

Kommunikation sker via mobiltelefon.

3.7 Miljörestriktioner

Generellt gäller inga miljörestriktioner Örebro kommuns järnvägsnät men tomgångskörning bör dock undvikas så långt det är möjligt.

3.8 Infrastrukturens tillgänglighet

Vid upprättandet av denna JNB fanns inga större arbeten inplanerade.

Om ytterligare behov av arbeten uppstår kommer det att behandlas enligt punkt 1.4.

3.9 Planerad utveckling av infrastrukturen

Se punkt 3.8.

4 Kapacitetstilldelning

Ansökan om kapacitet på Örebro kommuns järnvägsnät ställs till:

jan.stromberg@orebro.se

Ange kapacitetsansökan järnväg i ämnesraden.

Ansökan om kapacitet ska innehålla följande uppgifter:

- Uppgifter om sökande inkl "tillståndsnummer" och kontaktperson
- Önskemål om tjänster
- Önskad tid för tillträde till infrastrukturen (datum, dagar, klockslag)
- Beräknad volym (antal vagnar, vikt)
- • (Om vagnarna innehåller farligt gods ska även vilken typ av farligt gods anges, sådant gods är inte tillåtet på spåret).
- Ange specialtransport samt varför (för tungt, för bred, osv) Ange
- förutsättningarna.

Tidplanen och tilldelningsprocessen följer Trafikverkets process där det är möjligt.

Synpunkter på förslag till tilldelning kan framföras till vår kontaktperson enligt

punkt 1.6.

För ad hoc-ansökningar gäller att de ska inkomma till Örebro kommun snarast möjligt efter att behovet uppkommit.

5 Tjänster

5.1 Tågläge för godstrafik

I denna tjänst ingår rätten att använda den kapacitet som tilldelats (spår och växlar), trafikledning, nödvändig information med mera.

6 Avgifter

6.1 Tariffer

Örebro kommun har en taxa för industrispår sedan hösten 2020 enligt bilaga 1.

Vid frågor om avgifter mm ska kontakt tas enligt punkten 1.6.

Taxa för detta spår är 150 kr/vagn per inkommande växling.

6.2 Förändringar av avgifter

Avgifter kommer att regleras med järnvägsföretag då trafikeringsavtal upprättas samt i samband med eventuella taxeförändringar.

Taxa för nyttjande av kommunens järnvägsinfrastruktur.

Inledande

I enlighet med EG direktivet 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter och för nyttjande regleras detta i Järnvägsbeskrivning med tillhörande Trafikeringsavtal.

Enligt järnvägslagen (2004:519) ska Infrastrukturförvaltare ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för trafikering (Trafikeringsavtal).

Avgiften är till för att delfinansiera infrastrukturen utan vinstmarginal.

Avgiften är rörlig och grundar sig på en avgift per vagn och växling.

Lagstadgad mervärdesskatt ingår inte i taxan angivna belopp.

Avgiftsskyldighet och betalning

Avgiftsskyldig är den som trafikerar spåren enligt trafikeringsavtalen.

Den som trafikerar rapporterar månadsvis eller kvartalsvis antal vagnar som växlar på infrastrukturen uppdelat per spår.

Betalning till kommunen kan ske månadsvis eller kvartalsvis, detta regleras närmare i trafikeringsavtalet.

Giltighetstid

Denna taxa träder i kraft under 2021 så snart nya trafikeringsavtal tecknats.

Frågor om taxa för Industrispår hänvisas till:

Örebro kommuns Servicecenter

019-211000, Drottninggatan 5, Örebro

Tekniska förvaltningen handläggare industrispår.

Avgift

Utan kontaktledning 150 kr/vagn

Med kontaktledning 250 kr/vagn

