



# JÄRNVÄGSNÄTBESKRIVNING

T25

2024-11-19





## Innehållsförteckning

1	Allmän information.....	3
1.1	Inledning .....	3
1.2	Ansvar .....	3
1.3	Giltighetstid.....	3
1.4	Publicering .....	3
1.5	Kontakter för mer detaljerad information .....	3
1.6	Samarbete mellan infrastrukturförvaltare .....	3
2	Villkor för tillträde och trafikering .....	4
2.1	Tillträde till järnvägsinfrastrukturen .....	4
2.2	Ansökan om infrastrukturkapacitet.....	4
2.3	Trafikeringsavtal .....	4
2.4	Operativa regler .....	4
2.5	Språk .....	4
2.6	Farligt gods .....	4
3	Infrastruktur.....	5
3.1	Järnvägsinfrastrukturens omfattning.....	5
3.2	Gränser.....	5
3.3	Anslutande järnvägsinfrastruktur.....	5
3.4	Geografisk anläggningsöversikt.....	6
3.5	Övriga egenskaper .....	6
3.6	Platser där tjänster tillhandahålls .....	7
4	Kapacitetstilldelning.....	7
5	Tjänster .....	7
5.1	Godsterminaler.....	7
5.2	Rangerbangård .....	7
5.3	Växling och andra tjänster .....	7
6	Arbetsmiljö .....	8
7	Olyckshantering .....	8
8	Avgifter .....	8
9	Ansvar, ersättning och regress.....	9
9.1	Allmänt .....	9
9.2	Tredjemansskada.....	9
9.3	Ansvar för skada som tillfogats part .....	9
10	Försäkringskrav .....	10



## 1 Allmän information

### 1.1 Inledning

Borlänge Energi är ett helägt kommunalt aktiebolag tillhörigt Borlänge kommun. Inom Borlänge Energi finns förutom skötsel av kommunens industrispår även vattentjänster, fjärrvärme, el, renhållning, stadsnät (bredband) och gata/park.

Borlänge kommun är ägare till industrispåren och har överlåtit åt Borlänge Energi att vara infrastrukturförvaltare i lagens (2004:519) och förordningens (2004:526) mening.

### 1.2 Ansvar

Borlänge Energi ansvarar för innehållet i detta dokument.

### 1.3 Giltighetstid

Innehållet i dokumentet gäller från och med den 2025-01-01 fram till och med utgången av T25 2025-12-31.

Ändringar under giltighetsperioden kommer, om behov föreligger, att införas efter samråd med berörda järnvägsföretag. (Lag 2010:1916).

### 1.4 Publicering

Järnvägsnätsbeskrivningen finns tillgänglig på Borlänge Energis hemsida, [www.borlange-energi.se](http://www.borlange-energi.se) samt Trafikverkets hemsida, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se).

### 1.5 Kontakter för mer detaljerad information

För ytterligare information kontakta:

Miitri Voutilainen	Affärsområdeschef	0243-731 52
Jonas Jonsson	Enhetschef gata	0243-731 21
Niklas Jansson	Stadsmiljöplanerare	0243-730 46
Björn Fredriksson	Samordnare gata	0243-732 96

### 1.6 Samarbete mellan infrastrukturförvaltare

När behov uppstår samarbetar Borlänge Energi med anslutande infrastrukturförvaltare i samband med kapacitetstilldelning av såväl nationell som internationell trafik.



## 2 Villkor för tillträde och trafikering

### 2.1 Tillträde till järnvägsinfrastrukturen

Tillträde till ovannämnda infrastruktur får endast den eller de som har upprättat trafikeringssavtal med Borlänge Energi. Lag 2004:519.

För att komma in på anslutande spåranläggningar krävs även att trafikeringssavtal upprättats med berörda anslutande infrastrukturförvaltare.

### 2.2 Ansökan om infrastrukturkapacitet

Ansökan om infrastrukturkapacitet ska ställas till Borlänge Energi (se vidare kapitel 4, Kapacitetstilldelning).

### 2.3 Trafikeringsavtal

Parterna upprättar trafikeringssavtal för den trafik som ska utföras på järnvägsinfrastrukturen. Tider, växlingsrörelser med mera ska inkluderas i avtalet. I övrigt hänvisas till detta dokument om förutsättningar för trafiken.

### 2.4 Operativa regler

Trafiksäkerhetsinstruktion för Borlänge kommuns industrispår kan erhållas från Borlänge energi.

Kontaktpersoner:

Miitri Voutilainen	Affärsområdeschef	0243-731 52
Jonas Jonsson	Enhetschef gata	0243-731 21
Niklas Jansson	Stadsmiljöplanerare	0243-730 46
Björn Fredriksson	Samordnare gata	0243-732 96

### 2.5 Språk

Med stöd av TSFS 2011:60 har beslutats att förare och tillsyningsmän som tjänstgör på järnvägsinfrastrukturen ska behärska och använda svenska på lägst nivå 3.

### 2.6 Farligt gods

Järnvägsföretaget ansvarar själv för säkerhetsmässiga åtgärder som regleras i MSB anvisningar för transport av farligt gods, RID-S. I RID-S finns definitioner på farligt gods och de särskilda regler som gäller för järnvägstransporter.



### 3 Infrastruktur

#### 3.1 Järnvägsinfrastrukturens omfattning

Spåranläggningen består av tre sidospår från Borlänge rangerbangård och ut mot Södra Backa industriområde samt ett sidospår från Borlänge rangerbangård och ut mot Norra Backa industriområde. Från sidospåren ansluter stickspår till industrifastigheter.

Total spårlängd:	ca 4265 m
Antal växlar:	14 st
Väggkorsningar:	8 st

Övrig information, se bilaga 1 som är kartor över järnvägsspåren.

#### 3.2 Gränser

Stickspår från växlar 4 A och 9 på Södra Backa industriområde är inte tillgängliga för trafik. Växlarna är låsta.

#### 3.3 Anslutande järnvägsinfrastruktur

Punkterna A, B, C och D ansluter till järnvägsnät som ägs av staten och som förvaltas av Trafikverket.

Övriga järnvägsnät som ansluter mot Borlänge kommuns industrispår:

#### Södra Backa

##### Spår 1

Gränspunkt	Gränsar mot
A	Staten Trafikverket
E	Sven Fröberg AB
F	Smedjanhuset AB
G	NP3 Fastigheter AB

##### Spår 2

Gränspunkt	Gränsar mot
B	Staten Trafikverket
H	Sagax Borlänge AB
I	Fastighets AB Hushagen
J	White fox fastighets AB


**Spår 3**

Gränspunkt	Gränsar mot
C	Staten Trafikverket
K	Stena Metall AB
L	Stena Metall AB (spår ej utbyggda)

**Norra Backa**
**Spår 4**

Gränspunkt	Gränsar mot
D	Staten Trafikverket
N	Tribona i Borlänge AB
O	Jale fastigheter AB

**3.4 Geografisk anläggningsöversikt**

Alla spår är utmärkta med ett unikt nummer på kartan.

Spårvidden 1435 mm

På Södra Backa industriområde (spår 1-3) finns sju vägkorsningar. Vägkorsningarna är fördelade enligt nedan:

**Spår**
**1**

1 A	Bangårdsgatan	Ljud- och ljussignalanläggning
1 B	Gesällgatan	-”-
1 C	Mästargatan	Ljus-, ljud- och bomanläggning

**Spår**
**2**

2 A	Bangårdsgatan	Ljud- och ljussignalanläggning
2 B	Mästargatan	-”-

**Spår**
**3**

3 A	Bangårdsgatan	Ljud- och ljussignalanläggning
3 B	Mästargatan	-”-
3 C	Stena Recycling AB	Ljussignalanläggning

**3.5 Övriga egenskaper**

Största tillåtna axellast är 22,5 ton

Största tillåtna hastighet är halv siktrörelse, högst 20 km/tim, undantaget är plankorsningar där tillåten hastighet är 10 km/tim.

Järnvägsinfrastrukturen är inte elektrifierad.



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

Vid containerterminalen i slutet av spår 3 görs omlastningar mellan bil och tåg. Tillgång till kranar och truckar finns.

## **4 Kapacitetstilldelning**

Infrastrukturanläggningen tjänar som förbindelse mellan Trafikverkets järnvägsinfrastruktur och anslutande terminaler och industriföretag. Borlänge Energi förbehåller sig därför rätten att säga nej till andra sökanden än de som utför transporter för något av de företag som finns utmed industrispåren.

Spåranläggningen får trafikeras enligt Trafikeringsavtal med järnvägsföretag, normalt helgfri måndag – fredag mellan kl 05.45 och kl 18.00 samt lördag – söndag mellan kl 05.00 och kl 10.00.

De järnvägsföretag som trafikerar Borlänge kommuns industrispår måste själva årligen ansöka om kapacitet på anslutande järnvägsinfrastruktur.

Ansökan om att få trafikera Borlänge kommuns industrispår skickas till AB Borlänge Energi, Stadsmiljö, Box 834, 781 28 Borlänge.

## **5 Tjänster**

### **5.1 Godsterminaler**

Godsterminal finns i anslutning till Trafikverkets rangerbangård.

### **5.2 Rangerbangård**

Borlänge kommuns industrispår utgår från Trafikverkets rangerbangård.

### **5.3 Växling och andra tjänster**

Den, som trafikerar Borlänge kommuns industrispår, ansvarar själva för samtliga växlingsrörelser på anläggningen och betraktas som järnvägsföretag i lagens (2004:519) och förordningens (2004:526) mening.



## 6 Arbetsmiljö

Borlänge Energi AB är övergripande samordningsansvarig för arbetsmiljön inom järnvägsinfrastrukturen och är arbetsmiljöansvarig för förhållanden som berör järnvägsinfrastrukturen.

Borlänge Energi kallar till skyddsronn en gång per år.

Järnvägsföretag ska ovillkorligen följa riktlinjer och regler som framgår av järnvägsnätsbeskrivning och trafiksäkerhetsinstruktion.

Tillsyn av regelefterlevnad görs regelbundet av infrastrukturförvaltaren, utan förvarning.

## 7 Olyckshantering

Rutiner för olyckshantering finns beskrivna i dokumentet ”Trafiksäkerhetsinstruktion för Borlänge Energis industrispår”

Parterna ska vid skada tillse att erforderlig utredning genomförs som utvisar vad som vållat skadan. Den part som har kontroll över anläggning, fordon eller annan teknisk utrustning ska tillhandahålla de erforderliga underlag som den andre parten begär.

Ersättningsskyldighet vid sakskada omfattar sakens värde eller reparationskostnad och värdeminskning samt stilleståndsersättning.

När parterna avslutat faktainsamling på olycksplatsen lämnar Borlänge Energis spåransvarige röjningsmedgivande.

AB Borlänge Energi ombesörjer röjning av olycksplatsen.

Järnvägsföretaget svarar för bärgning av egna och disponerade spårfordon.<sup>1</sup>

Om fordonen inte bärgas inom rimlig tid, bärgar AB Borlänge Energi järnvägsföretagets fordon och egendom.

Vid röjning ska järnvägsföretaget, på Borlänge Energis begäran, ställa fordon och förarpersonal till Borlänge Energis förfogande, för bärgning av eget eller annans fordon eller egendom, till en plats som Borlänge Energi anvisar. För bärgning av annat järnvägsföretags fordon eller egendom gäller detta krav bara under förutsättning att det kan ske utan avsevärda olägenheter och med beaktande av behörigheten hos järnvägsföretaget jämte berörd personal.

## 8 Avgifter och sanktioner

Inga avgifter tas ut för den kapacitet som tilldelas järnvägsföretag.

Avgift tas ut för uppställning av vagnar.

Om järnvägsföretag bryter mot regler och föreskrifter i järnvägsnätsbeskrivning och/eller trafiksäkerhetsinstruktion kan trafikeringsavtalet dras in.

---

<sup>1</sup> Röjning innebär att spårfordon avlägsnas från olycksplatsen så att spåret kan återställas. Bärgning innebär att spårfordon forslas från den plats dit de röjts till verkstad eller motsvarande.





## **9 Ansvar, ersättning och regress**

### **9.1 Allmänt**

Part är gentemot den andra parten, såvida inte annat sägs nedan, inte ersättnings- eller skadeståndsskyldig för:

- skada på egendom som är att anse som normal förslitning, eller
- skada som en följd av befrielsegrunder eller
- följdskada, inkomstförlust, intrång i näringsverksamhet eller annan indirekt skada.

Parts eventuella krav ska snarast framföras till den andre parten, dock senast inom nittio (90) dagar från (a) den händelse som orsakade skadan, eller (b) såvitt avser krav från tredje man från det denne framställt krav gentemot parten. Parts rätt till ersättning bortfaller helt om tidsfristen inte iakttas. Kravet ska framföras skriftligen och behöver inte inledningsvis vara beloppsspecificerat men ska innehålla en preliminär redogörelse för de förhållanden som åberopas som grund för kravet.

Part ansvarar för, och har även rätt till, ersättning för skada på, inhyrd, inlånad eller eljest disponerad personal eller utrustning som vore den partens egen. Detta gäller även till den del tredje man framfört krav.

Om part har utgivit skadestånd eller ersättning till tredje man som enligt detta avtal ska bäras av den andra parten, äger den första parten full regressrätt mot den andra parten.

Skadestånd som part ska utge med anledning av skada kan jämkas om den andra parten varit medvällande till skadan. Jämkning ska ske efter vad som är skäligt med hänsyn till det vållande som har förekommit på ömse sidor.

### **9.2 Tredjemansskada**

Infrastrukturförvaltaren ska, utom vad som sägs i andra stycket, gentemot tredje man ansvara för skada till följd av järnvägsdriften, som enligt lag, förordning och myndighetsföreskrift åvilar infrastrukturförvaltare. Vad denne utgivit i ersättning för sådan skada får återkrävas av järnvägsföretaget endast om Infrastrukturförvaltaren visa, att järnvägsföretaget vållat skada.

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 utgivit i ersättning för sådan skada får järnvägsföretaget återkräva av Infrastrukturförvaltaren endast om järnvägsföretaget visar att Infrastrukturförvaltaren vållat skada.

### **9.3 Ansvar för skada som tillfogats part**

Part ansvarar för sakskada som part vållat den andra parten.

Har part till följd av järnvägsdriften förorsakats ren förmögenhetsskada, vållad av den andra parten, ska ersättning endast utgå om förmögenhetsskadan orsakats genom brottslig gärning.

Part ansvarar för skada om denna i varje enskilt fall överstiger 0,5 basbelopp.



#### 9.4 Ersättning vid röjning

För de resurser som järnvägsföretaget ställer till Borlänge Energis förfogande för röjning av något annat järnvägsföretags fordon har järnvägsföretaget rätt till ersättning från Borlänge Energi för specificerade kostnader, inklusive kostnader för transport<sup>2</sup> av fordon eller egendom, som tillhör järnvägsföretaget eller någon annan.

Begäran om sådan ersättning ska ha kommit in till Borlänge Energi inom sextio (60) dagar efter utförd röjning. Järnvägsföretagets rätt till ersättning bortfaller helt om tidsfristen inte iakttas.

Järnvägsföretaget svarar själva för kostnader gällande bärgning och röjning av egna fordon och ska i förekommande fall ersätta Borlänge Energi för Borlänge Energis specificerade kostnader för detta.

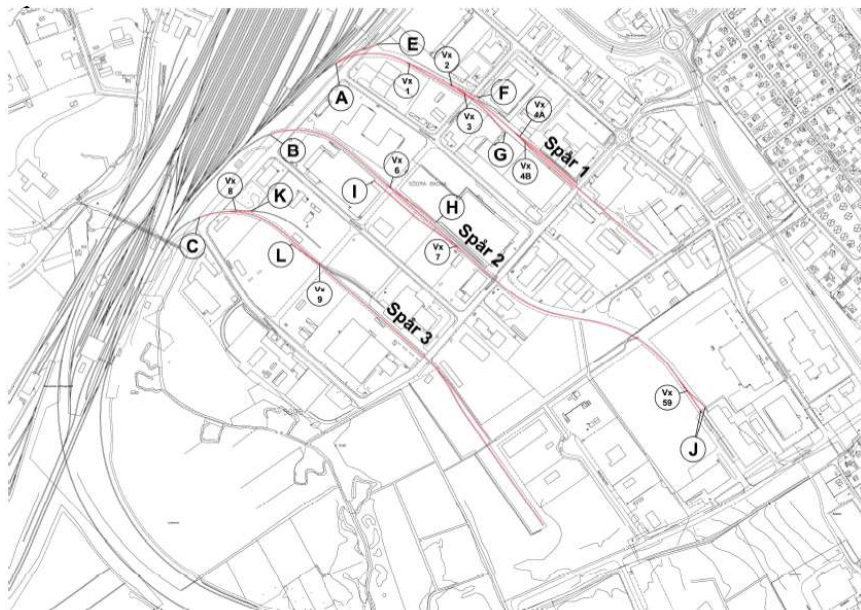
## 10 Försäkringskrav

Järnvägsföretag som trafikerar spåranläggningen ska teckna och vidmakthålla en ansvarsförsäkring om minst 50 miljoner kronor. Annan försäkringsteknisk lösning, exempelvis i form av ett captive, som ger samma försäkringsskydd accepteras.

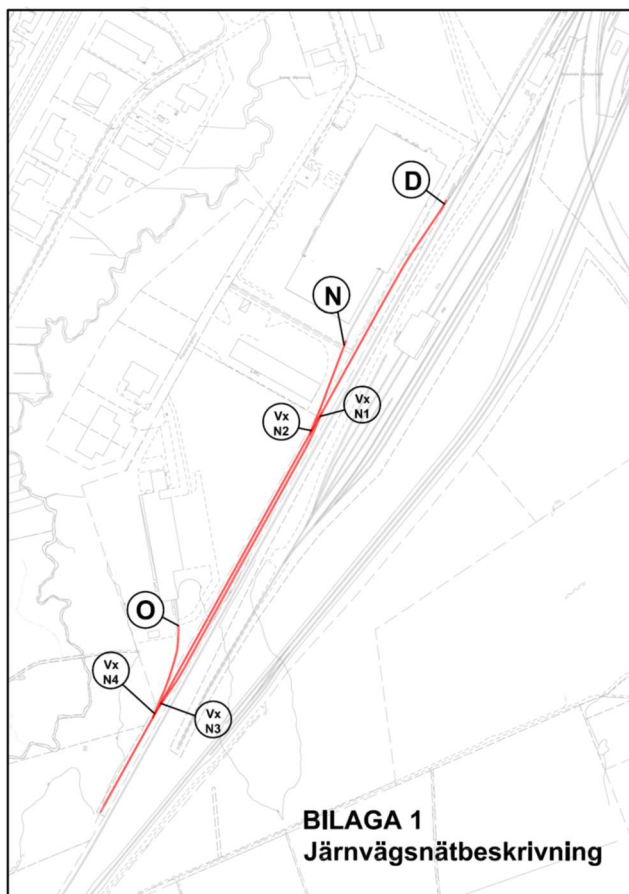
Bilaga: Spårkarta.

---

<sup>2</sup> Med ”transport” avses förflyttning av fordon till olycksplatsen för utförande av röjning och förflyttning tillbaka från den plats där röjningen avslutats.



Spår 1-3



Spår 4