



# Revision av Banverkets och Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivningar





## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>5</b>
<b>0. INLEDNING.....</b>	<b>8</b>
0.1 SYFTE, METOD, AVGRÄNSNING, DISPOSITION .....	8
0.2 FÖRUTSÄTTNINGAR .....	10
<b>1. GRANSKNING AV BANVERKETS OCH ÖRESUNDBROKONSORTIETS KAPITEL 1 ALLMÄN INFORMATION.....</b>	<b>12</b>
SAMMANFATTNING .....	12
1.1 GRANSKNING AV BANVERKETS KAPITEL 1 ALLMÄN INFORMATION.....	13
1.2 GRANSKNING AV ÖRESUNDBROKONSORTIETS KAPITEL 1 ALLMÄN INFORMATION.....	16
<b>2. GRANSKNING AV BANVERKETS OCH ÖRESUNDBROKONSORTIETS KAPITEL 2 VILLKOR FÖR TILLTRÄDE OCH TRAFIKERING .....</b>	<b>18</b>
SAMMANFATTNING .....	18
2.1 GRANSKNING AV BANVERKETS KAPITEL 2 VILLKOR FÖR TILLTRÄDE OCH TRAFIKERING .....	19
2.2 GRANSKNING AV ÖRESUNDBROKONSORTIETS KAPITEL 2 VILLKOR FÖR TILLTRÄDE OCH TRAFIKERING.....	21
<b>3. GRANSKNING AV BANVERKETS OCH ÖRESUNDBROKONSORTIETS KAPITEL 3 INFRASTRUKTUR .....</b>	<b>23</b>
SAMMANFATTNING .....	23
3.1 GRANSKNING AV BANVERKETS KAPITEL 3 INFRASTRUKTUR .....	24
3.2 GRANSKNING AV ÖRESUNDBROKONSORTIETS KAPITEL 3 INFRASTRUKTUR .....	29
<b>4. GRANSKNING AV BANVERKETS OCH ÖRESUNDBROKONSORTIETS KAPITEL 4 KAPACITETSTILLDELNING .....</b>	<b>31</b>
SAMMANFATTNING .....	31
4.1 GRANSKNING AV BANVERKETS KAPITEL 4 KAPACITETSTILLDELNING .....	32
GRANSKNING AV BANVERKETS 4.8.2 OPERATIVA REGLER .....	44
4.2 GRANSKNING AV ÖRESUNDBROKONSORTIETS KAPITEL 4 KAPACITETSTILLDELNING .....	46
<b>5. GRANSKNING AV BANVERKETS OCH ÖRESUNDBROKONSORTIETS KAPITEL 5 TJÄNSTER.....</b>	<b>49</b>
SAMMANFATTNING .....	49
5.1 GRANSKNING AV BANVERKETS KAPITEL 5 TJÄNSTER.....	50
5.1 GRANSKNING AV ÖRESUNDBROKONSORTIETS KAPITEL 5 TJÄNSTER.....	54
<b>6. GRANSKNING AV BANVERKETS OCH ÖRESUNDBROKONSORTIETS KAPITEL 6 AVGIFTER .....</b>	<b>56</b>
SAMMANFATTNING .....	56
6.1 GRANSKNING AV BANVERKETS KAPITEL 6 AVGIFTER.....	57
6.2 GRANSKNING AV ÖRESUNDBROKONSORTIETS KAPITEL 6 AVGIFTER.....	61

**BILAGOR**

1. ANGÅENDE VÅR REVISION GÄLLANDE BANVERKETS JÄRNVÄGSNÄTSBESKRIVNING T07
2. VÄSTKUSTBANAN OCH KONTINENTALBANAN REMISS ANG BANVERKETS JÄRNVÄGSNÄTSBESKRIVNING T07.
3. ANGÅENDE VÅR REVISION GÄLLANDE BANVERKETS JÄRNVÄGSNÄTSBESKRIVNING T07
4. JÄRNVÄGSSTYRELSENS REVISION AV JÄRNVÄGSNÄTSBESKRIVNING T07.
5. JÄRNVÄGSSTYRELSENS REVISION AV JÄRNVÄGSNÄTSBESKRIVNING T07.
6. PRELIMINÄR BANSTANDARD T07.
7. UPPHÄVANDE AV FASTSTÄLLD BANSTANDARD T07.

## Sammanfattning

Järnvägsstyrelsen har i uppgift att övervaka att tjänster, avgifter och kapacitetstilldelning på den svenska järnvägsmarknaden följer gällande järnvägsförfattning. I infrastrukturförvaltarnas järnvägsnätsbeskrivningar skall de förutsättningar som gäller för att söka kapacitet på spåren anges. Till förutsättningarna hör förutom fördelning av spårkapacitet även principerna för avgiftssättning och tillhandahållande av tjänster. Järnvägsstyrelsen har granskat två av Sveriges största infrastrukturförvaltares järnvägsnätsbeskrivningar. Granskningen har gjorts mot de krav som ställs upp i järnvägslagen med tillhörande förordning och föreskrifter. Granskningen har inte gjorts av tre andra stora infrastrukturförvaltare eftersom dessa ännu inte redovisat sina järnvägsnätsbeskrivningar.

Granskningen visar på att Banverket och Öresundsbrokonsortiet inte på ett tillfredställande sätt redovisat alla förutsättningar som krävs för att nya järnvägsföretag eller sökande skall kunna etablera sig på den svenska järnvägsmarknaden.

Järnvägsstyrelsen anser att det för Banverkets del är en bristfällig koppling mellan olika kapitel, avsnitt och bilagor. Det är av största vikt för järnvägsföretag och sökande som vill ansöka om kapacitet att all nödvändig information presenteras på ett strukturerat och sammanhållet sätt. Det finns ett antal avtal som reglerar vissa delar av framförallt Öresundsbrokonsortiet förhållande till Banverket. Detta faktum påverkar utformningen av järnvägsnätsbeskrivningarna och det hade varit önskvärt om de båda infrastrukturförvaltarna samarbetat i dessa delar.

Järnvägsstyrelsen har för Banverkets del funnit brister i rutinerna för uppdatering av avvikelsemeddelande för järnvägsnätsbeskrivningen. En publicerad järnvägsnätsbeskrivning skall ses som ett statiskt dokument i den meningen att infrastrukturförvaltaren inte ska ändra på innehållet under gällande tågplan i de delar som denne kan ha haft möjlighet att själv påverka. Däremot ska förvaltaren ändra beskrivningen vid behov, till exempel om nya förutsättningar inträffar som man *inte* kunnat råda över.

Järnvägsstyrelsen konstaterar att Banverkets samråd, det vill säga tid för att lämna synpunkter inför publiceringen, inte utförts tillfredställande. Vad Järnvägsstyrelsen erfarit har berörda endast haft en arbetsvecka på sig att lämna synpunkter till Banverket på förslaget till järnvägsnätsbeskrivning.

Den nya järnvägslagstiftningen ställer höga krav på att infrastrukturförvaltarna skall samarbeta med varandra. Här har Järnvägsstyrelsen inte uppfattat att Banverket tagit det ansvar som åvilar Banverket som den största infrastrukturförvaltaren.

Järnvägsstyrelsen har fått kännedom om att andra järnvägsföretag än Green Cargo inte får tillträde till Banverkets rangerbangårdar. På en avreglerad godsmarknad är det av största vikt att spåren är öppna för alla som vill nyttja dessa. Rangerbangårdarnas funktion i järnvägssystemet är synnerligen speciell av flera orsaker. I princip är ett järnvägsföretag eller sökande helt beroende av denna funktion om man ska köra annan trafik än rena systemupplägg. En avreglerad marknad bör karaktäriseras av lika tillträdesrätt för samtliga aktörer.

Beskrivning av infrastrukturen i en järnvägsnätsbeskrivning är av största vikt för den som planerar att trafikera järnvägsinfrastrukturen. På en avreglerad järnvägsmarknad med helt nya aktörer som inte har tillräcklig information om infrastrukturen är det särskilt viktigt att varje infrastrukturförvaltare noga överväger vad som ska ingå i beskrivningen och inte minst vilken detaljeringsnivå informationen ska innehålla. Det faktum att området i detta avseende inte är särskilt reglerat menar Järnvägsstyrelsen att detta ställer extra höga krav på infrastrukturförvaltaren om denna vill medverka till att utveckla nya trafiklösningar och upplägg.

Det finns väldigt få tekniska hinder för att begränsa person- eller godstrafik från vissa sträckor på det svenska järnvägsnätet. Banverket har dock begränsat tillträdet till vissa sträckor genom att utpeka dem som person- respektive godstrafikbanor utan att närmare ange skälen till detta. På flera sträckor har Banverket inte fullt ut kunnat motivera varför godstrafiken är exkluderad, vilket Järnvägsstyrelsen inte anser tillfredsställande eftersom Banverket därmed begränsar möjligheterna till att nyttja banorna.

Vid granskning av Banverkets kapacitetstilldelningsprocess har Järnvägsstyrelsen observerat ett antal brister. Beskrivningen av själva processen är bristfällig. Det är otydligt vilka olika datum som gäller för ansökan om kapacitet. Hur dessa datum för preliminära, definitiva nationella och internationella tåglägen förhåller sig till varandra inte är beskrivet. Vidare ifrågasätter Järnvägsstyrelsen Banverkets sätt att hantera ansökningar som sker Ad hoc. Främst gäller detta gentemot ansökningar inom den ”extra” planeringsprocess Banverket har planerat och vilken Järnvägsstyrelsen ifrågasätter.

Järnvägsstyrelsen anser att Banverket inte har behandlat banarbeten i kapacitetstilldelningsprocessen på ett tillfredsställande sätt.

Järnvägsstyrelsen anser att prioriteringskriterierna inte uppfyller järnvägslagens krav. Detta beror på att Banverket inte har tagit hänsyn till samhällsekonomisk effektivitet när prioriteringskriterierna tagits fram. Järnvägsstyrelsen anser att det är otillfredsställande att det för järnvägsföretag och sökande inte är transparent och tydligt vilka metoder som skall tillämpas för att lösa kapacitetskonflikter.

Järnvägslagstiftningen ställer krav på att den ”huvudsakliga” infrastrukturförvaltaren (Banverket) skall beskriva var och av vem de järnvägsanknutna tjänsterna kan tillhandahållas, även i de fall Banverket inte förfogar över tjänsten. Detta gäller samtliga tjänster, förutom de i direktivet s.k. extra tjänsterna. I dessa delar anser Järnvägsstyrelsen att Banverket bör anstränga sig mer för att underlätta för tillkommande järnvägsföretag och internationell trafik att kunna komma in på den svenska marknaden. Vidare är hänvisningen under respektive tjänst till hur och var man söker respektive tjänst bristfällig. Intentionen i inledningen till kapitel 5 att hänvisa till andra kapitel är god men fungerar inte sedan i kapitlet som helhet. Järnvägsstyrelsen anser att Banverket bör tydliggöra om man tänkt att bantillträdestjänster, som godsterminaler eller rangering, ska ingå i ordinarie kapacitetstilldelningsprocess inför den ettåriga tågplanen.

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma Banverket på att det är viktigt att säkerställa att de delar av en kostnad som ingår i underlaget för en avgift inte får förkomma som en

del i underlaget för en annan avgift. Detta för att undvika felaktiga uttag av avgifter. För att säkerställa att avgifterna ger ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen bör komponenterna i tågläges- och spåravgift särskiljas och motiveras.

Öresundsbrokonsortiets uttag av avgifter betalas av järnvägsföretagen direkt till Banverket. Järnvägsstyrelsen anser att de båda infrastrukturförvaltarna bör kommunicera sinsemellan så att uppgifterna om tarifferna i avgiftskapitlet i respektive järnvägsnätsbeskrivning överrensstämmer med varandra. Därmed kan otydligheter eller missförstånd undvikas.

## 0. Inledning

Järnvägsstyrelsen har att bevaka hur avgifter sätts och tas ut, hur tillhandahållandet av tjänster sker och hur kapacitetstilldelningen fungerar på den svenska järnvägsmarknaden. På vilket sätt avgifterna får tas ut regleras i lag, det är marginalkostnadsbaserade banavgifter som gäller. Tjänsterna och prissättningen av dessa ska ske utifrån icke-diskriminerande villkor. Fördelningen av kapacitet på infrastrukturen skall enligt lag ske utifrån konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor.

Syftet med järnvägsnätsbeskrivningarna är att de skall underlätta för järnvägsföretag och andra som söker kapacitet att få tillgång till infrastruktur i ett land på rättvisa villkor. Intentionen är att stimulera till ökade godstransporter på järnväg.

Järnvägsnätsbeskrivningen kan ses som en transparent offert från infrastrukturförvaltaren med de generella villkor som gäller för att trafikera aktuell infrastruktur. En järnvägsnätsbeskrivning syftar till att säkerställa insyn, förutsägbarhet och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen för samtliga järnvägsföretag och sökande. Järnvägsstyrelsen har sett det som en prioriterad aktivitet att inledningsvis granska de större svenska infrastrukturförvaltarnas järnvägsnätsbeskrivningar.

Järnvägsstyrelsen har tagit fram en dokumentstruktur – en vägledning<sup>1</sup> som rekommenderas för att järnvägsnätsbeskrivningarna på ett enkelt sätt skall kunna följas och förstås av järnvägsföretagen. Denna revision utgår från dokumenten järnvägsnätsbeskrivning och granskar i princip inte efterlevnaden av de förutsättningar som redovisas i beskrivningarna. Järnvägsstyrelsen har endast kunnat granska Banverkets elektroniska version av deras järnvägsnätsbeskrivning då en tryckt version saknas vid revisionstillfället. Revisionen omfattar enbart Banverket och Öresundsbrokonsortiet. Andra stora infrastrukturförvaltare har inte granskats på grund av olika skäl. Göteborgs hamn (publicerad 060427) och Inlandsbanan (publicerad 060627) har inte publicerat sina järnvägsnätsbeskrivningar i tid. A-trains järnvägsnätsbeskrivning är ej publicerad.

### 0.1 Syfte, metod, avgränsning, disposition

Syftena med granskning av Banverkets och Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivningar är flera. För det första är det Järnvägsstyrelsens ambition att kontrollera om uppgifterna i respektive beskrivning uppfyller gällande lagstiftning. Detta är en viktig förutsättning för att järnvägstrafiken skall kunna utvecklas. En järnvägsnätsbeskrivning utgör en viktig grund för att sprida information om vilka förutsättningar som gäller. För det andra har Järnvägsstyrelsen i uppgift att bevaka att uttag av avgifter och fördelning av kapacitet sker på ett icke-diskriminerande sätt. Rutiner för detta skall ingå i järnvägsnätsbeskrivningen och Järnvägsstyrelsen har därmed möjlighet att granska dessa delar i ett tidigt skede.

---

<sup>1</sup> Återfinns på följande länk:

[http://www.jvs.se/filer/vagledningar/jarnvagsnatsbeskrivning/vagledning\\_alla\\_dokument.pdf](http://www.jvs.se/filer/vagledningar/jarnvagsnatsbeskrivning/vagledning_alla_dokument.pdf)



Revisionen är avgränsad till att omfatta Banverkets och Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivningar. Revisionen omfattar inte efterlevnaden eller konsekvenserna av järnvägsnätsbeskrivningarna.

Synpunkter i samband med revisionen skall beaktas i samband med att nästa års järnvägsnätsbeskrivningar upprättas. Revisionen följer den kapitelindelning för järnvägsnätsbeskrivningar som rekommenderas via Järnvägsstyrelsens vägledning och som används i de aktuella järnvägsnätsbeskrivningarna.

Granskningen är gjord på så sätt att Järnvägsstyrelsens kommentarer och åtgärdsförslag kommer under respektive kapitel- och underrubrik enligt respektive järnvägsnätsbeskrivning. Därmed kan läsaren direkt se synpunkter i berörd beskrivning.

I början av varje kapitel återfinns en sammanfattning på kapitelnivå med väsentligheterna som framkommit. Järnvägsstyrelsen har i den övergripande sammanfattningen fokuserat på de största bristerna som framkommit i samband med revisionen. Öresundsbrokonsortiet publicerade sin järnvägsnätsbeskrivning den 19 december 2005. Banverket publicerade kapitel 1-4 den 9 december 2005 och begärde samt beviljades uppskov för kapitel 5-6 till den 10 april 2006. Den 10 april innevarande år *beslutade* Banverket om kapitel 5 och 6 som därmed kompletterade järnvägsnätsbeskrivningen. Den 21 april 2006 *publicerade* Banverket på hemsidan<sup>2</sup> ett antal underlagsrapporter till kapitel 5 och 6. Det framgår dock inte tydligt om dessa skall ses som en del i järnvägsnätsbeskrivningen. För de som är intresserade av järnvägsnätsbeskrivningen exempelvis järnvägsföretag, sökande eller tillsynsmyndighet skall det inte föreligga osäkerhet om vad som ingår i järnvägsnätsbeskrivningen eller inte. Enligt Järnvägsstyrelsen är Banverket dock otydliga på detta på grund av följande.

Främst framgår det inte i beslutet den 10 april att det finns underlagsrapporter till kapitel 5 och 6. För det andra hänvisas det inte i kapitel 5 och 6 till rubricerade underlagsrapporter. Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att beräkning av avgifter enligt 7 kap. Järnvägslagen (2004:519) och 13 § JvSFS 2005:1 innebär att infrastrukturförvaltaren måste på ett transparent sätt kunna närmare ange hur avgifterna beräknats.

Mot bakgrund av detta omfattar denna revision endast kapitel 5 och 6 i dessa delar och inte de på hemsidan<sup>3</sup> publicerade underlagsrapporterna. I praktiken innebär det att Järnvägsstyrelsen endast kommenterar de rent juridiska delarna och nivån på informationen i kapitel 5 och 6. Vare sig underlag eller beräkningar bakom avgifterna har alltså inte kontrollerats. Utifrån vad som sägs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur artikel 8.3 och bilaga I anser Järnvägsstyrelsen att det finns anledning att Banverket tydliggör avgiftsprinciperna för person- och gods tåglägesavgifterna i järnvägsnätsbeskrivningen. Detta för att undvika diskriminering mellan person- och godstrafik.

---

<sup>2</sup> <http://www.banverket.se>

<sup>3</sup> <http://www.banverket.se>

## 0.2 Förutsättningar

Arbetet med revisionen av Banverkets och Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivningar har pågått under våren 2006. Deltagare från Järnvägsstyrelsen har varit Nils Enberg, Lars Flood och Stefan Pettersson. Expertis inom myndigheten har konsulterats.

Med anledning av oklarheter i järnvägsnätsbeskrivningen har Järnvägsstyrelsen brevlades tagit kontakt och informerat Banverket om detta. I revisionen framkommer vilka delar dessa är. I stort handlar det om hur banarbeten behandlas i tilldelningsprocessen i förhållande till tåglägesansökan. Järnvägsstyrelsen har också efterfrågat motivering av de sträckor som behandlas under särskild infrastruktur, 3.4. Brevdialogen bifogas rapporten som bilagor 1-7.

### 0.2.1 Lagstiftning

Svensk lagstiftning som reglerar upprättandet av järnvägsnätsbeskrivningen är järnvägslagen (2004:519, JL), järnvägsförordningen (2004:526, JF) och Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur.

Den svenska järnvägsförordningen bygger på Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur<sup>4</sup>

Järnvägsstyrelsens granskning tar sin utgångspunkt i första hand i den svenska järnvägsförordningen.

### 0.2.2 Avtal

I avtal<sup>5</sup> mellan Öresundsbrokonsortiet och Banverket regleras avgiftssystemet för anläggningen över bron samt trafiklednings- och kapacitetstilldelningsuppgifter. I praktiken innebär detta avtal att Banverket åtar sig för konsortiets räkning tar upp avgifter, fördelar kapacitet och fungerar som trafikledare.<sup>6</sup>

Detta innebär i realiteten att Banverket administrerar, prioriterar och tilldelar kapacitet på den svenska delen av förbindelsen. Enligt tillstånden är det dock konsortiet som är ansvarig för själva beslutet om tågplanen. Konsortiet godkänner och ansvarar därmed ytterst för den process som Banverket använder och som beskrivs i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning för T07. De kommentarer som följer i kapitel 4 gäller således både för Banverket och Öresundsbrokonsortiet.

---

<sup>4</sup> Ändrad genom dir. 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet).

<sup>5</sup> Huvudavtal om förvaltning av Järnvägen på Öresundsförbindelsen daterad 2000-04-20, samt underavtal daterade 2000-04-19.

<sup>6</sup> Banverket Trafik kan komma att meddelas tillstånd för sk. särskild trafikledning av Järnvägsstyrelsen. Detta innebär att Banverket Trafik har det fulla ansvaret för trafikledningen på den svenska delen av Öresundsbron och är att betrakta som infrastrukturförvaltare begränsat till särskild trafikledning.

Vad gäller avgifter på Öresundsbron erhåller Öresundsbrokonsortiet kompensation från Banverket och Banedanmark. För svenskt vidkommande erhåller konsortiet ett förutbestämt årligt belopp som indexuppräknas<sup>7</sup>. Detta ger Banverket och Banedanmark rätt att ta ut banavgifter från järnvägsföretagen för trafiken på den svenska respektive danska sidan av bron. För svenskt vidkommande innebär detta att man tillämpar Banverkets avgiftssystem med två olika avgifter, kan ses som ett bidrag till finansieringen av förbindelsen. Med andra ord har detta inget med marginalkostnadsbaserade avgifter att göra. De två olika avgifterna är dels en trafikberoende övrig särskild avgift som, av Banverket, läggs på persontrafiken. Och dels en passageavgift för godstrafiken.

---

<sup>7</sup> Beloppet uppgick till 277 MSEK år 2005.

# 1. Granskning av Banverkets och Öresundbrokonsortiets kapitel 1 Allmän information

De bestämmelser som reglerar det inledande kapitlet är 6 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519, JL) och 4, 8, 9, 12, 22, 23 §§ Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur.

Den svenska järnvägsförfattningen i denna del bygger på artikel 13-29 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur<sup>8</sup> Med direktivet i texten avses dir. 2001/14/EG.

Järnvägsstyrelsens granskning tar sin utgångspunkt i första hand i den svenska järnvägsförfattningen.

## Sammanfattning

Järnvägsstyrelsen har funnit brister i järnvägsnätsbeskrivningens rutiner för uppdatering av avvikelser i 1.6.2 och giltighetstiden 1.6.1. Järnvägslagen är tydlig i fråga om rutinerna för avvikelserapportering. Dessa rutiner skall vara uppbyggda på sådant sätt att Banverket kan vara försäkrade att berörda parter tar del av förändringarna. En publicerad järnvägsnätsbeskrivning skall ses som ett statiskt dokument. Infrastrukturförvaltaren ska inte ändra på innehållet under gällande tågplan i de delar som han kan ha haft möjlighet att själv påverka i förväg. Däremot ska förvaltaren ändra beskrivningen i vissa fall, exempelvis om nya förutsättningar inträffar som man *inte* kunnat råda över i förväg. Det saknas en struktur där dokument, bilagor med mera finns sammanställda, eftersom dessa också utgör delar av järnvägsnätsbeskrivningen. På Banverkets hemsida finns under rubriken *järnvägsnätsbeskrivning* endast vissa avvikelsemeddelanden. Järnvägsstyrelsen vill understryka att allt material som berör järnvägsnätsbeskrivningen ska finnas samlat på ett och samma ställe. Av praktiska skäl kan det finnas anledning att i järnvägsnätsbeskrivningen hänvisa till andra dokument. Dessa skall då vara samlade.

Järnvägsstyrelsen konstaterar att samråden inför publiceringen inte utförts tillfredsställande. Vad Järnvägsstyrelsen erfarit har järnvägsföretag m.m. haft endast en arbetsvecka på sig att lämna synpunkter till Banverket. Det är en allt för kort tid.

Järnvägslagstiftningen ställer höga krav på infrastrukturförvaltarna att samarbeta med varandra. Här har Järnvägsstyrelsen uppfattat att Banverket har en viktig uppgift som Sveriges största infrastrukturförvaltare av järnväg.

Järnvägsstyrelsen vill också uppmärksamma Öresundbrokonsortiet på bestämmelserna om infrastrukturförvaltarnas samarbete med varandra och efterlyser ytterligare information i järnvägsnätsbeskrivningen på hur detta samarbete är tänkt att fungera (kapacitetstilldelning, planeringsprocess, ansökan mm). Vidare bör publicerings- och

---

<sup>8</sup> Ändrad genom dir. 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet).

uppdateringsrutinerna beskrivas ytterligare, så att berörda parter verkligen får ta del av såväl den slutliga järnvägsnätsbeskrivningen som uppdateringar.

## **1.1 Granskning av Banverkets *kapitel 1 Allmän information***

Järnvägsstyrelsen har granskat Banverkets inledande kapitel i järnvägsnätsbeskrivningen. Nedan följer Järnvägsstyrelsens granskning av innehållet under respektive rubrik där brister påträffats.

### **Granskning av Banverkets *1.1 Inledning***

I det inledande stycket förväntas infrastrukturförvaltaren att ge en presentation om dess verksamhet i korthet. Banverket meddelar att målgruppen för denna järnvägsnätsbeskrivning i huvudsak är järnvägsföretagare och de med auktorisation som söker kapacitet på järnvägsnät som förvaltas av staten (Banverkets järnvägsnät). Järnvägsstyrelsen ställer sig frågande till om denna version av järnvägsnätsbeskrivningen inför kommande tågplan T07 vänder sig till järnvägsföretagare eller sökande som är nya i branschen. Därutöver beskrivs att förutom förvaltarrollen har Banverket ett sektorsansvar att samla branschens olika aktörer att nå de transportpolitiska målen och utveckla sektorn.

### **Granskning av Banverkets *1.2 Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen***

Banverket har ställt upp syftet med järnvägsnätsbeskrivningen att de som avser ansöka om infrastrukturkapacitet skall få grundläggande information om förutsättningarna för detta. Järnvägsstyrelsen ställer frågan om Banverket i sin beskrivning av infrastrukturen svarar upp mot syftet i 1.2. Anledningen till detta är att enligt dir 2001/14/EG syftar upprättandet av en järnvägsnätsbeskrivning att, vid en avreglerad marknad, ge aktörerna klara och överensstämmande signaler så att de kan fatta rationella beslut. Utöver detta skall beskrivningen upprättas och publiceras för att säkerställa insyn, förutsägbarhet och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen för samtliga utövare av trafik. Järnvägsstyrelsen anser därmed att Banverkets järnvägsnätsbeskrivningen inte bara på grundläggande nivå utan även mer ingående ska beskriva förutsättningarna för att ansöka om tågläge och efterlyser tydlighet och en röd tråd.

### **Granskning av Banverkets *1.4.1 Allmänna anmärkningar***

Det är tveksamt om Banverket har publicerat sin järnvägsnätsbeskrivning enligt 6 kap. 5 § JL, i syfte att säkerställa insyn, förutsebarhet och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen, vilket man refererar till. Motiven till detta är flera. Nedan lyfter Järnvägsstyrelsen fram endast två starka skäl. För det första har styrelsen redan konstaterat den korta samrådtiden. För det andra har Banverket ändrat på förutsättningarna i kapacitetstilldelningsprocessen (framgår av kapitel 4) genom att besluta om så kallad banstandard under pågående ansökningsprocess.

### **Granskning av Banverkets 1.4.2 Ansvar**

Järnvägsstyrelsen vill lyfta frågan om beskrivning av de avtal och ansvarsförhållanden som råder mellan Banverket och Öresundsbrokonsortiet. Järnvägsstyrelsen har uppfattat järnvägslagen, järnvägsförordningen och dir 2001/14/EG på sådant sätt att infrastrukturförvaltaruppgiften trafikledning får överlåtas med ansvar, medan kapacitetstilldelning endast kan överlåtas utan ansvar till annan infrastrukturförvaltare. Det bör förtydligas av båda parter de affärsmässiga avtal som Järnvägsstyrelsen nämner i kapitel 0, avsnitt 0.2.3.

### **Granskning av Banverkets 1.4.3 Prövning**

Banverket redogör för hur järnvägsföretag eller sökande kan hänskjuta tvister till Järnvägsstyrelsen för prövning. Banverket bör även lyfta fram att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare kan få pröva villkor i trafikeringsavtalen hos Järnvägsstyrelsen.

### **Granskning av Banverkets 1.6.1 Giltighetsperiod**

Dokumentets giltighetstid motsvarar tågplanperiod T07 (10/12 2006 – 8/12 2007). Järnvägsstyrelsen efterfrågar en tydlig förklaring hur detta påverkar den nu gällande järnvägsnätsbeskrivning som är framtagen inför pågående tågplan och gäller fram till januari 2007 samt hur detta kommuniceras till berörda parter.

### **Granskning av Banverkets 1.6.2 Avvikelser**

Enligt Banverket kommer avvikelser mot det publicerade och inaktuella information meddelas på [www.banverket.se](http://www.banverket.se). Ändringar skall endast gälla det som inte kunnat förutses innan publicering eller andra ändringar som krävs på grund av ändrade regler. Kap. 6 JL är ganska tydligt på att samråd skall gälla även för ändringar. Det saknas metoder för hur detta samråd skall utföras och mer ingående hur man kan följa uppdateringar anser Järnvägsstyrelsen.

I princip innebär varje ändring att infrastrukturförvaltaren fattar ett nytt beslut om järnvägsnätsbeskrivningen. Banverket bör därför tänka igenom hur man under rubriken ”järnvägsnätsbeskrivning” på hemsidan säkerställer att *all* information som berör innehållet i beskrivningen publiceras. Det ska inte vara så att relevant information ligger spridd på olika delar av Banverkets hemsida.

### **Granskning av Banverkets 1.7 Publicering**

22 och 23 §§ JvSFS 2005:1 reglerar hur publiceringsförfarandet skall ske. Banverkets järnvägsnätsbeskrivning publiceras på hemsidan. Den kan även beställas i tryckt form meddelas det. Järnvägsstyrelsen har i skrivande stund inte funnit detta möjligt. Banverket meddelar även att övriga svenska infrastrukturförvaltares järnvägsnätsbeskrivningar kan publiceras på hemsidan. Järnvägsstyrelsen saknar metoder för hur man säkerställer att publiceringen av originalbeskrivningen och andra ändringar kommer marknaden till del. Vidare har Järnvägsstyrelsen lämnat åt infrastrukturförvaltarna att sinsemellan samordna om datum för sista ansökan om tågläge. Detta

datum påverkar i sin tur när järnvägsnätsbeskrivningarna skall publiceras. Järnvägsstyrelsen har fått signaler från andra infrastrukturförvaltare att detta inte skett tillfredsställande. Detta utvecklas under avsnitt 1.9 nedan.

### **Granskning av Banverkets 1.8 Kontakter för mer detaljerad information**

För mer detaljerad information angående innehållet i järnvägsnätsbeskrivningen hänvisas till Banverket Marknad. Det finns, med bakgrund av avsaknad av röd tråd genom kapitlen, all anledning att Banverket säkerställer tydliga kommunikationsvägar, inte minst för att nya järnvägsföretagare eller sökande framgent skall lotsas rätt anser Järnvägsstyrelsen. Dock är det bra med en tydlig kontaktingång till Banverket i frågor rörande järnvägsnätsbeskrivningen.

### **Granskning av Banverkets 1.9 Samarbete mellan infrastrukturförvaltare**

Banverket samarbetar med andra europeiska infrastrukturförvaltare genom RNE. Där kontakt tas med respektive lands OSS One Stop Shop för till exempel kapacitet på den internationella marknaden. Av stycket framgår inte att Banverket samarbetar med några nationella infrastrukturförvaltare, vilket Järnvägsstyrelsen anser vara förvånande.

Enligt 24 § JvSFS 2005:1 skall infrastrukturförvaltare samarbeta om gemensamma datum i kapacitetstilldelningsprocessen. Det gäller sista datum för ansökningar om tågläge, datum för förslag till tågplan och fastställelse av tågplan. Järnvägsstyrelsen har från andra infrastrukturförvaltare fått klagomål på att Banverket inte har kommunicerat ovanstående datum.

Med tanke på Banverkets inflytande i dessa frågor vill Järnvägsstyrelsen uppmärksamma Banverket på att de bör informera alla berörda infrastrukturförvaltare i god tid om vilka datum som kommer att tillämpas i planeringsprocessen för T08. Förutom det faktum att datumen ska vara gemensamma påverkar det givetvis också det datum järnvägsnätsbeskrivningen ska publiceras. Enligt artikel 3 dir 2001/14/EG artikel 3 ska infrastrukturförvaltaren offentliggöra järnvägsnätsbeskrivningen senast fyra månader innan tidsfristen för ansökan om infrastrukturkapacitet löper ut. Därigenom finns det en direkt koppling mellan de gemensamma datum och publicering av järnvägsnätsbeskrivning.

### **Granskning av Banverkets 1.10.2 Definitioner**

Järnvägsföretag som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik. Järnvägsstyrelsen vill påpeka att det behövs säkerhetsintyg.

Med tågläge avses inte bara järnvägsfordon i rörelse utan även stillastående. Det viktiga, som den nya lagstiftningen trycker på, är att spåret är upptaget vid detta tillfälle och stänger ut andra från spåret anser Järnvägsstyrelsen.

Järnvägsstyrelsen anser att ett trafikeringsavtal endast reglerar delar som berör det särskilda tågläget. Förutsättningar och andra villkor för Banverkets nät skall återges i järnvägsnätsbeskrivningen.

## **1.1 Granskning av Öresundsbrokonsortiets *kapitel 1 Allmän information***

Järnvägsstyrelsen har granskat Öresundsbrokonsortiets inledande kapitel i järnvägsnätsbeskrivningen. Nedan följer Järnvägsstyrelsens granskning av innehållet under respektive rubrik där brister påträffats.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets *1.1.2 Redaktionellt***

Här framkommer det att konsortiet ingått avtal med de svenska och danska statliga infrastrukturförvaltarna som är medlemmar i Rail Net Europe (RNE), för att underlätta gränsöverskridande järnvägstrafik. För att underlätta denna typ av trafik har Öresundsbrokonsortiet använt sig av den dokumentmall som RNE rekommenderar för järnvägsnätsbeskrivningar. Här får den sökande eller järnvägsföretag också en översiktlig bild av hur beskrivningen är disponerad.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets *1.2 Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen***

Dokumentet vänder sig till järnvägsföretagare och sökande som avser bedriva trafik på det järnvägsnät konsortiet förfogar över. Vidare ska beskrivningen innehålla information om vilka förutsättningar som gäller när man söker kapacitet på banan och nödvändig samt grundläggande information gällanden järnvägsnätet. Järnvägsstyrelsen efterfrågar dock en tydligare hänvisning var inom Banverket eller Banedanmark detta hanteras, allt för att underlätta för sökande. Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma Öresundsbrokonsortiet på att det inte tydligt framgår i beskrivningen hur planeringsprocessen är tänkt att fungera.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets *1.3 Rättslig grund***

I detta avsnitt nämns den europeiska, svenska och danska lagstiftningen som är gällande rättslig grund. Järnvägsstyrelsen vill bara uppmärksamma konsortiet på att även kapitel 6 och 7 i järnvägslagen gäller som förutsättning inför kommande tågplan och måste tas i beaktande, t ex när det gäller den ettåriga tågplanen. Vidare krävs det en tydligare ambition att säkerställa att uppdateringar och förändringar i dokumenten kommer berörda parter till del och inte bara hänvisningar till hemsidan. När det gäller ansvarsfrågan är konsortiet ganska tydligt på under vilka förhållanden man inte ansvarar för oriktigheter och ändringar av dokumentet eller förutsättningarna på infrastrukturen. Däremot är konsortiet sämre på att beskriva vad man ansvarar för, detta framgår inte i texten och är en brist menar Järnvägsstyrelsen.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets *1.5 Giltighetstid och ändringar***

Järnvägsstyrelsen anser att Öresundsbrokonsortiet borde ha en mer exakt länk till var på hemsidan dessa uppdateringar och ändringsmeddelande återfinns. Bra att man gör klart här att dessa ändringsmeddelanden endast är sådana som inte kunnat förutses vid tiden för publicering eller ändringar som uppkommit på grund av förändringar i



gällande regelverk. Det bör framgå om konsortiet menar järnvägslagstiftningen eller egna föreskrifter/vägledning/beskrivningar?

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 1.6 Distribution/publicering, pris, utgivare**

Här meddelas att järnvägsnätsbeskrivningen publiceras på hemsidan, men det saknas en tydlig länk. Vidare framkommer det att det endast finns en svensk version. Det saknas en engelsk. Enligt Järnvägsstyrelsen är önskvärt med åtminstone en engelsk sammanfattning för att underlätta för internationell trafik.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 1.7 One Stop Shop**

Här meddelas att ÖK, via Banverket och Banedanmark, samarbetar med andra Europeiska infrastrukturförvaltare. Järnvägsstyrelsen anser att det saknas en mer utförlig beskrivning av dessa samarbeten. Menar konsortiet att Banverket skall tillhandahålla detta? I så fall bör detta kommuniceras tydligare i dokumentet eller en hänvisning till Banverkets beskrivning av samarbete och tilldelningsprocess.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 1.8.2 Definitioner**

Järnvägsstyrelsen anser att trafikeringsavtalen enbart kommer att innefatta de delar som reglerar ett specifikt tågläge. Vidare anser Järnvägsstyrelsen att det numera är infrastrukturförvaltaren som skall ta ut avgifter enligt gällande lagstiftning och att detta inte regleras via regeringsavtal. Däremot finns de huvudavtal som reglerar Banverkets och Banedanmarks roll och möjlighet att ta ut avgifter på annans infrastrukturanläggning gentemot konsortiet.

## 2. Granskning av Banverkets och Öresundsbrokonsortiets *kapitel 2 Villkor för tillträde och trafikering*

Villkor för tillträde och trafikering regleras i 5 kap. järnvägslagen (2004:519, JL), 5 kap. 1-9 §§ järnvägsförordningen (2004:526, JF) och Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur.

Den svenska järnvägsförfattningen i denna del bygger på Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur<sup>9</sup> Med direktivet i texten avses dir. 2001/14/EG.

Järnvägsstyrelsens granskning tar sin utgångspunkt i första hand i den svenska järnvägsförfattningen.

### Sammanfattning

Inga andra järnvägsföretag än Green Cargo får tillträde till Banverkets rangerbangårdar. På en avreglerad godsmarknad är det av största vikt att spåren är öppna för alla som vill nyttja dessa. Rangerbangårdarnas funktion i järnvägssystemet är synnerligen speciell av flera orsaker. I princip är ett järnvägsföretag helt beroende av denna funktion om man ska köra annan trafik än rena systemupplägg. Järnvägsstyrelsen är dock medveten om komplexiteten på just rangerbangårdarna men icke desto mindre bör en avreglerad marknad karaktäriseras av tillträdesrätt till samtliga rangerbangårdar för samtliga järnvägsföretag.

Banverket bör därför se till att rangeringen kan ordnas så att alla aktörer hanteras lika oavsett storlek eller tidigare uppdrag.

I och med införandet av krav på järnvägsnätsbeskrivning har trafikeringsavtalets roll förändrats. Järnvägsnätsbeskrivningens innehåll kan ses som en offert av infrastrukturförvaltaren till järnvägsföretag och sökande. När dessa erhållit tågläge skall trafikeringsavtal upprättas. Därigenom blir villkoren i järnvägsnätsbeskrivningen bindande för båda parter. Detta innebär dessutom att alla delar som är generella och gäller mot alla järnvägsföretag eller sökande skall läggas i järnvägsnätsbeskrivningen.

Järnvägsstyrelsen vill understryka att de ramavtal som Banverket tecknar *inte* kan åberopas i den årliga kapacitetstilldelningsprocessen som ett företräde till ett visst tågläge.

En generell synpunkt till både Banverket och Öresundsbrokonsortiet är att numera tillämpas godkännande av fordon via Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:1) om godkännande av delsystem inom järnväg m.m. Järnvägsstyrelsen ställer sig tveksam till Öresundsbrokonsortiets beskrivning och hantering av förhandsbesked med tanke på att man bör säkerställa icke-diskriminering och att tilldelningen av kapacitet följer gällande lagkrav utifrån direktivets artikel 14.

---

<sup>9</sup> Ändrad genom dir. 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet).

## **2.1 Granskning av Banverkets kapitel 2 Villkor för tillträde och trafikering**

Järnvägsstyrelsen har granskat Banverkets kapitel om villkor för tillträde och trafikering i järnvägsnätsbeskrivningen. Nedan följer Järnvägsstyrelsens granskning av innehållet under respektive rubrik där brister påträffats.

### **Granskning av Banverkets 2.1 Inledning**

Järnvägsstyrelsen anser att det är positivt att Banverket meddelar de lagrum som reglerar området.

### **Granskning av Banverkets 2.2.2 Trafikeringsrätt**

#### *Nationell och internationell godstrafik på Banverkets järnvägsnät*

Det har kommit Järnvägsstyrelsen till känna att andra järnvägsföretag än Green Cargo inte får tillträde till exempelvis rangerbangårdarna. Järnvägsstyrelsen vill med detta upplysa Banverket om att tågläge skall fördelas för allt nyttjande av infrastruktur - tågspår som sidospår - oavsett om fordonen rör på sig eller inte. Det medför att tågläge behövs för nyttjande av infrastrukturen när tjänst tillhandahålls.

Det är dock Järnvägsstyrelsens uppfattning mot bakgrund av trafikeringsrätten i 5 kap. JL att ingen kan hindras från att trafikera spåren (med beaktande av undantag i 5 kap. 4 § JL). Det innebär att om järnvägsföretag kan utöva tjänsten själv så kan infrastrukturförvaltaren inte hindra honom från detta. Detta skall framgå i järnvägsnätsbeskrivningen, med andra ord att endast om tjänsten behövs så skall man ansöka om detta eller kontakta viss person.

På en avreglerad godsmarknad är det av största vikt att spåren är öppna för alla som vill nyttja dessa. Rangerbangårdarnas funktion i järnvägssystemet är synnerligen speciell av flera orsaker. I princip är ett järnvägsföretag eller sökande helt beroende av denna funktion om man ska köra annan trafik än rena systemupplägg. Järnvägsstyrelsen är dock medveten om komplexiteten på just rangerbangårdarna men icke desto mindre bör en avreglerad marknad karaktäriseras av tillträdesrätt för samtliga aktörer.

### **Granskning av Banverkets 2.2.3 Tillstånd**

#### *Säkerhetsordning*

Banverket sammanfattar begreppet säkerhetsordning. Järnvägsstyrelsen anser att saknas bestämmelser om hälsokrav enligt BV-FS 2000:4, lastning av fordon, utredning av olyckor och tillbud samt röjning vid olycka.

Dessutom har Banverket inte uppgett att lagen ställer krav på utbildning för personal i trafiksäkerhetstjänst.

## **Granskning av Banverkets 2.4 Allmänna affärsvillkor**

Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att nyordningen med järnvägsnätsbeskrivning innebär att trafikeringsavtalets roll förändrats. Järnvägsnätsbeskrivningens innehåll kan ses som en offert av infrastrukturförvaltaren och sökande, järnvägsföretag eller annan infrastrukturförvaltare kan till Järnvägsstyrelsen hänskjuta frågan om fastställelse av villkor för innehållet i rubricerat dokument. Om dessa är nöjda med innehållet är det i stort sett bara att ansöka om kapacitet. När järnvägsföretag eller sökande erhållit ett tågläge skall trafikeringsavtal snarast tecknas. I och med detta ser Järnvägsstyrelsen järnvägsnätsbeskrivningen som ett ömsesidigt bindande dokument där villkoren är desamma för alla som önskar nyttja infrastrukturförvaltarens spår eller tjänster. Det som då återstår att reglera i ett trafikeringsavtal är endast de detaljer som berör det enskilda tågläget.

Ovanstående innebär dessutom att alla delar i trafikeringsavtalet som är generella och gäller mot alla järnvägsföretag eller sökande också bör läggas i järnvägsnätsbeskrivningen.

### **Granskning av Banverkets 2.4.1 Ramavtal**

Ett av första järnvägspaketets huvudsyften är att stimulera och möjliggöra gemenskapens godstrafik på järnväg. Som ett led i detta har därför 2001/14/EG slagit fast att ettåriga tågplaner skall gälla för att ytterligare möta industrins behov av mer kortsiktighet i planering av järnvägstrafik. Historiskt sett har ramavtalen spelat en viktig roll för förutsättningarna i den årliga kapacitetsplaneringen. Framförallt persontrafiken har genom dessa garanterats utrymme på spåren som därigenom i princip blivit en planeringsförutsättning.

Järnvägsstyrelsen vill genom detta understryka vikten av att de ramavtal som Banverket tecknar *inte* kan återopas i den årliga kapacitetstilldelningsprocessen som garanti för viss tid eller tågläge.

### **Granskning av Banverkets 2.4.2 Tillträdesavtal**

Med tillträdesavtal avses trafikeringsavtal. Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma Banverket på att i ett trafikeringsavtal regleras endast det som är specifikt för ett tågläge, andra förutsättningar och villkor skall framgå i järnvägsnätsbeskrivningen. Vidare saknar Järnvägsstyrelsen en redogörelse vad för tjänster Banverket avser som ”kräver särskilda överenskommelser utöver trafikeringsavtalet”.

### **Granskning av Banverkets 2.5.1 Föreskrifter**

Vad Järnvägsstyrelsen uppfattar ingår de dokument som Banverket hänvisar till trafikeringsavtalet. Detta granskas inte i denna revision. Se därför kommentarer under 2.4.

## **Granskning av Banverkets 2.8 Godkännandeprocess för fordon**

Från och med den första maj 2006 tillämpas Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:1) om godkännande av delsystem inom järnväg m.m. på allt godkännande. BV-FS 2002:2 och BV-FS 2002:3 upphörde vid samma tidpunkt. Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att Banverket bör ha gått ut med ett ändringsmeddelande rörande detta.

För järnvägsfordon som ingår i det transeuropeiska transportnätet för höghastighetståg uppger Banverket att kraven i direktivet om driftskompatibilitet för höghastighetståg (96/48/EG) skall gälla. Dessutom ska även direktivet (2004/50/EG) tillämpas.

För järnvägsfordon som ingår i det transeuropeiska transportnätet för konventionella tåg uppger Banverket att kraven i direktivet om driftskompatibilitet för konventionella tåg (2001/16/EG) skall gälla. Dessutom ska även direktivet (2004/50/EG) tillämpas.

### *Spårmedgivande*

BV-FS 2002:2 skall ändras till 5 kap. 5 § p.6 JvSFS 2006:1.

## **2.2 Granskning av Öresundsbrokonsortiets kapitel 2 Villkor för tillträde och trafikering**

Järnvägsstyrelsen har granskat Öresundsbrokonsortiets kapitel om villkor för tillträde och trafikering i järnvägsnätsbeskrivningen. Nedan följer Järnvägsstyrelsens granskning av innehållet under respektive rubrik där brister påträffats.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 2.2.5 Krav för att få ansöka om tågläge**

Järnvägsstyrelsen saknar hänvisning till var närmare upplysningar om ansökningsprocedur, innehåll i ansökan och krav finns.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 2.2.7 Förhandsbesked**

Järnvägsstyrelsen är osäker på vad konsortiet menar med förhandsbesked från Banverket eller Banedanmark och vilket lagrum konsortiet grundar detta på.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 2.2.8 Avtal om tillgång till tjänster m.m.**

Konsortiet hänvisar till avtal med Banverket och Banedanmark, dock vill Järnvägsstyrelsen åter påminna konsortiet att man har ansvar för kapacitetstilldelningsbesluten i form av infrastrukturförvaltare. Endast trafikledningen kan överlåtas till annan *med* ansvar.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 2.3.3 Operativa regler**

Det som i stycket framkommer som sent beslutade arbeten är otydligt anser Järnvägsstyrelsen. Akut felavhjälpning är givetvis tillåten, medan andra arbeten skall konkurrera med tåglägesansökningar (innan sista ansökan om tågläge) eller med Ad hoc-ansökningar (efter tågplans fastställelse).

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 2.4.1 Fordons godkännande och spåmedgivande**

Järnvägsstyrelsen godkänner fordon och efterfrågar ett förtydligande vad konsortiet menar med att de skall godkänna fordon som skall trafikera anläggningen. Detta framgår av järnvägsförfattningen. Från och med den första maj 2006 tillämpas Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:1) om godkännande av delsystem inom järnväg m.m. på allt godkännande. BV-FS 2002:2 och BV-FS 2002:3 upphörde vid samma tidpunkt. Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att konsortiet bör ha gått ut med ett ändringsmeddelande rörande detta.

### 3. Granskning av Banverkets och Öresundsbrokonsortiets *kapitel 3 Infrastruktur*

Beskrivning av infrastrukturen regleras i 6 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519, JL), 5 kap. 1 § järnvägsförordningen (2004:526, JF) och 4 och 5 §§ Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur.

Den svenska järnvägsförfattningen i denna del bygger på artikel 3 och bilaga 1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur<sup>10</sup> Med direktivet i texten avses dir. 2001/14/EG.

Järnvägsstyrelsens granskning tar sin utgångspunkt i första hand i den svenska järnvägsförfattningen.

#### Sammanfattning

Beskrivning av infrastrukturen är av största vikt för den som planerar att trafikera järnvägsinfrastrukturen. På en avreglerad järnvägsmarknad med helt nya aktörer som inte besitter denna kunskap är det särskilt viktigt att varje infrastrukturförvaltare noga överväger vad som ska ingå i beskrivningen och icke minst vilken detaljeringsnivå informationen ska innehålla för att järnvägsföretagen skall kunna komma in på marknaden. Området är relativt lite reglerat såväl i den nationella som den europeiska lagstiftningen vilket ställer extra höga krav på infrastrukturförvaltaren om denne vill medverka till att utveckla nya trafiklösningar och nya upplägg.

Vid Järnvägsstyrelsens granskning och analyser har det uppmärksammats både positiva och negativa delar i hur man beskrivit sin infrastruktur. Mycket av själva beskrivningen av infrastrukturen har för Banverkets del presenterats i kartformat. Kartorna är i flera fall både otydliga och intetsägande. Järnvägsstyrelsen anser generellt att dessa kartor är på en för övergripande nivå för att fylla sitt syfte.

Vad gäller anslutande järnvägsnät anges i 5 § JvSFS 2005:1 att det *om möjligt* ska anges vem som är infrastrukturförvaltare för anslutande infrastruktur. Banverket har endast pekat på en handfull förvaltare. Järnvägsstyrelsen anser att Banverket bör ha möjlighet att peka ut samtliga infrastrukturförvaltare för anslutande infrastruktur för att på ett tydligt sätt gentemot befintliga och presumtiva järnvägsföretag åskådliggöra det järnvägsnät man förvaltar och angränsar till.

När Banverket dessutom ska samarbeta om tilldelning av infrastrukturkapacitet (se nästa kapitel) enligt 24 § JvSFS är det anmärkningsvärt om det inte finns möjlighet att ange vilka man skall samarbeta med.

Det finns väldigt få tekniska hinder för att begränsa exempelvis person- eller godstrafik från vissa sträckor. Banverket har dock kallat vissa sträckor för person respektive godstrafikbanor utan att närmare ange skälen till detta. Järnvägsstyrelsen

---

<sup>10</sup> Ändrad genom dir. 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet).

har (se bilagor 1-5) under den pågående revisionen försökt få klarhet i varför person eller godstrafik utesluts från vissa sträckor. På flera sträckor har Banverket haft svårt att motivera varför viss trafik är exkluderad. Detta medför att järnvägsföretag och sökande riskerar att utestängas från sträckor där de i själva verket har rättigheten att ansöka om kapacitet.

Järnvägsstyrelsen ifrågasätter varför Banverket inte tydligare hänvisar till platser där Banverket åtminstone själv tillhandahåller tjänster.<sup>11</sup> Enligt den struktur som Banverket använder i sin järnvägsnätsbeskrivning bör de administrativa förutsättningarna framgå i kapitel 5. *Hur* man söker kapacitet till tjänsterna i kapitel 4 och *var* tjänsterna kan erhållas bör således framgå av kapitel 3.

Banverket visar vilka banarbeten som medför kapacitetsinskränkningar under T07. Järnvägsstyrelsen utvecklar närmare i kapitel 4 sin syn på banarbeten och hur de bör behandlas. Järnvägsstyrelsen framhåller dock att det *behov* som infrastrukturförvaltaren har för *planerade större* banarbeten som medför kapacitetsinskränkningar bör anges i beskrivningen av infrastrukturen i järnvägsnätsbeskrivningen.

Vad gäller Öresundsbrokonsortiets beskrivning av infrastrukturen är denna lättfattlig och informativ.

### 3.1 Granskning av Banverkets *kapitel 3 Infrastruktur*

Järnvägsstyrelsen har granskat Banverkets kapitel angående beskrivning av infrastruktur i järnvägsnätsbeskrivningen. Nedan följer Järnvägsstyrelsens granskning av innehållet under respektive rubrik där brister påträffats.

#### Granskning av Banverkets 3.2 *Järnvägsnätets omfattning*

Banverket har angett omfattningen på sin beskrivning av järnvägsnätet med bland annat textförklaringar och kartor. För stråk och linjer beskrivs lastprofil A, lastprofil B, lastprofil C för specialtransporter, största tillåtna axeltryck (STAX), största tillåtna vagnsvikt per meter (STVM), lutningar i promille, trafikstyrningssystem, kraftförsörjning, ATC mm. Järnvägsstyrelsen anser denna information nödvändig och intressant för järnvägsföretagen men att kartor i det format som redovisats inte är tillräckligt tydliga för att återge ovanstående.

#### Granskning av Banverkets 3.2.1 *Gränser*

Banverket har angett större angränsande infrastrukturförvaltare med hjälp av en relativt otydlig karta. Järnvägsstyrelsen anser att Banverket bör försöka beskriva ytterligare vilka angränsade förvaltare man har.

---

<sup>11</sup> För tjänster som tillhandahålls av annan än Banverket är det är givetvis också möjligt för Banverket att beskriva var tjänster kan erhållas.



### **Granskning av Banverkets 3.2.2 Anslutande järnvägsnät**

Här har Banverket angett de större angränsande infrastrukturförvaltarna som Inlandsbanan, Öresundsbrokonsortiet och A-Train (Arlandabanan). Vad gäller de mindre infrastrukturförvaltarna som kommuner, hamnar och industrier har man hänvisat till Järnvägsstyrelsen. Det sistnämnda anser Järnvägsstyrelsen vara otillfredsställande från Banverkets sida och Järnvägsstyrelsen anser att Banverket bör kunna redovisa samtliga angränsande infrastrukturförvaltare för att på ett tydligt sätt gentemot befintliga och presumtiva järnvägsföretag eller sökande åskådliggöra det järnvägsnät man förvaltar.

När Banverket dessutom ska samarbeta om tilldelning av infrastrukturkapacitet (se nästa kapitel) enligt 24 § JvSFS är det anmärkningsvärt om det inte finns möjlighet att ange vilka man skall samarbeta med. Ett sista försvärande faktum är att Banverket nyligen har utrett avgifter för anslutningsväxlar gentemot de som har anslutande infrastruktur. Järnvägsstyrelsen ställer sig tveksam till att Banverket kan säkerställa detta om det inte finns möjlighet att ange om *vem/vilka* som har spårförbindelse med det järnvägsnät som Banverket förvaltar?

### **Granskning av Banverkets 3.3 Beskrivning av infrastrukturen**

Den samlade bedömningen av hur Banverket beskriver infrastrukturen är att kartorna inte ger nödvändig information till järnvägsföretagen eller annan sökande. Det är inget fel på informationen i sig men kvaliteten och detaljeringsgraden på kartorna är otillfredsställande.

Ett förslag är att i ett samlat webgränssnitt med klickmöjligheter för respektive stråk åskådliggöra informationen på ett pedagogiskt sätt.

### **Granskning av Banverkets 3.3.1 Geografisk anläggningsöversikt**

Banverket informerar järnvägsföretagen genom kartor fördelade på stråk, som kan trafikerats. Dessa kartor är inte användarvänliga och Järnvägsstyrelsen vill att Banverket beskriver på vilket sätt de praktiskt kan användas med nuvarande format.

Järnvägsstyrelsen ställer sig frågande till varför Banverket inte tydligare hänvisar till platser där Banverket åtminstone själv tillhandahåller tjänster.<sup>12</sup> Enligt den struktur som Banverket använder bör de administrativa förutsättningarna framgå i kapitel 5, hur man söker kapacitet till dessa i kapitel 4 och var tjänsterna kan erhållas bör således framgå av kapitel 3.

#### **Granskning av Banverkets 3.3.1.1 Spårtyper**

Även här hänvisar Banverket till en karta som ska illustrera sträckor med dubbelspår men denna är inte direkt användarvänlig.

---

<sup>12</sup> För tjänster som tillhandahålls av annan än Banverket är det givetvis också möjligt för Banverket att beskriva *var* tjänster kan erhållas.

### **Granskning av Banverkets 3.3.1.3 Stationer och noder**

Banverket hänvisar till en karta (Figur 3.3) som visar avståndet mellan trafikplatser. Järnvägsstyrelsen saknar en hel del trafikplatser som inte finns med på kartan. Samtidigt finns det kartor med resterande trafikplatser under kapitel 4, bilaga 11-15 ”stationer för resandeutbyte”. Järnvägsstyrelsen menar att dessa bilagor borde finnas i kapitel 3 infrastruktur.

### **Granskning av Banverkets 3.3.2.3 Lutningar**

Under denna punkt hänvisar Banverket till bilaga 2 ”<http://www.banverket.se>, under fliken järnvägsnätbeskrivning/kompletterande dokument”, där man visar vilka lutningsförhållanden som gäller för respektive stråk. Denna lösning på hänvisningar bör kunna användas för andra delar i järnvägsnätbeskrivningen menar Järnvägsstyrelsen.

### **Granskning av Banverkets 3.3.2.4 Största tillåtna hastighet**

Här hänvisar Banverket till bilaga 18, men enligt vad Järnvägsstyrelsen kan se är det fel bilaga som man hänvisar till och den rätta bilagan är bilaga 10 som visar vad respektive stråk har för hastighet.

### **Granskning av Banverkets 3.3.2.5 Maximala tåglängder**

Vad det gäller tillåtna tåglängder med hänsyn till bromsgruppen regleras detta i Banverkets föreskrift (BVF 900.3), samtidigt hänvisar Banverket vidare till Banverket Trafik, för mer detaljerad information. Tillåtna tåglängder är av stor vikt för att järnvägsföretagare eller sökande skall ha möjlighet att planera sitt trafikupplägg.

Järnvägsstyrelsen anser att Banverket i järnvägsnätbeskrivningen bör kunna visa maximala tåglängder.

### **Granskning av Banverkets 3.3.2.6 Kraftförsörjning**

Största delen av Banverkets järnvägsnät är elektrifierat. Tågen får sin kraftförsörjning från kontaktledningen. De banor som inte är elektrifierade trafikeras med diesel-drivna fordon och motorvagnar. Figur 3.6 a-b visar vilka spår som är elektrifierade och inte elektrifierade. Även denna information är av betydelse för järnvägsföretag eller sökande som ska planera sitt trafikupplägg och Järnvägsstyrelsen anser att Banverket bör kunna beskriva detta tydligt i järnvägsnätbeskrivningen.

### **Granskning av Banverkets 3.3.3.1 Signalsystem**

Här har Banverket hänvisat till relativt otydliga kartor som ska beskriva de olika trafikstyrningssystemen för respektive spår/stråk. Järnvägsstyrelsen menar att det utifrån järnvägsföretags eller sökandes synvinkel är svårt att genom detta se vilket system respektive spår/stråk har.

### **Granskning av Banverkets 3.3.3.2 Trafikstyrningssystem**

Under denna punkt har Banverket beskrivit på ett bra och enkelt sätt, de olika trafikstyrningssystemen som exempelvis linjeblockering, tåganmälan (TAM), Banor med förenklad trafik (FÖT), vagnuttagningsbanor (VUT), samt övriga spår som sidospår med eller utan signalstyrning, där trafiken genomförs som växling med begränsad hastighet.

### **Granskning av Banverkets 3.3.3.3 Kommunikationssystem (GSM-R)**

Här har Banverket hänvisat till otydliga kartor som ska beskriva vilka spår/stråk som har utrustats med nätet MobiSIR, samtidigt som man har beskrivit kortfattat hur GSM-R ska fungera rent praktiskt. Järnvägsstyrelsen anser att denna del kan beskrivas bättre för sökande eller järnvägsföretag.

### **Granskning av Banverkets 3.3.3.4 ATC (automatisk tågkontroll)**

Även här har Banverket hänvisat till otydliga kartor som ska beskriva vilka spår/stråk som är utrustade med ATC, samtidigt som man har beskrivit kortfattat hur ATC fungera rent praktiskt. Banverket informerar även om vilka stationer som inte är utrustade med ATC, men som ändå ingår i längre sträckor med ATC. Utifrån ovanstående menar Järnvägsstyrelsen att Banverket bör utveckla kartfunktionerna inför kommande järnvägsnätsbeskrivningar.

### **Granskning av Banverkets 3.4.1 Särskild infrastruktur**

Här informerar Banverket på vilka sträckor som endast godstrafik eller persontrafik är tillåten, samt restriktioner på grund av olika miljöskäl.

Det svenska järnvägsnätet kan sägas vara speciellt vid en europeisk jämförelse i den meningen att i stort sett kan alla järnvägsfordon framföras på hela nätet. Det finns med andra ord väldigt få tekniska hinder för att begränsa exempelvis person- eller godstrafik från vissa sträckor.

Banverket har dock kallat vissa sträckor för person- respektive godstrafikbanor utan att närmare ange skälen till detta. Järnvägsstyrelsen har korresponderat (se bilagor 1-5) med Banverket under den pågående revisionen för att försöka få klarhet i varför person eller godstrafik utesluts från vissa sträckor. På flera sträckor har Banverket haft svårt att motivera varför, speciellt varför godstrafik är exkluderad, vilket Järnvägsstyrelsen inte anser tillfredsställande.

Följande är en kort redovisning av den korrespondens Järnvägsstyrelsen har haft med Banverket angående restriktionerna:

- För sträckorna Älvsjö rangerbangård-Liljeholmen, Folkesta-Nybybruk, Grundbro-Åkers styckebruk, Kumla-Närkes Kvarntorp och Kimstad-Finspång vill Järnvägsstyrelsen ha redovisat vilka giltiga skäl som föreligger att utestänga persontrafik. Om detta inte kan anges bör Banverket uppge vilket mandat man har att föreskriva detta.

- Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma Banverket på att det inte är tillfredsställande att godstrafik på sträckan Helsingborg godsbangård-Landskrona Östra inte är tillåten utan motivering. Banverket bör därför antingen motivera detta eller om inte det är möjligt snarast publicera ett ändringsmeddelande där det framgår att banan är öppen för all trafik.
- För sträckorna Helsingborg C-Helsingborg godsbangård och Ängelholm-Helsingborg har Banverket i järnvägsnätsbeskrivningen uppgett att godstrafik är förbjuden. Efter korrespondens har det dock framkommit att godstrafik är tillåtet givet vissa restriktioner (Banverket dnr 03-07/T70). Järnvägsstyrelsen uppmanar därför Banverket att tydliggöra vad som gäller på dessa sträckor samt att motivera när godståg kan trafikera sträckan.
- Vad gäller sträckan Gamla Tortuna-Tillberga undrar Järnvägsstyrelsen om denna är öppen för trafik.
- Sträckan Snyten-Kärrgruvan som Banverket är infrastrukturförvaltare för anser Järnvägsstyrelsen att den borde vara öppen för all järnvägstrafik. Det faktum att ett underhållsavtal tecknats med en museiförening innebär inte att andra kan utestängas från anläggningen så länge som Banverket är infrastrukturförvaltare.
- Sträckan Bollnäs-Furudal är stängd för trafik, men Järnvägsstyrelsen undrar om det är något järnvägsföretag som har visat intresse för eventuella transporter på denna sträcka.
- Sträckorna Torved-Gullspång och Strömtorp-Otterbäcken är enligt Banverket nedlagda år 1958 respektive år 1998. Därför har Banverket uppgett i korrespondens med Järnvägsstyrelsen att trafik inte är möjlig under T07.

### **Granskning av Banverkets 3.4.2 Miljörestriktioner**

Banverket informerar om vilka respektive sträckor som är förbjudna för dieseltrafik, samt att man kan ansöka om dispens från ett regeringsbeslut (diarienummer M95/4651/8). Banverket prövar om den aktuella trafiken kan tillåtas med hänsyn till regeringsbeslutet. Vid katastrofsituationer får sunt förnuft råda, men det krävs ändå en ansökan om dispens.

För bullerrestriktioner anges i ett regeringsbeslut att bullernivån som dygnsekvivalent max 35dB(A), inomhus, samt maximal bullernivå nattetid (22:00-07:00) 50dB (A), inomhus.

Järnvägsstyrelsen önskar att Banverket tydliggör när exempelvis dieseltrafik är möjlig på kontinentalbanan. Banverket hänvisar i korrespondens med Järnvägsstyrelsen att man avslagit ansökningar 2004 från Green Cargo AB och Railcombi AB att få framföra diesellok på kontinentalbanan. Vad Järnvägsstyrelsen erfar har Banverket däremot för några år sedan beviljat tillstånd för dieseltrafik för ett annat järnvägsföretag.

### **Granskning av Banverkets 3.4.4 Tunnlar**

Här hänvisar Banverket till TSD Drift 4.1.12.2. Återigen anser Järnvägsstyrelsen att järnvägsföretag och annan sökande bör ges tillfälle att erhålla informationen på ett tydligt och transparent sätt.

### **Granskning av Banverkets 3.4.5 Broar**

Banverket hänvisar att det råder särskilda öppettider för vissa sträckor med öppningsbara broar. Järnvägsstyrelsen anser att Banverket måste ange de öppettider som gäller.

### **Granskning av Banverkets 3.5 Infrastrukturens tillgänglighet**

Banverket visar vilka banarbeten som medför kapacitetsinskränkningar under T07. Järnvägsstyrelsen utvecklar närmare i nästa kapitel om synen på banarbeten och hur de bör behandlas inom ramen för kapacitetstilldelningen. Däremot vill Järnvägsstyrelsen framhålla rent generellt att det *behov* som infrastrukturförvaltaren har för *planerade större banarbeten* som medför kapacitetsinskränkningar bör uppges under denna rubrik. Givetvis hänger detta samman med hur banarbeten behandlas inom ramen för kapacitetstilldelningen som beskrivs i nästa kapitel.

När det gäller större projekt som löper under en längre tid och där spårkapaciteten är helt stängd undrar Järnvägsstyrelsen hur Banverket informerar järnvägsföretag och sökande att sträckorna är öppna eller inte.

### **Granskning av Banverkets *Banans tillstånd 2004***

Här informerar Banverket om utvalda stråk och dess komforttal, tågstörningar orsakade av infrastrukturen och hastighetsnedsättningar orsakade av infrastrukturen. Huvudanledningen till den visade tabellen är att banans tillgänglighet inte är 100 %. Järnvägsstyrelsen anser att denna typ av information är viktig.

## **3.2 Granskning av Öresundsbrokonsortiets kapitel 3 Infrastruktur**

Järnvägsstyrelsen har granskat Öresundsbrokonsortiets kapitel om beskrivning av infrastruktur i järnvägsnätsbeskrivningen. Nedan följer Järnvägsstyrelsens granskning av innehållet under respektive rubrik där brister påträffats.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 3.1 Definitioner**

Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivning beskriver Öresundsbrokonsortiets järnvägsnät i Sverige och Danmark. Här informeras om att enligt nya järnvägslagen (2004:519) skall en järnvägsnätsbeskrivning upprättas av förvaltaren och att den skall innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 3.3.3 Tunnelrestriktioner**

Med anledning av att Öresundsbron även har tunneldelar med vissa restriktioner informerar man järnvägsföretagarna om att tåg med passagerare ska vara godkända för att användas i tunneln, enligt Öresundsbrokonsortiets "Säkerhets Procedur SP-6-01, avsnitt 6.3.8". Samtidigt står det klart och tydligt sju säkerhetsrelaterade funktioner som ska vara införda i fordonen. Järnvägsstyrelsen anser att konsortiet har förmågan att underlätta och tydliggöra på ett föredömligt sätt för järnvägsföretagare eller annan sökande.

## 4. Granskning av Banverkets och Öresundsbrokonsortiets *kapitel 4 Kapacitetstilldelning*

Kapacitetstilldelningen regleras i 6 kap. järnvägslagen (2004:519, JL), 5 kap. 1-9 §§ järnvägsförordningen (2004:526, JF) och Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur.

Den svenska järnvägsförfattningen i denna del bygger på artiklarna 13-29 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur<sup>13</sup> Med direktivet i texten avses dir. 2001/14/EG.

Järnvägsstyrelsens granskning tar sin utgångspunkt i första hand i den svenska järnvägsförfattningen.

### Sammanfattning

För den som söker kapacitet på järnvägsinfrastrukturen är det av största vikt att den process som beskriver alla delar av tilldelningen är tydlig och transparent. Samtidigt ska framställningen uppfylla gällande lagkrav. Vid granskningen av *Banverkets* järnvägsnätsbeskrivning har Järnvägsstyrelsen dock funnit brister i både tydlighet och uppfyllelse av lagkrav.

Processen är otydlig eftersom det är olika datum som gäller för ansökan om kapacitet beroende på om ansökan avser nationell- eller internationell trafik. Dessutom är det olika datum för preliminära- och definitiva nationella ansökningar vilket sammantaget gör det svårt att se hur dessa datum, rent processuellt, förhåller sig till varandra. Vidare ifrågasätter Järnvägsstyrelsen vilken roll de ansökningar som sker Ad hoc har. Främst gäller detta gentemot ansökningar inom den ”extra” planeringsprocess Banverket har planerat.

Järnvägsstyrelsen har påtalat för Banverket att den behandling av större banarbeten som aviserats i beskrivningen inte är i enlighet med lagstiftningen. I korthet innebar detta att Banverket drog tillbaka fastställelsen av banstandard för T07 och avser låta banarbetena konkurrera med andra ansökta tåglägen i ordinarie process på det sätt som lagen förutsätter.

Utifrån de presenterade prioriteringskriterierna i järnvägsnätsbeskrivningen går det inte att utläsa om dessa vilar på en samhällsekonomisk effektivitetsgrund. Det är otillfredsställande att det för järnvägsföretag och sökande att själva tidtabellskonstruktionen inte är transparent och tydlig vad gäller metoder att lösa kapacitetskonflikter. Dessutom har Banverket inte presenterat på vilket sätt banarbeten ska beaktas i kapacitetstilldelningsprocessen. Järnvägsstyrelsen anser att det inte finns någon som helst garanti för att de av Banverket tillämpade prioriteringskriterierna säkerställer ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.

---

<sup>13</sup> Ändrad genom dir. 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet).

Det är inte tillfredsställande att läsaren hänvisas till Banverkets hemsida för att erhålla information om kapacitetstilldelningsprocessen. Denna information bör som tidigare sagts finnas i järnvägsnätsbeskrivningen.<sup>14</sup> Skall läsaren av järnvägsnätsbeskrivningen hålla sig själv uppdaterad om ”nya dokument” som det hänvisas till? Vidare framgår det inte klart och tydligt på vilket sätt järnvägsföretag och sökande kan överklaga beslutet om kapacitetstilldelning. Järnvägsstyrelsen har inte funnit samtliga referenser till bilagorna som hör till kapitel 4.

Kapitlet saknar dessutom information om hur järnvägsföretag och sökande söker kapacitet för tjänster som tex. platser för lastning/lossning och kapacitet på rangerbangårdar.

Det saknas en godtagbar beskrivning av kapacitetstilldelningsprocessen i *Öresundsbrokonsortiets* beskrivning. Till exempel skulle en redovisning av datum för olika steg i processen underlätta för järnvägsföretag och sökande menar Järnvägsstyrelsen. Vidare framkommer det att man överlåtit till Banverket att sköta kapacitetstilldelningen. Konsortiet bör uppmärksammas på att detta görs utan ansvar för Banverket. Med andra ord har konsortiet fullt ansvar i dessa delar och bör kommunicera mer med Banverket efter vad som framkommit av Banverkets processbeskrivning inför kommande tågplan.

#### **4.1 Granskning av Banverkets *kapitel 4 Kapacitetstilldelning***

Järnvägsstyrelsen har granskat Banverkets kapitel om kapacitetstilldelning i järnvägsnätsbeskrivningen. Nedan följer Järnvägsstyrelsens granskning av innehållet under respektive rubrik där brister påträffats.

##### **Granskning av Banverkets *4.1 Inledning***

Banverket beskriver i inledningen översiktligt hur kapacitetstilldelningsprocessen kommer att genomföras för tågplan T07. Tilldelningen av kapacitet för ett tågläge är ettårig vilket Järnvägsstyrelsen anser är i enlighet med direktivet och järnvägslagen. Järnvägsstyrelsen är tveksam till det faktum att i samband med justeringstillfället, T07.3 genomföra ytterligare en planeringsprocess. Frågorna som naturligt uppkommer genom en sådan hantering är flera.

För det första kan den flexibilitet som ges med +/- 5 minuter avseende avgångsstation, trafikplats med trafikutbyte samt ankomststation få stora konsekvenser för persontrafiken. Speciellt den regionala persontrafiken är många gånger helt beroende av att känna till det exakta tågläget för att kunna planera andra tåglägen och den busstrafik som ingår i ett omfattande persontrafiksystem. Järnvägsstyrelsen ser därför att de som önskar ”ettåriga” tåglägen ges möjlighet till en minutexakt tidtabell.

För det andra är det intressant att veta hur Ad hoc-ansökningar kommer att behandlas efter det att tågplanen fastställs? Enligt den nya lagstiftningen kan järnvägsföretag eller sökande antingen söka kapacitet i samband med ordinarie

---

<sup>14</sup> <http://www.banverket.se>



tilldelningsprocess, enligt Järnvägsstyrelsens tolkning den 22 maj 2006, eller så kan de efter detta datum söka kapacitet genom Ad hoc-ansökan. Enligt artikel 23 i direktivet skall infrastrukturförvaltaren besvara Ad hoc-ansökan om enskilda tåglägen så fort som möjligt och under alla omständigheter inom högst fem arbetsdagar. Dessutom bör Banverket ange vilken grund för prioritering som skall gälla för Ad hoc-ansökningar som inkommer mellan den 22/5 och den 31/10.

Järnvägsstyrelsens uppfattning är att främst godstrafiken är beroende av både enskilda, men även helt nya trafikupplägg som uppkommer efter sista ansökningsdatum vilka genererar behov av återkommande Ad hoc-lägen. Järnvägsstyrelsen utgår från att dessa ansökningar kommer att bli beviljade efter det att tågplanen fastställts förutsatt att det finns avsatt ledig kapacitet (reservkapacitet).

Järnvägsstyrelsen ställer sig frågande till att i efterhand publicera ”vägledning” för kapacitetstilldelningens olika delar och det arbetssätt som kommer att gälla för dem som ansökt om kapacitet. Det är inte rimligt att järnvägsföretag och sökande *efter* järnvägsnätsbeskrivningens publicering får kännedom om det nämnda. Förutsättningarna ska klart och tydligt framgå i dokumentet enligt JvSFS 2005:1. Vidare i inledningsavsnittet till kapitel 4 hänvisar Banverket till hemsidan, där det kommer att finnas vägledning för dem som ansöker om kapacitet och andra förfaranden i planeringsprocessen, något som i själva verket ska ingå i järnvägsnätsbeskrivningen.

### **Granskning av Banverkets 4.2 Processbeskrivning**

I avsnittet om processbeskrivning ges en översiktlig bild av de olika ansökningsdatum för olika nationella eller internationella tåglägen som gäller. Järnvägsstyrelsen anser det som angeläget att på ett tydligt sätt beskriva processen för tilldelning av kapacitet. Detta kan med fördela göras med utgångspunkt i en tidsaxel med de viktigaste datumen inlagda.

Efter sista ansökningsdag sammanställer Banverket förslag till tågplan. Förslaget sänds ut till de sökande för yttrande tre månader innan trafikstart. Samordning sker om de föreslagna lösningarna av tilldelade tåglägen inte accepteras av de berörda. Nästa processteg blir tvistlösning. Någon närmare förklaring och metodbeskrivning saknas och efterlyses av Järnvägsstyrelsen. Därefter avgör Banverket ensidigt intressekonflikten genom att tillämpa prioriteringskriterier. Se vidare om kommentarer till prioriteringskriterierna under 4.4.3 och bilaga 8.

Järnvägsstyrelsen saknar ett avsnitt om att prövning av tvist kan avgöras av Järnvägsstyrelsen om järnvägsföretag eller sökande så önskar.

### **Granskning av Banverkets Bilaga 7 ”Tidsplan för tågplanarbetet”**

Bilagan innehåller de viktiga datum som Banverket framhåller i tågplanarbetet. Järnvägsstyrelsen vill i detta sammanhang understryka att de datum som är relevanta för parterna bör framgå på ett tydligt sätt. Exempel på otydlighet är följande;

Det finns enligt bilaga 7 tre olika datum för ansökan för den ettåriga tågplanen. Järnvägsstyrelsen anser att det tredje datumet, X-4 (i början av augusti) inte fyller

någon funktion i enlighet med den nya lagstiftningen. Banverket konstaterar att en järnvägsföretagare eller sökande måste lämna in ansökan om tågläge senast den 22 maj innevarande år, X-6 för att garanteras att bli behandlad på ett icke-diskriminerande och konkurrensneutralt sätt. Detta gäller då i första hand gentemot de internationella tåglägena.

Järnvägsstyrelsen förutsätter i detta sammanhang att såväl de internationella- som nationella tåglägena behandlas enligt lagens krav. Med anledning av ovanstående anser Järnvägsstyrelsen att augustidatumet bör tas bort.

Järnvägsstyrelsen anser att datumet för fastställelse av de internationella tåglägena bör framgå i bilaga 7. Banverket skriver ”Vid tidpunkten X-5 (P5 i RNEs handbok) föreslås/beslutas de internationella tidtabellernas gränspassager”. Vidare är det otydligt vilken påverkan detta datum har på hela ansökningsprocessen. Järnvägsstyrelsen utgår från att sökande järnvägsföretag får minst en månad för synpunkter på förslag till tågplan. Enligt bilaga 7 ges sökande och järnvägsföretag knappt en månad till att ge synpunkter på förslag till tågplan. Enligt JL framgår det att samråd-tiden ska vara minst en månad.

### **Granskning av Banverkets 4.3 Ansökan om kapacitet**

Uppgifter i ansökan

Datumen är även i detta avsnitt förvirrande för läsaren. I avsnittet hänvisas till en blankett på Banverkets hemsida (återigen endast startsidan). Det måste vara möjligt att få en exakt länk eller dyl. Här hänvisas till bilagorna 4 (för adress) och 5 (för vad ansökan ska innehålla) samt 7 (för datum). Detta leder till oklarheter vad man ska följa: blankett på hemsidan, det som står i 4.3 eller i bilaga 5. Det borde gå att precisera (och viktigt för BV i sin prioritering) exempelvis varuslag för godset. Det framgår inte i texten om en ansökan om nationellt tågläge (preliminärt) gäller eller om man ska vänta till det senare tillfället i augusti.

För sökande eller järnvägsföretag som söker kapacitet är det av största vikt att processen är tydligt beskriven och att informationen om hur man söker är tydlig och transparent. Rubricerade avsnitt innehåller hänvisningar till en rad dokument vilket kan vara förvillande för sökande och järnvägsföretag. Det är vidare inte tillfredsställande att den blankett som Banverket vill att järnvägsföretag och sökande ska använda inte finns att hitta under ”järnvägsnätsbeskrivning” på Banverkets hemsida.

Järnvägsstyrelsen efterlyser dessutom på vilket sätt kapacitet ska sökas till sidospår, bangårdar, rangerbangårdar m.m.. Järnvägsstyrelsen har inte funnit att detta görs via ansökningsblankett, utan via kontaktvägar inom Banverket enligt bilaga 4 (se även kommentar i kapitel 5).

### **Granskning av Banverkets Bilaga 4 Kontaktvägar - Tågplanprocessen**

Bilagan avser kontaktvägar för den som söker kapacitet. Järnvägsstyrelsen har inga synpunkter på dessa kontaktvägar för järnvägsföretag och sökande. Däremot saknas en tydlig kontaktväg för andra infrastrukturförvaltare som enligt lagkraven ska skicka

ansökan om kapacitet vidare till den det berör. Enligt Järnvägsstyrelsen bör Banverket vara extra tydlig på denna punkt.

### **Granskning av Banverkets *Bilaga 5 Innehåll i ansökan om kapacitetstilldelning och blankett för ansökan om kapacitet***

Järnvägsstyrelsen ser gärna att den information som Banverket vill ha av järnvägsföretag eller sökande framgår i ett dokument. Under 4.2-4.3 underströks att det är av yttersta vikt att hela kapacitetstilldelningsprocessen är tydlig och transparent. Det är minst lika viktigt att Banverket är tydliga på vilken information som järnvägsföretag och sökande förväntas lämna vid ansökan om kapacitet.

Detta understryks i direktivet där man poängterar att det är viktigt att infrastrukturförvaltarna ges största möjliga flexibilitet vid tilldelningen av infrastrukturkapacitet samtidigt som sökandenas rimliga krav på framkomlighet tillgodoses (ingresspunkt 18). Infrastrukturförvaltarens kapacitetsfördelningsmodell måste dock utformas på ett sätt som ger järnvägsföretag och andra trafikorganisationsmöjligheter att fatta rationella beslut (ingresspunkt 13).

### **Granskning av Banverkets 4.3.2 *Ad hoc-ansökningar***

De tåglägen som ansöks efter ordinarie tågplans fastställelse ansöks med samma uppgifter som de ordinarie, enligt Banverket. Inom fem arbetsdagar lämnas svar på dessa ansökningar.

Enligt den nya järnvägslagstiftningen kan kapacitet antingen sökas inom processen för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller genom Ad hoc-ansökan. Enligt Järnvägsstyrelsens förmenande är en Ad hoc-ansökan ett önskemål/ansökan som lämnas in/handläggs efter beslut om tågplan (annars kan inte femdagarskravet gälla). Tillsammans med det faktum att tågplanen är ettårig med ett huvudskifte är det enligt järnvägslagen endast Ad hoc-ansökningar som kan inkomma efter sista ansökningdag, den 22 maj 2006.

### **Granskning av Banverkets *Trångsektorplaner och bilaga 9***

Vissa utpekade sträckor på Banverkets nät är hårt utnyttjade och där arbetas det med förplanerade tåglägeskanaler. Dessa är begränsade till Stockholmsregionen och Skåne/Malmöregionen. På ovan nämnda delar arbetar Banverket med en kapacitetsfördelning som ska ge mesta möjliga trafik med hänsyn till punktligheten. Järnvägsstyrelsen ställer sig undrande till vad Banverket menar med detta. Det bör vara det mest samhällsekonomiskt effektiva utnyttjandet som är ledstjärnan även här.

### **Granskning av Banverkets 4.4.1 *Samordning***

I detta avsnitt finns bristfällig information om hur samordningen skall fungera och hur järnvägsföretagen eller annan sökande kan framföra synpunkter på Banverkets förslag till tågplan. Banverket tänker efter publicerad järnvägsnätsbeskrivning beskriva såväl samordning som övriga delar av kapacitetstilldelningen.

Banverket konstaterar att efter yttranden från sökanden och järnvägsföretag ska samordning inledas som syftar till att jämka samman de sökandes behov. Vidare skriver Banverket att det efter järnvägsnätsbeskrivningens publicering kommer att detaljbekräfta det arbetssätt som skall gälla för såväl samordning som för den övriga processen för kapacitetstilldelning. Järnvägsstyrelsen finner detta som anmärkningsvärt att järnvägsföretag och sökande inte ges information om detta i järnvägsnätsbeskrivningen.

Utöver ovanstående uppfattar Järnvägsstyrelsen beskrivningen av samordning som bristfällig i den meningen att det är oklart hur den skall fungera och hur järnvägsföretag kan framföra synpunkter på förslag till tågplan.

#### **Granskning av Banverkets 4.4.2 Tvistlösning**

Det saknas i avsnittet en beskrivning av de metoder som kommer att tillämpas, vilka uppgifter är Banverket intresserade av att få in inför en tvistlösning. Vidare saknas en hänvisning till var tidsplanen för T07 finns. Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma på att lagkravet är att detta skall handläggas inom tio arbetsdagar, vilket inte framkommer i beskrivningen.

#### **Granskning av Banverkets 4.4.3 Överbelastad infrastruktur**

Banverket kommer att förklara en del av infrastrukturen för överbelastad då en intressekonflikt inte kan lösas med samordning eller tvistlösning. Därefter använder Banverket prioriteringskriterier för att ensidigt tilldela kapaciteten enligt samhälls-ekonomisk effektivitet. Prioriteringskriterierna återfinns i bilaga 8.

Vidare kommer Banverket inte utnyttja möjligheten till extra avgift i syfte att avgöra en kapacitetskonflikt. Det finns en bristfällig beskrivning hur de tänkta prioriteringskriterierna är uppbyggda och hur de kommer att tillämpas anser Järnvägsstyrelsen.

Enligt Järnvägsstyrelsen bör det vara möjligt för Banverket att illustrera hur kapacitetssituationen för närvarande ser ut för respektive bana. Vad Järnvägsstyrelsen erfar har Banverket särskilda tabeller med kapacitetsutnyttjande för respektive bana på dygns respektive tvåtimmarsnivå. Dessa kan vara värdefulla för järnvägsföretag som är i stånd att söka kapacitet.

Järnvägsstyrelsen anser inte att Banverkets prioriteringskriterier medför ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Järnvägsstyrelsen har svårighet att förstå på vilket sätt Banverkets prioriteringskriterier avspeglar samhällsnyttan utifrån ett kundperspektiv. För att göra samhälls-ekonomiska bedömningar måste de effekter som uppstår värderas monetärt (se ASEK, arbetsgrupp för långsiktig planering och prissättning av transporter).

Järnvägsstyrelsen anser att Banverket bör ange att beslut om tågplanen går att hänskjuta till Järnvägsstyrelsen för prövning.

## Granskning av Banverkets Bilaga 8

Enligt 6 kap. 3 § första stycket JL gäller att det vid situationer där ansökningar om kapacitet inte kan samordnas skall förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.<sup>15</sup> Med tanke på detta bör Banverkets målsättning vara att tillämpa prioriteringskriterier med utgångspunkt i samhälls-ekonomisk effektivitet.

Nedan följer Järnvägsstyrelsens granskning av Banverkets bilaga 8 som uteslutande behandlar detta ämne.

### Det samhällsekonomiska värdet

Ett centralt begrepp som Banverket använder i diskussionen av de prioriteringskriterier som föreslås är ”det samhällsekonomiska värdet” av ett tågläge. Begreppet specificeras inte närmare av Banverket vilket föranleder att Järnvägsstyrelsen utvecklar synen på detta värde.

Syftet med järnvägstrafik är att ge människor möjlighet att resa mellan olika platser respektive att ge företagen möjlighet att transportera gods. Nyttan av detta resande och dessa transporter manifesteras av det *pris* som erlaggs; om respektive resenär eller godskund inte hade ett värde som åtminstone motsvarar priset skulle man uppenbarligen inte använda järnvägen. Utöver detta värde skulle många i själva verket vara villiga att betala mer, och ändå fortsätta att använda tåg. Detta ”mer” kallas ofta konsument- (respektive producent-) överskott och utgör den grundläggande samhällsekonomiska nyttan med resan eller transporten.

Men varje resa är också förenad med kostnader för järnvägsföretaget. Det är därför skillnaden mellan konsumentnytta och producentkostnad som ger den grundläggande approximationen för samhällsnyttan med en transport. Denna skillnad kan man visa sammanfaller med transportföretagens vinst om det finns tillräckligt stark konkurrens på de marknader som betjänas.

Banverket behöver också tillgång till spåret för att genomföra underhållsåtgärder. Också detta är en verksamhet som kan utföras på olika sätt och vid olika tidpunkter på dygnet, under veckan eller under året. Beroende på när arbetet bedrivs kan åtgärdskostnaden bli olika stor, inte minst beroende på variationer i personalkostnader. För att säkerställa en effektiv användning av spårkapaciteten är det betydelsefullt att också dessa kostnadsvariationer tas i beaktande, liksom den relativa värderingen av olika tidpunkter för banunderhåll i förhållande till de nyttoförluster som blir följderna av att tvinga bort trafik från attraktiva tider.

Även om företagets vinst utgör en första – och ofta en god – approximation till samhällsnyttan så finns det också argument mot att låta detta mått vara allenaordande för bedömningen. Exempelvis kanske konkurrensen (från flyg, bil eller lastbil) på somliga delmarknader inte är tillfredsställande eller så kan det finnas miljöproblem

---

<sup>15</sup> Detta är även helt i linje med svenska transportpolitiska principer.

som inte hanterats på ett tillfredsställande sätt. Det kan också finnas politiska mål utöver vad som nu sagts som måste hanteras i prioriteringen. Dessa förhållanden bör alltså påverka prioriteringen av tåglägen.

Banverkets förslag till prioriteringskriterier går emellertid runt denna analys. I stället väljer man att dela in tågen i olika kategorier, tåglägesprodukter, och låter dessa utgöra grunden för prioriteringen. Även om det finns argument som fångar upp vissa delar av ovanstående diskussion i denna kategorisering är det inte gjort på ett enhetligt sätt. Det finns därför i slutänden ingen garanti för att en tåglägesprodukt som ges hög prioritet har en högre samhällsekonomisk nytta än en produkt som har låg prioritet.

I själva verket kanske en viss tågprodukt innebär ett antal avgångar per dag mellan station A och B. Somliga av dessa har många resenärer (eller mycket gods) medan andra, i ”returriktningen”, har få. Det är då inte rimligt att – på det sätt som föreslås – prioritera dessa på samma sätt. I själva verket leder den tumregeln om ”40 procent av tågens sträcka eller minst 40 procent av tågets antal gångdagar” till att man bortser från just denna skillnad.

Omloppen mellan de två stationerna kan vara mer eller mindre snäva, vilket kan betyda att det finns mer eller mindre utrymme för att justera omloppstiderna. Detta utesluter inte att man förskjuter hela omloppet fram och tillbaka i tidtabellen. Nu har man i och för sig ett kriterium för vad som kallas associationsprodukt som kan fånga upp dessa förhållanden. Järnvägsstyrelsen anser emellertid inte klart vad detta innebär i praktiken.

Ett annat problem som Järnvägsstyrelsen uppmärksammat är kriteriernas bristande förmåga att hantera en konflikt mellan två enskilda tåg. I inledningen till Bilaga 8 skriver Banverket att kriterierna endast får användas för att jämföra förslag på lösningar där ett flertal tåg ingår. Skulle konflikten vara baserad på två tåg så havererar processen i och med att det inte finns någon metodik för att lösa ett sådant problem. Alla kapacitetsproblem handlar ytterst om att ge de ena eller det andra järnvägsföretaget företräde, och det är därför inte uppenbart hur man ska förhålla sig till prioriteringsprinciperna över huvud taget.

Under stycket Nyckeltal på sista sidan (dokumentet saknar sidhänvisningar) sägs emellertid att prioritetsmättet är ett objektiva värde som kan beräknas för ett enskilt tåg. Om det är på det viset kan det knappast vara några problem med att lösa en individuell konflikt med hjälp av mättet. Men med bättre kunskap om det enskilda tågsättets samhällsekonomiska kostnad och nytta finns möjligheten att lösa en individuell konflikt.

Problemet med de tumregler som Banverket anger – för tåglägesprodukter, associationsprodukter och anpassad prioritet på delar av nätet – är i själva verket att det i slutänden är svårt att genomskåda vilka argument som kommer att slå igenom på den prioritet som i slutänden görs. Med tanke på den bristfälliga information som finns kring värdet av enskilda tågavgångar är det därför inte troligt att principerna ger några som helst garantier för en samhällsekonomiskt effektiv fördelning av tåglägen.

En viktig konsekvens av denna oklarhet är de signaler som därmed skickas till deltagarna i kapacitetstilldelningsprocessen. Järnvägsföretagens benägenhet att agera inför preliminära förslag om kapacitetstilldelning kommer i realiteten att styras av vad man *tror* kommer att ske i en situation där Banverket avgör den slutliga prioriteringen. I den utsträckning som man har svårt att genomskåda detta kan det också upplevas som meningslöst att föra fram synpunkter på *förslag till tågplan*. Det faktum att en process flyter rimligt smidigt kan därför bero på flera saker; att processen är väl utformad eller att de slutliga prioriteringskriterierna är så otydliga att ingen tycker det vara mödan värt att klaga. I det senare fallet är givetvis risken betydande att de prioriteringar som görs är felaktiga från ett samhällsekonomiskt perspektiv.

### Anpassad prioritet

En annan fråga som Järnvägsstyrelsen vill lyfta fram är den anpassade prioritet som Banverket vill tillämpa på vissa delar av järnvägsnätet. Anpassad prioritet innebär att Banverket på vissa banor prioriterar godstrafik framför persontrafik, eller vice versa. Skälet sägs vara att vissa infrastrukturåtgärder vidtagits på banorna i fråga med särskild bäring på respektive trafikkategori. Det här förfarandet gör att det samhällsekonomiska övervägandet får stå tillbaka till förmån för en administrativ regel som bygger på historiska förhållanden. Sådana undantag kommer att urholka värdet av den övergripande princip som råder för kapacitetstilldelningen.

För det första är det förvirrande att avsnitt 3.4.1 ”Särskild infrastruktur” innehåller en rad sträckor med olika restriktioner för gods- respektive persontrafik samtidigt som bilaga 8 innehåller sträckor med ”anpassad prioritet”. Enligt 6 kap. 3 § andra stycket JL anges att förvaltaren kan *reservera* infrastrukturen endast om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Detta kommer från direktivets artikel 24 som har rubriken ”särskild infrastruktur”. Under punkt 2 tas reserverad infrastruktur upp. JL är tydligare än direktivet i den meningen att endast *reserverad* infrastruktur står omnämnt i lagtexten och inte särskild infrastruktur. Järnvägsstyrelsen utgår i detta resonemang att Banverket har tolkat 6 kap. 3 § JL och använder anpassad prioritet för vissa sträckor. Banverket bör därför reda ut begreppen och hänvisa med vilket lagstöd man kallar vissa sträckor för särskild infrastruktur medan andra benämns anpassad infrastruktur.

Järnvägsstyrelsen anser att den svenska lagstiftarens intention har varit att ställa relativt höga krav på infrastrukturförvaltaren för att denna ska kunna reservera delar av infrastrukturen för person- eller godstrafik. Lagstiftaren utvecklar resonemanget i förarbetena på sid 113<sup>16</sup> där det framgår att förvaltaren får reservera viss del av järnvägsnätet i syfte att ge vissa trafiktyper företräde till nyttjande och att denna rätt kan betraktas som en särskild sorts prioriteringskriterium. Denna rättighet är dock villkorad med att kapacitet som återstår när företräde getts till den trafik som åtnjuter prioritet på den aktuella delen av nätet skall fördelas till sökande som önskar bedriva andra typer av trafik på denna infrastruktur. Möjligheten att på detta sätt reservera

---

<sup>16</sup> Prop. 2003/04:123

vissa delar av järnvägsnätet kan endast utnyttjas om det finns lämpliga alternativa *linjer* för den trafik som inte kan göra anspråk på företräde.

Lagstiftaren har med andra ord utvecklat bl.a. begreppet ”alternativ järnvägsinfrastruktur” till ”alternativa linjer” vilket Järnvägsstyrelsen anser konkretisera lagstiftarens intentioner. Då återstår frågan om vad som är ”lämpliga alternativa linjer”? Detta utvecklas inte explicit utan man får tolka det övergripande syftet med hela kapacitetstilldelningsprocessen. Den skall garantera ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen och därigenom är det Järnvägsstyrelsens uppfattning att förvaltaren bland mycket annat måste ta samhällsekonomiska överväganden i beaktning när denne reserverar infrastrukturen.

På det relativt sett grovmaskiga svenska järnvägsnätet bör troligtvis ovanstående möjlighet vara mer begränsad än på det kontinentala järnvägsnätet som ger betydligt fler alternativa transportvägar för person och gods.

Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att Banverket bör utreda om de delar av järnvägsnätet som har anpassad prioritet uppfyller kraven som redovisats ovan. Om detta inte är möjligt måste de ”vanliga” prioriteringsreglerna tillämpas för att avgöra enskilda konflikter eller lösningar.

### **Hjälpmedel i kapacitetstilldelningsprocessen**

De dokument som Banverket presenterar tyder på att man kommer att fortsätta med den väsentligen manuella framtagning av nya tidtabeller som hittills utnyttjats. Det är emellertid olyckligt att man inte pekar på möjligheten att utveckla moderna optimeringshjälpmedel. Med detta avses matematiska modeller som ger stora möjligheter att höja kvaliteten i den fördelning av tidtabellägen som ska göras.

Det finns flera fördelar med en sådan mera formaliserad hantering av önskemål om tidtabellägen. En sådan är att alla deltagare i processen ges en enhetlig hantering i form av de prioriteringskriterier som fördelningen baseras på; processen blir mer transparent. En annan är att möjligheterna att testa olika lösningar på trångsektorproblem ökar dramatiskt. Detta innebär per definition att sannolikheten för att hitta goda lösningar på kapacitetskonflikter ökar.

Det finns idag inga vedertagna hjälpmedel för att basera tidtabelläggning på en formell matematisk process. Det finns emellertid goda möjligheter att en sådan utveckling på några års sikt kan leda fram till en produktutveckling. Man arbetar också exempelvis i Tyskland med en sådan inriktning.

### **Granskning av Banverkets 4.5 Tilldelning av kapacitet för underhålls- arbeten och andra arbeten BV**

Banverket har i del 2 presenterat större banarbeten som planeras under T07. Järnvägsstyrelsen uppfattar detaljeringsnivån i det behov som Banverket framför som relativt hög. Samtidigt är antalet objekt som Banverket anser ingå som stora banarbeten relativt många. Det är bra att Banverket är tydliga och redovisar vilket behov man kommer att ha för dessa arbeten. Däremot anser Järnvägsstyrelsen att



den behandling av större banarbeten som Banverket gör är i strid med gällande lagstiftning.

Bakgrunden till detta är att ”behoven” som är uttryckta i del 2 läses fast *innan* ansökningstiden gått ut för järnvägsföretag och sökande för ordinarie planeringsprocess. Antingen har Banverket haft alternativet att ”läsa” fast arbetena redan i järnvägsnätsbeskrivningen, med reservationen om vad som anses ”stora arbeten”<sup>17</sup>. Alternativt har man som nu redogjort för behovet att komma ut på banan redan i järnvägsnätsbeskrivningen men inte förrän järnvägsföretag och sökande ansökt om kapacitet samordnat de olika intressena inom ramen för samordningsprocessen.

Motiven till Järnvägsstyrelsens ställningstaganden rörande banarbetenas roll i kapacitetstilldelningen går att finna dels i JL men också i direktivet.

Enligt 6 kap. 8 § JL skall infrastrukturförvaltaren ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten senast vid den tidpunkt då ansökningar om infrastrukturkapacitet enligt beskrivningen av järnvägsnätet skall ha kommit in.

Lagstiftaren utvecklar detta i prop. 2003/04:123 sid 118 där framhålls att infrastrukturförvaltaren bör ange sina *önskemål* om kapacitet för genomförande av banarbeten senast vid den tidpunkt då alla ansökningar om kapacitet skall vara inkomna. Skälet till detta är, i enlighet med direktivets regler, att tilldelning av kapacitet och uttag av avgifter bör uppmuntra infrastrukturförvaltare till en optimal användning av infrastrukturen. Vidare hävdar lagstiftaren att det med denna utgångspunkt är att betrakta kapacitet för underhållsarbeten på samma sätt som kapacitet för järnvägstrafik. Lagstiftaren hävdar att utgångspunkten bör vara att sökandenas frihet att själva precisera vilken kapacitet de önskar inte får inskränkas.

Den svenska lagstiftningen tar sin utgångspunkt i den europeiska motsvarigheten och tankegångarna härrör främst från direktivets artikel 28 där det uppges att ansökningar om infrastrukturkapacitet för att möjliggöra underhållsarbeten skall inges under tågplaneprocessen. Vidare skall infrastrukturförvaltaren ta tillräcklig hänsyn till hur infrastrukturkapacitet som reserveras för planerat spårunderhåll påverkar de sökande.

#### *Behovet av reservkapacitet*

Banverket uppger i 4.1 2 st. att reservkapacitet för olika behov ingår i kapacitetstilldelningen. Detta nämns dock inte i samband med banupplåtelseprocessen och Järnvägsstyrelsen ifrågasätter på vilka grunder Banverket kommer att uppskatta behovet av reservkapacitet. Enligt lagstiftningen skall behovet av reservkapacitet utgå från; möjlighet till Ad hoc-tåglägen, möjlighet till löpande underhåll av banan och transporter av arbetsfordon. För alla tre behov är det av största vikt att infrastrukturförvaltaren, Banverket, använder erfarenhet från aktuell bana vad gäller trafiksituation, banstandard och behov av löpande underhåll för att uppskatta det totala behovet av reservkapacitet. Det ligger i både infrastrukturförvaltarens och

---

<sup>17</sup> Järnvägsstyrelsen tar inte ställning till denna fråga i bedömningen.

järnvägsföretagarens intresse att denna avvägning sker så precist som möjligt, allt för att banan skall användas så effektivt som möjligt.

För att tydliggöra Järnvägsstyrelsens syn på banarbeten och vilken roll dessa har inom ramen för järnvägsnätsbeskrivningen och kapacitetstildelningen har en tabell tagits fram som ska ses som en *tankestruktur* för hur banarbeten bör hanteras.

klass	typ av banarbeten	bör anges i
1	<i>Behov</i> som infrastrukturförvaltaren har för planerade <i>större banarbeten</i> som medför kapacitetsinskränkningar bör uppges under denna rubrik.  "Större" banarbeten som innebär avstängt spår under längre tid.	Järnvägsnätsbeskrivning
2	Banarbeten av löpande karaktär som måste få genomföras för att förvalta infrastrukturen.	Kapacitetstilldelningsprocessen. Banverket bör ta fram en metod för att värdera dessa i relation till tåglägesansökningar.
3	Mindre arbeten med trafikpåverkan.	För dessa ska primärt den reservkapacitet som Banverket har tagit i anspråk utnyttjas.
4	Akut felavhjälpning.	Inga problem till omedelbar tillgång till spåret.

Tabell: Tankestruktur hur banarbeten bör behandlas i järnvägsnätsbeskrivningen och kapacitetstilldelningsprocessen.

Järnvägsstyrelsen anser det tveksamt att innan sista ansökningsdag för tågläge låsa fast banarbeten som därigenom utgör en planeringsförutsättning vid kapacitetstilldelningen.

Järnvägsstyrelsen menar därför att Banverket bör vänta med att låsa kapaciteten för banarbeten och istället ställa dessa mot de tåglägesansökningar som kommer in under ordinarie planeringsprocess.<sup>18</sup>

Vad Järnvägsstyrelsen erfarit finns inte den beslutade banstandarderna på hemsidan för järnvägsnätsbeskrivning.

---

<sup>18</sup> Under pågående revision har Järnvägsstyrelsen haft ett informationsutbyte med Banverket, där styrelsen ställt sig kritiskt till att Banverket fastställt banstandarderna innan ansökningsstiden gått ut. Detta har lett till att Banverket dragit tillbaka fastställelsen och planerar föra in banarbetena i ordinarie tilldelningsprocess, i konkurrens med övriga ansökningar om tågläge inför T07. Se brevväxlingen i bilagor 6 och 7.

### **Granskning av Banverkets 4.5.1 Beskrivning av processen**

Järnvägsstyrelsen har svårt att förstå vad Banverket menar med att tåglägesansökningarna ska vara ”anpassade till vissa” planerade större banarbeten. Övriga kapacitetspåverkande banarbeten tillkännager Banverket i samband med dag för ansökan om tågläge. Förutom det faktum att Järnvägsstyrelsen finner behandlingen av de större banarbetena otillfredsställande vill styrelsen även uppmärksamma på det principiellt viktiga, men svåra faktum att avgränsa ”större” planerade arbeten mot ”övriga” arbeten.

Med tanke på att det enligt transportpolitiska principer och järnvägslagstiftningen är meningen att järnvägsinfrastrukturen bör nyttjas så effektivt som möjligt ligger det ett stort ansvar på Banverket att säkerställa ett rapporteringssystem inom ramen för järnvägsnätsbeskrivningen som medför att så snart det är känt att de ursprungliga förutsättningarna ändras kommer järnvägsföretag och sökande tillkänna. Det kan till exempel vara banarbeten som inte blir av, klara innan planerad tid (vilka i praktiken blir reservkapacitet) eller försämringar i infrastrukturens tillgänglighet.

### **Granskning av Banverkets 4.6 Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas**

Banverket bör visa på vilket sätt tågplanen kommer att offentliggöras. Detta gäller speciellt ändringar av beslutad tågplan och kapacitet som lämnas tillbaka av järnvägsföretag.

Järnvägsstyrelsen anser att Banverket bör redovisa i vilken grad ett tågläge ska utnyttjas för att det inte skall beaktas vid nästa kapacitetstilldelning. Lagstiftarens syfte med samhällsekonomiskt effektivt nyttjande av infrastrukturen uppnås om man kan styra över till högre en nyttjandegrad med hjälp av att ett järnvägsföretag lämnar ifrån sig tågläget eller påverkas vid senare tilldelningsomgång. Järnvägsstyrelsen anser att Banverket bör arbeta fram system som tar hand om detta. I förarbetena till JL nämns bokningsavgifter som ett verktyg för att motverka systematisk överbokning av kapacitet, detta utvecklas mer i kapitel 6.

### **Granskning av Banverkets 4.8.1 Principer**

Järnvägsstyrelsen efterfrågar ett förtydligande vad Banverket avser med avtal mellan parter, där den operativa prioriteten för viss trafik regleras samt vilka lagrum Banverket stöder sig på för att göra detta.

### **Granskning av Banverkets 4.8.2 Operativa regler**

Järnvägsstyrelsen anser att Banverket bör redovisa bakgrunden till den gällande huvudregeln att rättidiga tåg har företräde framför försenade tåg. Skiljelinjen mellan kapacitetstilldelning och trafikledning är i detta sammanhang helt central. En trafikledare som på grund av störningar i systemet måste vidta åtgärder för planerade tåg kan i vissa fall tvingas ta ett nytt kapacitetstilldelningsbeslut. Anledningen till ett sådant förfarande kan bero på att förutsättningarna att återgå till ursprunglig tågplan innebär stora effektivitetsförluster i systemet. Självklart måste trafikledaren få göra

detta men om det är att betrakta som ett kapacitetstilldelningsbeslut, vilket också Banverket hävdar skall Banverket noggrant beskriva på vilken grund sådana beslut fattas. Med anledning av detta bör också trafikledning på rangerbangårdar hanteras av Banverket eller annan än järnvägsföretag.

Eftersom trafiksystemet är komplext torde trafikledaren i vissa situationer frånga huvudregeln. Järnvägsstyrelsen efterlyser vilka kriterier som är ledande i dessa fall.

Järnvägsstyrelsen vill lyfta problemet med avgränsning mellan kapacitetstilldelning och trafikledning. Trafikledarens uppgift är i de fall trafiken går enligt beslutad tågplan enkel. Problemet uppstår när det uppkommer störningar i trafiken och avsteg måste göras från beslutad tågplan. Den intressanta frågan här är vad som är ett kapacitetstilldelningsbeslut respektive trafikledningsbeslut. I princip hänger dessa begrepp ihop och någon definition av den ena eller den andra företeelsen är i praktiken svår.

Detta innebär vidare att de operativa regler som Banverket sätter upp i princip måste vila på samma grund som själva tilldelningen av kapacitet, nämligen samhälls-ekonomisk effektivitet.

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma Banverket på att de lösningar som innebär att järnvägsföretag eller sökande sinsemellan kommer överens om prioriteringar vid större störningar är att betrakta som kapacitetstilldelningsbeslut. Därigenom är det infrastrukturförvaltaren, Banverket som är ansvarig för detta beslut. Detta bör tydliggöras.

Järnvägsstyrelsen är tveksam till det sätt som Banverket avser att behandla vissa av järnvägsföretagens och de sökandes tåg med avseende på förändrad prioritet. Som ovan framhållits är dessa beslut många gånger kapacitetstilldelningsbeslut vilken innebär att det är infrastrukturförvaltaren som ansvarar för dem. Järnvägsstyrelsen ställer sig vidare undrande kring det datum dessa önskemål ska lämnas in. Detta framgår inte i järnvägsnätsbeskrivningen.

Avslutningsvis anser Järnvägsstyrelsen att Banverket bör tydliggöra gränsdragningsproblematiken mellan kapacitetstilldelning och trafikledning. Dessutom bör Banverket bättre beskriva huvudregeln, när denna inte följs och på vilket sätt då tågen leds.

### **Granskning av Banverkets 4.8.3 Förutsägbara problem**

Järnvägsstyrelsen anser att de beredskapsplaner som kommer att tas fram bör ingå som en del i järnvägsnätsbeskrivningen. Banverket anger att dessa planer kommer att beskriva de åtgärder som kommer att planeras. Därigenom är det viktiga förutsättningar för järnvägsföretagen och sökande och innehållet bör således finnas beskrivet i järnvägsnätsbeskrivningen.

### **Granskning av Banverkets 4.8.3 Ej Förutsägbara problem**

#### *Olyckshantering*

I Järnvägsstyrelsens föreskrifter om tillträde till infrastruktur framgår att infrastrukturförvaltaren i sin beskrivning av järnvägsnätet skall redovisa rutiner för hantering, anmälan och samverkan vid olyckor och tillbud samt om insatskort behövs. Detta framkommer inte fullt ut i Banverkets beskrivning. Däremot finns det via en hänvisning till 2.4.3 (angående trafikeringsavtal), där man i nästa led får reda på att informationen finns i trafikeringsavtalen. Inför kommande tågplaner anser Järnvägsstyrelsen att dessa rutiner skall finnas beskrivna i järnvägsnätsbeskrivningen.

### **4.2 Granskning av Öresundsbrokonsortiets kapitel 4 Kapacitetstildelning**

Järnvägsstyrelsen har granskat Öresundsbrokonsortiets kapitel om kapacitetstildelning i järnvägsnätsbeskrivningen. Nedan följer Järnvägsstyrelsens granskning av innehållet under respektive rubrik där brister påträffats.

#### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 4.1 Introduktion**

I kapitel 0 redogjordes för det avtal mellan Öresundsbrokonsortiet och Banverket som reglerar kapacitetstildelningen på den svenska delen av Öresundsbron. Denna redogörelse skall ses som en viktig förutsättning när Järnvägsstyrelsen nedan kommenterar kapacitetstildelningsprocessen för Öresundsbrokonsortiet.

24 § JvSFS 2005:1 reglerar de datum för kapacitetstildelningsprocessen som skall vara gemensamma för alla infrastrukturförvaltare i Sverige. Järnvägsstyrelsen vill understryka att de datum, vad gäller internationell trafik, som Banverket anger i bilaga 7 i sin beskrivning rimligtvis även gäller för Öresundsbrokonsortiet. Detta bör förtydligas och lämpligen bör samma bilaga användas som Banverket för att inte skapa förvirring.

Vad Järnvägsstyrelsen erfar överlåter Öresundsbrokonsortiet genom avtal med Banverket i princip hela kapacitetstildelningsprocessen men ansvaret åvilar fortfarande på konsortiet. Under punkten konfliktlösning anges att vid händelse av konflikt hanteras denna med hjälp av aktuell lagstiftning och vid avsaknad av lagstiftning tillämpas konsortiets regler. Detta är förvirrande av flera skäl.

För det första anser Järnvägsstyrelsen att den svenska lagstiftningen är uttömmande i den meningen att den anger grunderna för processen och vilka grunder prioriteringskriterierna skall utgå från.

För det andra bör det tydligt framgå i vilka delar som inte konsortiets till fullo anammat Banverket kapacitetstildelningsprocess.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 4.1.1 Tilldelning av tågläge och tidtabellskonstruktion**

Järnvägsstyrelsen förstår inte informationen under detta avsnitt och hur den förhåller sig till kapacitetstilldelningen.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 4.1.2 Tidsplan och tågplanepioder**

En tidsplan bör finnas med i beskrivningen som en förutsättning för de sökande och inte något som upprättas senare av parterna anser Järnvägsstyrelsen och stöd finns i direktivet samt lagstiftning. Vidare bör konsortiet utveckla vad de menar med att efter att tidsplanen presenterats skall konsortiet ange sin prioriteringsordning.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 4.1.3 Ansökan om tågläge**

Även här bör det hänvisas till något datum för senaste ansökningsdag. Järnvägsstyrelsen efterfrågar också en tydligare hänvisning till vad som skall ingå i ansökan, i enlighet med gällande författningskrav.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 4.1.4 Konfliktlösning**

Järnvägsstyrelsen anser att konsortiet bör utveckla resonemanget kring metoder och rutiner för tvistlösning, som skall skötas inom 10 arbetsdagar efter att ett järnvägsföretag eller sökande bett om detta. Det är lämpligt att det framgår att i nästa steg har järnvägsföretaget möjlighet att hänskjuta tvisten till Järnvägsstyrelsen för prövning av tvist.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 4.1.7 Parternas genomförande av uppdraget**

Under rubriken 4.5 Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra arbeten BV och *reservkapacitet* redogjorde Järnvägsstyrelsen det krav som infrastrukturförvaltaren har på sig att uppskatta behovet av reservkapacitet. Behovet av reservkapacitet ska utgå från; möjlighet till Ad hoc-tåglägen, möjlighet till löpande underhåll av banan och möjlighet att förflytta arbetsfordon. För alla tre behov är det av största vikt att infrastrukturförvaltaren, Öresundsbrokonsortiet använder erfarenhet vad gäller trafiksituation, banstandard och behov av löpande underhåll för att uppskatta det totala behovet av reservkapacitet.

Järnvägsstyrelsen undrar därför på vilket sätt banarbeten behandlas inom Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivning och kapacitetstilldelningsprocess. Det är inte tillfredsställande med att ”parterna fortlöpande underrättas om planerade underhållsaktiviteter”. Se den schematiska tabellen på sidan 43. Med anledning av ovanstående önskar Järnvägsstyrelsen att konsortiet förtydligar hanteringen av den ”banstandard” som lämnas till Banverket.

Vad gäller behandling av de tåglägesansökningar som Banverket (på uppdrag av konsortiet) och järnvägsföretag inte lyckas lösa hänvisas frågan till konsortiet.

Järnvägsstyrelsen tycker att denna beskrivning är otillfredsställande och vill därför fråga om de prioriteringskriterier som finns i Banverkets bilaga 8 kommer att tillämpas eller inte. Om de inte tillämpas bör detta tydligt framgå och givetvis också vilka prioriteringskriterier som konsortiet tänker åberopa.

#### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 4.2 Beskrivning av kapacitetstilldelningsprocessen**

Järnvägsstyrelsen anser att det för tydlighetens skull hade varit önskvärt om konsortiet redovisat tidsplanen för kapacitetstilldelningsprocessen. Antingen söker järnvägsföretag och sökande genom ordinarie tilldelningsprocess eller så söker de Ad hoc. Vad gäller den ”andra” process som Banverket har inför justeringstillfället T07.3 argumenterade styrelsen emot detta och speciellt osäkerhet kring hantering av Ad hoc-ansökningar i relation till den ”andra” planeringsprocessen. Detta gäller förstås också för konsortiet.

#### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 4.4 Överklagande**

Järnvägsstyrelsen vill understryka att infrastrukturförvaltaren fastställer tågplanen. Eventuell begäran om prövning av tvist hänskjuts till Järnvägsstyrelsen.



## 5. Granskning av Banverkets och Öresundsbrokonsortiets *kapitel 5 Tjänster*

Tjänster regleras i 6 kap. 23 § järnvägslagen (2004:519, JL) och 4 och 12 §§ Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur.

Den svenska järnvägsförfattningen i denna del bygger på artikel 5 och bilaga II i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur<sup>19</sup> Med direktivet i texten avses dir. 2001/14/EG.

Järnvägsstyrelsens granskning tar sin utgångspunkt i första hand i den svenska järnvägsförfattningen.

### Sammanfattning

En generell kommentar, till både Banverket och Öresundsbrokonsortiet, är att kapitel 5 i respektive järnvägsnätbeskrivning i flera delar inte uppfyller lagens krav på transparens och icke-diskriminering och underlättande av tillträde. Öresundsbrokonsortiet bör anstränga sig mer för att beskriva tjänsterna som finns att tillgå. Det har framkommit att de båda förvaltarna bör samarbeta mer vid framtagandet av järnvägsnätbeskrivningarna, då dessa är nära sammankopplade med varandra.

Banverket tillämpar den indelning av tjänster som beskrivs i direktivets bilaga II. Först erbjuds ett antal minimipaket av tillträdestjänster, i form av tåglägen. I dessa tåglägesprodukter ingår ett basutbud för att kunna framföra fordon på Banverkets anläggningar. Det är exempelvis drivmotorström, trafikledning, övervakning, signalsystem, växling och trafikinformation till resenärer. Till detta skall läggas andra bantillträdestjänster och tilläggstjänster. Principerna för detta stämmer med gällande lagstiftning.

Järnvägsstyrelsen anser att Banverket bör förtydliga hur man säkerställer icke-diskriminering på rangerbangårdar (trafikledning och dragkraft), vilket också nämns i kapitel 2. Själva tjänsten (dragkraft/växling) är överlämnad på endast ett järnvägsföretag som därmed får en dominerande ställning.

Järnvägsstyrelsen anser att Banverket bör redogöra för om bantillträdestjänster som rangering, uppställning eller terminaltillträde skall hanteras inom den ordinarie kapacitetstilldelningsprocessen eller om det hör till tjänster. Det är oklart hur Banverket hanterar ansökningar till rangerbangårdar, uppställningsspår och t ex behov av tågvärmepost. Ska detta ske via ansökningsblanketten på hemsidan, under fliken trafikplanering eller utifrån kontakt med Banverket via hänvisning från bilaga 4 (kontaktvägar kapacitetstilldelningsprocess)?

Anslutande spår till Banverkets spår är en viktig förutsättning för godstrafik. Hur anslutningsväxlar mellan olika förvaltare hanteras är avgörande för effektiviteten i

---

<sup>19</sup> Ändrad genom dir. 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet).

järnvägssystemet. Från industrispåret utgår godstransporten och avslutas oftast också där. Hur hanterar Banverket anslutningsväxlar med andra infrastrukturförvaltare? Någon information angående detta finns inte i beskrivningen. Ingår växlarna i Banverkets infrastruktur?

Enligt 6 kap 23 § järnvägslagen skall huvudförvaltaren underlätta tillhandahållandet av tjänster (exempelvis bränsledepåer).

I Banverkets kapitel om tjänster saknas en ambition att underlätta för läsaren att finna tjänster hos andra infrastrukturförvaltare än Banverket. Hur ser samarbetet med Öresundsbrokonsortiet ut? Järnvägsstyrelsen har uppfattat att artikel 5.1 och bilaga II i direktivet syftar till att man så långt som möjligt ska beskriva var och av vem tjänsterna kan tillhandahållas, även i de fall den ”huvudsakliga” förvaltaren inte förfogar över den tjänsten. Det kan exempelvis vara svårt för en organisatör av internationell järnvägstrafik eller en ny nationell aktör att känna till var och av vem viktiga tjänster (såsom rangeringstjänster, bränsleförsörjning m.m.) kan efterfrågas.

## 5.1 Granskning av Banverkets *kapitel 5 Tjänster*

Järnvägsstyrelsen har granskat Banverkets kapitel om tjänster i järnvägsnätsbeskrivningen. Nedan följer Järnvägsstyrelsens granskning av innehållet under respektive rubrik där brister påträffats.

### Granskning av Banverkets *5.1 Inledning*

I det inledande avsnittet redogörs att Banverket tillhandahåller ett Minimipaket av tillträdestjänster. När det gäller bantillträdestjänster skall Banverket så långt det är möjligt underlätta tillhandahållandet av tjänsten, även i de fall man inte tillhandahåller tjänsten. Dessa förutsättningar gäller även de tilläggstjänster som är knutna till infrastrukturen. Följer man uppdelningen i direktivet behöver dock inte Banverket tillhandahålla Extra tjänster. Den generella principen med de tjänster Banverket erbjuder och som redovisas i järnvägsnätsbeskrivningen stämmer väl med gällande lagstiftning.

De förutsättningar som gäller för ansökan av tjänster hänvisas till kapitel 4. Avgiftsuppgifter ges i kapitel 6 och i kapitel 3 får man reda på var tjänsten finns lokaliserad. Detta är en bra uppdelning för helheten. Kontaktvägar inom Banverket återfinns i bilaga 4. Vidare redovisas vilka som har möjlighet att söka kapacitet/tjänst.

Järnvägsstyrelsen saknar ett avsnitt om var järnvägsföretagen kan vända sig gällande tjänster som tillhandahålls av annan förvaltare än Banverket. Enligt direktivets artikel 5.1 skall den ”huvudsakliga” infrastrukturförvaltaren göra rimliga ansträngningar för att underlätta tillhandahållandet av tjänster.<sup>20</sup> Huvudsyftet är ändå att nya aktörer eller

---

<sup>20</sup> I prop. 2003/04:123 framkommer på sidan 128 att Banverket även skall göra en sammanställning av uppgifter om tjänster som tillhandahålls av andra infrastrukturförvaltare. Där villkoren skall framgå samt vem eller vilka som tillhandahåller tjänsterna. Järnvägsstyrelsen efterfrågar en strategi från

internationella organisationer av järnvägstrafik har det svårt med att känna till var och av vem viktiga tjänster kan efterfrågas. Järnvägsstyrelsen undrar hur Banverket hanterar ansökningar till rangerbangårdar, uppställningsspår och till exempel behov av tågvarmepost. Hanteras detta i ansökningsblanketten på hemsidan, under fliken trafikplanering eller utifrån kontakt med Banverket via hänvisning från bilaga 4? Ansökningsblanketten bör finnas i anslutning till Banverkets snabbblänk, järnvägsnätsbeskrivning, för att underlätta för sökande eller järnvägsföretag.

Enligt Banverkets järnvägsnätsbeskrivning skall ansökan om bantillträdestjänsterna göras samtidigt med ansökan om tågläge. Järnvägsstyrelsen är inte övertygad om hur detta kommer att fungera med hänvisning till avsnitt 4.3.

### **Granskning av Banverkets 5.2 Banverkets minimipaket av tillträdestjänster**

Tillträdestjänsterna delas upp i följande underkategorier:

- tågläge för persontrafik
- tågläge för persontrafik som passerar Öresundsförbindelsen
- tågläge för godstrafik
- tågläge för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen
- tågläge för tjänstetåg
- tågläge för vagnuttagning.

Sedan följer en informativ del där de olika produkterna presenteras mer ingående, varje tillträdestjänst för sig. Bland annat nämns drivmotorström, trafikledning, övervakning, signalsystem, växling eller allmänt om hanteringen av tillgång till tågläget. Vidare ingår ett för verksamheten väsentligt informationspaket, Trafikinformation – GRUND. Dessutom erbjuds ett Trafikinformationspaket – BAS till resenärerna. Järnvägsstyrelsen vill göra Banverket medveten om att informationen i järnvägsnätsbeskrivningen är bindande och att det åvilar verket att säkerställa att informationen i järnvägsnätsbeskrivningen överensstämmer med den i BVH 728.

Tanken med BVH 728 är att det finns 15 grundstationer med vissa faciliteter, beroende på stationens trafikering, tätortens befolkningsunderlag, andel privata och affärsresor mm. Det saknas den typ av differentierat resonemang i järnvägsnätsbeskrivningen. Dokument som gäller externt bör överensstämma med interna förutsättningar eller planeringsunderlag. Dessutom vill Järnvägsstyrelsen att Banverket klargör om tjänsten växling i tågspår omfattar alla växlar och övergångsspår.

---

Banverket om denna sammanställning skall bifogas järnvägsnätsbeskrivningen eller finnas i annan dokumentform.

Järnvägsstyrelsen anser att det är bristfällig information och hänvisning till hur man ska gå till väga för att ansöka om tågläge. Exempelvis finns det intill varje underrubrik finns ett stycke som heter: *Hur och var ansöker man?* Sedan hänvisas man bara till bilaga 4, vilket är undermåligt. Man bör hänvisa till kapitel 4 och tåglägesansökan. Bilaga 4 är endast en kontaktlista.

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

Järnvägsstyrelsen efterlyser en tydlighet om Banverket anser att bantillträdestjänster som rangering, uppställning eller terminaltillträde m.m. skall hanteras inom den ordinarie tilldelningsprocessen. Det framgår inte under avsnitten ”Hur och var ansöker man” hur detta kommer att fungera. Givetvis är det mycket Ad hoc-lösningar för denna typ av utnyttjande, med det påverkar givetvis planeringen av tågplanen och efter tågplanens fastställelse. Järnvägsstyrelsen undrar om det vid uppkomna kapacitetskonflikter kommer att finnas en prioriteringsordning som tar hand om dessa problem?

### **Granskning av Banverkets 5.3.2 Tillträde till bränsledepåer**

Då Banverket endast förvaltar depåer till den egna produktionsverksamheten hänvisas sökande till annan förvaltare. Har Banverket fasta eller mobila anläggningar? Kan dessa användas av andra? Har Banverket någon bevakning av äldre depåer och om dessa skulle kunna användas av utövare? Järnvägsstyrelsen efterlyser en mer uttömmande beskrivning eller vägledning hur man skulle kunna finna denna viktiga information. Är det Green Cargo som förvaltar dessa? Står dessa på ofri grund och arrenderas? Då tillgång till bränsledepåer är avgörande för en del godstransportupplägg anser Järnvägsstyrelsen, med stöd i direktivets bilaga I, att Banverket bör göra ytterligare ansträngningar i beskrivningen för att underlätta tillhandahållandet av bränsle.

### **Granskning av Banverkets 5.3.4 Tillträde till godsterminaler**

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma Banverket på att tillträde till godsterminaler ingår enligt direktivets artikel 5 och bilaga II som en bantillträdestjänst och skall erbjudas icke-diskriminerande. Dessutom bör Banverket beskriva hur och om detta hanteras i planeringsprocessen?

### **Granskning av Banverkets 5.3.4.1 Tillträde till spårkapacitet inom godsterminal**

Detta är ett avgränsat område spåranslutet till järnvägsnätet där lastning/lossning av gods kan ske eller som omlastningsplats mellan trafikslag. Se Järnvägsstyrelsens kommentar under 5.3.4.

### **Granskning av Banverkets 5.3.5 Tillträde till rangerbangårdar**

Spårkapacitet skall sökas på rangerbangårdar som behövs i samband med rangering. Det är oklart enligt Järnvägsstyrelsen om ansökan om spårkapacitet på rangerbangårdar kan ingå i den ordinarie tilldelningsprocessen som är beskriven i kapitel 4. Rangerbangårdarnas fysiska placering definieras vidare i 3.6, vilket är en bra hänvisning.

### **Granskning av Banverkets 5.3.6 Tillträde till spår eller spårområde för tåg bildning**

Ansökan skall göras vid behov av tåg bildning. Möjlighet till tåg bildning kan vara avgörande för godstransportörer. Lagstiftarens intention är att infrastruktur förvaltaren skall göra rimliga ansträngningar för att beskriva och underlätta för järnvägsföretagen, vilket också bekräftas i direktivets artikel 5.1. Järnvägsstyrelsen anser att Banverket bör anstränga sig för att ytterligare beskriva tjänsten tåg bildning och återkoppla detta till en beskrivning i kapitel 3 var dessa möjligheter finns.

### **Granskning av Banverkets 5.3.7 Tillträde till spår för uppställning**

Tjänsten kan medges i vissa fall i anslutning till avgång/ankomst (till exempel lättare driftsunderhåll). För längre tid (upp till 60 timmar) i avvaktan på nyttjande av tågläge eller annan bantillträdestjänst kan detta beviljas om kapacitet finns. Detta gäller inte tåg bildning eller rangering (se 5.3.5 och 5.3.6).

Övrig uppställning gäller om nästa tågläge eller tjänstutnyttjande inte infaller inom 60 timmar. Två typer:

- i samband med avvaktan på klarttecken från BV efter Ad hoc-ansökan
- uppställning med tidsfrist

I samband med uppställning erbjuder BV uppvärmning via tåg värme post. Återigen finns ingen hänvisning till var dessa erbjuds. Järnvägsstyrelsen har uppfattat lagstiftarens syfte vara att undvika diskriminering genom att infrastruktur förvaltaren offentliggör information om var tjänsten tillhandahålls. Enligt direktivets artikel 5 och bilaga II är tillträde till spår för uppställning en bantillträdestjänst som skall tillhandahållas till alla sökande. Hur garanterar Banverket att man sprider lämplig kunskap om dessa förhållanden till järnvägsföretag som inte har lokal kännedom?

### **Granskning av Banverkets 5.3.8 Tillträde till underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar**

Dessa anläggningar och tillhörande tjänster tillhandahålls inte av Banverket. Här finns också endast en hänvisning till andra infrastruktur förvaltare. Järnvägsstyrelsen vill påpeka att underhållsanläggningarna är en bantillträdestjänst och Banverket skall göra ansträngningar för att tillhandahållandet kan ske enligt direktivets artikel 5.

### **Granskning av Banverkets 5.4.2 Tillhandahållande av bränsle**

Det framgår att Banverket inte erbjuder bränsleförsörjning. Järnvägsstyrelsen anser att skulle det vara möjligt att beskriva ytterligare var dessa depåer kan finnas. Se vidare under 5.3.2.

### **Granskning av Banverkets 5.4.3 Service för tåg**

Städning, furnering och reparationstjänster tillhandahåller ej Banverket. Det finns inte någon utförlig beskrivning var tjänsten kan finnas och av vem.

### **Granskning av Banverkets 5.4.4 Växling och andra tjänster**

Växling och rangertjänster tillhandahålls generellt inte av Banverket. Detta är intressant ur ett konkurrensperspektiv då en konkurrent kan sköta växlingstjänster till en annan operatör. Hur denna hantering kommer att fungera i realiteten blir föremål för ytterligare granskning. Järnvägsstyrelsen tror inte det är rimligt att ett järnvägsföretag sköter rangering åt ett annat ur ett konkurrensneutralt perspektiv.

### **Granskning av Banverkets 5.4.5 Tjänster gällande specialtransporter och farligt gods**

När det gäller specialtransport utreder Banverket en ansökan utifrån överskridandet av tekniska normer. Därefter ges transportvillkor inom 3-5 arbetsdagar. När ärenden gäller tunga transporter är handläggningstiden ca 8-10 arbetsdagar, beroende på omfattning. Man ansöker enligt blankett på hemsidan. Banverket måste precisera var denna finns. Definition av farligt gods finns i avsnitt 2.7 och skall anmälas enligt 4.7.

### **Granskning av Banverkets 5.5.1 Tillträde till telekommunikationsnät**

Genom Banverket Telenät erbjuds tjänster kopplade till Banverkets kommunikationsnät (se 3.3.3.3). De tjänster som erbjuds får endast en hänvisning till hemsidan. Det bör finnas möjlighet för Banverket att precisera detta ytterligare.

## **5.1 Granskning av Öresundsbrokonsortiets kapitel 5 Tjänster**

Järnvägsstyrelsen har granskat Öresundsbrokonsortiets kapitel om tjänster i järnvägsnätsbeskrivningen. Nedan följer Järnvägsstyrelsens granskning av innehållet under respektive rubrik där brister påträffats.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 5.1 Inledning**

Inledningsvis framkommer att infrastrukturförvaltaren skall tillhandahålla ett minimipaket av tjänster och bantillträdestjänster till de järnvägsföretag som erhåller tillträde till infrastrukturen enligt lagkrav. Detta sätt att dela upp tjänsterna anser Järnvägsstyrelsen stämma med gällande författningskrav.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 5.1.1 Minipaket av tjänster**

Banverket och Banedanmark har ingått avtal med konsortiet och sköter samtliga tjänster kopplade till minimipaket/tågläge. Det framgår inte av detta avsnitt om uppdragen utförs med eller utan ansvar. Järnvägsstyrelsen tänker framförallt på kapacitetstilldelning och trafikledning. Här förutsätts läsaren ta del av Banverkets och Banedanmarks järnvägsnätsbeskrivningar. Därmed gäller Järnvägsstyrelsens kommentarer till Banverkets beskrivning även Öresundsbrokonsortiets. Järnvägsstyrelsen erfar att Öresundsbrokonsortiet och Banverket bör samarbeta mer vid framtagandet av järnvägsnätsbeskrivningen för att tydliggöra rollerna.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 5.1.2 Bantillträdestjänster**

Det är endast elförsörjningsutrustning för drivmotorström som är tillgänglig på anläggningen, övriga bantillträdestjänster t ex bränsledepåer, stationer, godsterminaler eller rangerbangårdar hänvisas till Banverket och Banedanmark. Övriga tjänster förutsätter Järnvägsstyrelsen att Öresundsbrokonsortiet inte tillhandahåller, exempelvis stationer, terminaler och rangerbangårdar. Enligt direktivets 5 artikel skall tillhandahållandet ske icke-diskriminerande och här gäller de synpunkter som tagits upp för Banverkets beskrivning av tjänsterna.

## 6. Granskning av Banverkets och Öresundsbrokonsortiets *kapitel 6 Avgifter*

Avgifter regleras i 7 kap. (2004:519, JL), 5 kap. 1 § järnvägsförordningen (2004:526, JF) och 4 och 13 §§ Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur.

Den svenska järnvägsförfattningen i denna del bygger på artikel 7 och 8 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur<sup>21</sup> Med direktivet i texten avses dir. 2001/14/EG.

Järnvägsstyrelsens granskning tar sin utgångspunkt i första hand i den svenska järnvägsförfattningen.

### Sammanfattning

Banverkets avgiftssystem utgörs av två delar, dels den marginalkostnadsbaserade spåravgiften (slitagekostnader, olyckskostnader eller emissionskostnader) och dels en särskild avgift, tåglägesavgiften. De båda avgifterna är trafikberoende och betalas per utnyttjad tågkilometer. Järnvägsstyrelsen saknar närmare angivelse om metod och underlag för beräkningen av avgifterna. På Banverkets hemsida finns underlagsrapporter till avgifterna men det framgår inte att underlagsrapporterna ingår som delar i järnvägsnätsbeskrivningen. Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att det klart och tydligt skall framgå på vilket sätt avgifterna är beräknade. Detta behöver nödvändigtvis inte ske i själva huvudtexten utan kan med fördel läggas i bilagsform. En generell kommentar som Järnvägsstyrelsen vill lyfta fram är att även bantillträdestjänster som godsterminaler/terminalområden skall prissättas enligt 7 kap. 2 § JL.

Järnvägsstyrelsen efterlyser en specificering av underlaget till tåglägesavgiften, då denna avgift innehåller flera delkomponenter, bland annat för trafikinformation och trafikledning. På förekommen anledning efterlyses även en kontroll av att det inte sker en dubbelräkning av underhållskostnader för anslutningsväxlar (dels i spåravgiften och dels i den planerade avgiften för anslutningsväxlar).

Som tidigare nämnts har Banverket lagt ut underlag till avgiftsbesluten på sin webbsida. Utgår man ifrån dem så har införandet av tåglägesavgift (som belastar person- och godstrafik lika) lett till att det inte finns "utrymme" för att ta ut någon avgift på rangerbangårdar etc. Banverket motiverar den särskilda avgiften som tas ut på persontrafik, som en avbetalning av järnvägens del av Öresundsbron och att den enligt Banverket tas ut för att underhållsbudgeten inte ska påverkas.

Under kapitel 4, Kapacitetstilldelning anförde Järnvägsstyrelsen om brister som finns vad gäller beskrivning om hur järnvägsföretag och sökande ska ansöka om

---

<sup>21</sup> Ändrad genom dir. 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet).



uppställning, tjänster och trafik på bangårdar. Det saknas en röd tråd från ansökan/efterfrågan av tjänst eller tågläge till faktiskt nyttjande och uttag av avgift för järnvägsföretag eller sökande.

Järnvägsstyrelsen vill därför ifrågasätta de praktiska möjligheterna för Banverket att på ett rättvist och kvalitetssäkert sätt debitera dessa avgifter.

*Öresundsbrokonsortiets* avgifter betalas av brukarna av den svenska delen av Öresundsbron, till Banverket och för den danska delen till Banedanmark. Järnvägsstyrelsen anser att de båda förvaltarna (Banverket och Öresundsbrokonsortiet) bör kommunicera sinsemellan så att uppgifterna om tarifferna i avgiftskapitlen i respektive järnvägsnätsbeskrivning överrensstämmer med varandra. Detta för att undvika otydligheter eller missförstånd i förutsättningarna för järnvägsföretagen.

## **6.1 Granskning av Banverkets kapitel 6 Avgifter**

Järnvägsstyrelsen har granskat Banverkets kapitel om avgifter i järnvägsnätsbeskrivningen. Nedan följer Järnvägsstyrelsens granskning av innehållet under respektive rubrik där brister påträffats.

### **Granskning av Banverkets 6.1 Avgiftsprinciper**

När det gäller nyttjandet av järnvägsinfrastruktur definieras två typer av avgifter, dels marginalkostnadsbaserade avgifter och dels särskilda avgifter (enligt a och b). Den kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaden är den avgift som belastar trafiken i Sverige. Det är kostnader som drabbar andra än järnvägsföretaget eller sökande. Exempel på detta är kostnader för vidmakthållande, olyckor eller miljö. Också när det gäller avgifter för tjänster gäller icke-diskriminering och konkurrensneutralitet.

Vad gäller tåglägesavgiften vill Järnvägsstyrelsen uppmärksamma Banverket på att det inte är lämpligt både utifrån järnvägslagstiftningen men även utifrån ett transportpolitiskt perspektiv att dubbeldebitera underhållskostnader för anslutningsväxlar. Banverket bör även kunna säkerställa att underhållskostnaderna för att hålla en anslutningsväxel öppen inte redan är inräknad i spåravgiften.

Banverket nämner också möjligheten att ta ut bokningsavgifter eller ge rabatter för underutnyttjade linjer. Däremot finner inte Järnvägsstyrelsen att man behandlar det vidare i kapitlet och hur detta kommer att fungera. I förarbetena till JL anges att bokningsavgifter kan användas som verktyg för att motverka systematisk överbokning och ett ineffektivt utnyttjande av infrastrukturen. Se även kommentarer under 4.6 *Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas*.

### **Granskning av Banverkets 6.1.1 Banverkets minipaket av tillträdestjänster**

Banverket kommer inte att debitera extra avgifter för utnyttjande av överbelastad infrastruktur. Inte heller kommer rabatter för underutnyttjade järnvägslinjer att tillämpas under T07. Den särskilda avgiften är knuten till tågläge och de minipaket som presenterades i kapitel 5. Den kallas för tåglägesavgift. Denna avgift avser täcka

delar av den fasta kostnaden som Banverket har för infrastrukturen. Därutöver tas en övrig särskild avgift för persontrafik ut. Den marginalkostnadsbaserade avgifterna är beroende av trafikutövandet och innehåller följande komponenter:

- Spåravgift
- Olycksavgift
- Emissionsavgift.

Hur nivåerna på de olika avgifterna fastställts framgår inte i järnvägsnätsbeskrivningen. Banverket hänvisar bara till att det gjorts studier av Banverkets kostnader för underhåll vid förändrade trafikvolymmer och förändrade samhälls-ekonomiska kostnader förknippade med olyckor vid förändrade trafikvolymmer. Järnvägsstyrelsen önskar även få klarhet i hur den särskilda avgiften för persontrafik beräknats då motivering saknas.

### **Granskning av Banverkets 6.1.3 Tillhandahållande av tjänster, tilläggs-tjänster och extra tjänster**

Avgifter för de tjänster som Banverket erbjuder bygger på principen om självkostnad eller (beroende på marknadssituationen) ett marknadspris på den tjänst som skall tillhandahållas. Järnvägsstyrelsen anser att Banverket bör utveckla detta och närmare precisera frågan om monopolsituation. Om så är fallet kommer priset baseras på självkostnad.

### **Granskning av Banverkets 6.2 Avgiftssystem**

Som Järnvägsstyrelsen redan påpekat saknas referenser till underlagsrapporter som ingår i järnvägsnätsbeskrivningen. Det är oklart om Banverket tänkt differentiera tåglägesavgiften med avseende på trafikantinformation, högtalarutrop och grafisk information till resenärer. Hur beräkningen av tåglägesavgiften skett och hur den är uppbyggd framgår inte. Tidigare fanns en trafikantinformationsavgift på 0.002 kr per bruttotonkilometer. Enligt direktivet och den svenska lagstiftningen är intentionen att trafikantinformation är en tjänst och skall prissättas enligt de regler som gäller för detta. Hur denna komponent står i relation till de andra delarna i paketet tåglägesprodukt framgår inte i beskrivningen och kräver ytterligare förtydligande. Exempelvis ingår inte trafikantinformationstjänsten för tjänsten gällande godstrafik, dock är avgiften densamma. Järnvägsstyrelsen anser att lagen ställer höga krav på infrastrukturförvaltaren att redovisa eller hänvisa till beräkningar av avgifter, även för särskilda avgifter eller avgifter för tjänster. Hur kostnaderna t ex för trafikledning ser ut bör inte vara svåra att hantera. Den typen av information framgår inte utifrån Järnvägsbeskrivning T07.

### **Granskning av Banverkets 6.3.1.1 Tåglägesavgifter**

För Banverkets minimipaket av tillträdestjänster åläggs järnvägsföretagen en tåglägesavgift. Denna är bestämd till 0.25 kr/tågkm och är lika för gods- och persontrafik samt tjänstetåg och vagnuttagning. Järnvägsstyrelsen anser att Banverket bör motivera

att samma avgift tas ut av person- och godstrafik trots att alla komponenter i tåglägesprodukten för persontrafik inte ingår i tåglägesprodukten för godstrafik. En särskild avgift för godstrafik på Öresundsbron är satt till 2 325 kr/tåg och passage för att finansiera investeringen.

### **Granskning av Banverkets 6.3.1.2 Övrig särskild avgift för persontrafik**

För persontrafik tas en övrig särskild avgift ut på 0.0078 kr/bruttotonkilometer. Det framgår dock inte i järnvägsnätsbeskrivningen varför denna avgift tas ut. Mot bakgrund av vad Järnvägsstyrelsen tidigare anfört är det inte tillfredsställande att det saknas en tydlig referens under denna punkt. Tydlighet och transparens är nyckelord för hela järnvägslagstiftningen.

### **Granskning av Banverkets 6.3.1.3 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande**

Järnvägsstyrelsen granskar inte de underlagsrapporter som ligger till grund för avgifterna enligt vad som sagts tidigare. Det kan dock rent principiellt sägas att Banverket som infrastrukturförvaltare ska ta ut marginalkostnaden för ett tillkommande tåg. Som infrastrukturförvaltare av det statliga järnvägsnätet bör Banverket även göra transportpolitiska avväganden men järnvägslagen är tydlig på att marginalkostnaden skall tas ut. Däremot borde det finnas utrymme för Banverket att inom den totala avgiftsramen göra transportpolitiska avväganden. Det är inte bara utifrån järnvägslagstiftningen av betydelse att verkligen ta ut marginalkostnaden, det är dessutom viktigt utifrån ett statsfinansiellt perspektiv. Skattefinansierade investeringar skall utnyttjas på rätt sätt.

### **Granskning av Banverkets 6.3.2.2 Tillträde till spårkapacitet inom godsterminal**

Avgiften för kapacitet på godsterminalspår för lastning och lossning är 0 kr. Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma Banverket på att en avgift enligt lag ska tas ut. En situation som kan uppkomma är att en annan infrastrukturförvaltare, erbjuder lastning/lossningstjänster på sitt nät i närhet av Banverkets och är tvungen att ta ut avgift. Järnvägslagen likställer i dessa delar samtliga förvaltare av järnvägsinfrastruktur.

### **Granskning av Banverkets 6.3.2.3 Tillträde till rangerbangård**

Inför T07 tas ingen avgift ut för kapacitet på rangerbangårdar. Järnvägsstyrelsen anser att Banverket bör se över hur man ska hantera detta eftersom lagstiftning syftar till att en avgift skall tas ut.

### **Granskning av Banverkets 6.3.2.4 Tillträde till spår eller spårområde för tågbildning**

Avgiftsbefriat är också tillträdet till spår eller spårområden för tågbildning vilket i enlighet med ovanstående inte är förenligt med järnvägslagen.

### **Granskning av Banverkets 6.3.2.5 Tillträde till spår för uppställning**

Avgift för uppställning i anslutning till utnyttjande av tågläge ingår i tåglägesavgiften. En avgift debiteras dock järnvägsföretagare som exempelvis sökt tågläge Ad hoc och väntar på att få medgivande. Dels är det en dygnsavgift som debiteras per utnyttjat 100-tal meter spår (5 kr) och dels en avgift på 375 kr per timme för Banverkets besiktning, jordning av kontaktledning, klovning av spårväxlar och vegetationsröjning.

Med tanke på vad Järnvägsstyrelsen anfört i kapitel 4 om de brister som finns vad gäller ansökan om bland annat uppställning ifrågasätts härmed de praktiska möjligheterna för Banverket att på ett rättvist och kvalitetssäkert sätt debitera denna avgift.

### **Granskning av Banverkets 6.3.3.2 Tillträde till godsterminal**

Ingen avgift. Se vidare de synpunkter Järnvägsstyrelsen lyfte fram i 6.3.2.2.

### **Granskning av Banverkets 6.3.3.3 Tillträde till uppvärmning av järnvägsfordon**

Avgiften för att ansluta till tågvarmepost är 30 kr/dygn samt en schablonavgift för elförbrukningen. Endast schablonavgift för elförbrukning tas ut för uppvärmning via uppfälld strömvatagare.

Med tanke på vad Järnvägsstyrelsen anfört i kapitel 4 om de brister som finns vad gäller ansökan om tjänster etc. ifrågasätts härmed de praktiska möjligheterna för Banverket att på ett rättvist och kvalitetssäkert sätt debitera denna avgift.

### **Granskning av Banverkets 6.3.4.2 Växling och andra tjänster**

För rangering på Hallsbergs rangerbangård tas en självkostnad ut. Järnvägsstyrelsen tycker att Banverket kan utveckla detta något i avsnittet för tariffer. Hur ser exempelvis kostnaderna ut i realiteten?

### **Granskning av Banverkets 6.3.5.1 Tillträde till telekommunikationsnät**

Här hänvisas järnvägsföretag och sökande till Banverket Telenät, med hänvisning till hemsidan. Avgiften debiteras enligt avtal. Järnvägsstyrelsen undrar hur Banverket säkerställer att detta sker icke-diskriminerande och med transparens.

### **Granskning av Banverkets 6.3.5.2 Tillhandahållande av extra trafik-information**

Här baserar avgiften på Banverkets självkostnad, med debiteras enligt avtal. Se kommentar från 6.3.5.1.

### **Granskning av Banverkets 6.4 Incitament för högre kvalitet**

Järnvägsstyrelsen efterfrågar ett förtydligande från Banverket hur man avser att hantera incitamentsavtalen för olika järnvägsföretag och sökande. Gäller möjligheten alla som vill teckna dessa avtal? Hur säkerställer Banverket att inte någon förfördelas? Hur påverkar detta kapacitetstilldelning och den operativa trafikledningen? Järnvägsstyrelsen ställer sig tveksam till att Banverket, utifrån konkurrensneutralitetsaspekten kan ha ett system med incitamentsavtal som bara inbegriper vissa järnvägsföretag och sökande.

Det är uppenbart att system med incitament är komplicerade men det får inte förbises att ett system där bara infrastrukturförvaltaren och *vissa* järnvägsföretag ingår skapar felaktiga incitament för den som fördelar kapacitet och leder trafiken. Grundtanken med avtalen är genom incitament uppmuntra beteenden mellan två eller *flera* parter. Om inte alla är med i detta system kan det totalt sett riskera att vara kontraproduktivt.

### **Granskning av Banverkets 6.5 Förändringar av avgifter**

Detta är en viktig del i utvecklingsarbetet med avgiftssättningen och Järnvägsstyrelsen tycker att Banverket kanske på sikt kan använda detta avsnitt för att kommunicera vilken status utvecklingsarbetet har och hur avgifterna är på gång att förändras.

## **6.2 Granskning av Öresundsbrokonsortiets kapitel 6 Avgifter**

Järnvägsstyrelsen har granskat Öresundsbrokonsortiets kapitel om avgifter i järnvägsnätsbeskrivningen. Nedan följer Järnvägsstyrelsens granskning av innehållet under respektive rubrik där brister påträffats.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 6.1 Grundläggande**

Under avsnittet förutsättningar och avtal i kapitel 0 har avtalen mellan Öresundsbrokonsortiet och Banverket beskrivits. Där framkom att avgifterna till en del ska finansiera bron och även täcka drift- och underhållskostnader. Här handlar det alltså inte om en kortsiktig marginalkostnadsbaserad avgift. Som tidigare nämnts är det Banverket som tar in avgifterna och överför årligen en summa till konsortiet. I sin tur ersätter konsortiet Banverket årligen för tjänster som trafikledning, kapacitetstilldelning mm.

Generellt har Järnvägsstyrelsen ingen kommentar till avgiftsnivåerna. Däremot bör avgiftsberäkningen offentliggöras med att infoga en tydlig hänvisning till aktuellt

beslut eller koppling till avtal. Infrastrukturförvaltaren har enligt lag en möjlighet att utöver marginalkostnadsbaserade banavgifter ta ut en särskild avgift. Detta för att finansiera särskilt infrastrukturprojekt.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 6.2.1 Danmark**

På den danska delen av bron betalas en kilometeravgift, kapacitetsavgift och tillägg för passage (broavgift). Banedanmark tar in avgifter samt kostnadstäckning för 25 kV elström för hela förbindelsen. Kilometeravgiften är satt till 1.84 Dkr. Utöver detta krävs en brotaxa för persontrafik på 1 781 Dkr. per passage och för godstrafik 2155 Dkr. per passage.

### **Granskning av Öresundsbrokonsortiets 6.2.2 Sverige**

Avgiften för den svenska delen av förbindelsen är fastställd till 2 325 SEK per tåg och passage. Järnvägsstyrelsen efterfrågar en tydlighet om detta gäller samma för persontrafik som för godstrafik. Enligt Banverkets järnvägsnätsbeskrivning, under avsnitt 6.3.1.1, är det endast godstrafiken som har denna passageavgift. Därutöver belastas all persontrafik på Banverkets infrastruktur av en särskild avgift per kilometer, för att finansiera lån och underhållskostnader kopplade till Öresundsbron. Informationen i detta avsnitt är inte konsistent med de uppgifter om anges i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning.



# Tillsynsrapport 2006:2



Järnvägsstyrelsen