



Revision av Inlandsbanan AB:s järnvägsnätsbeskrivning



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning.....	4
Summary.....	6
0 Inledning.....	8
0.1 Revisionens syfte, metod, avgränsning och disposition.....	8
0.2 Förutsättningar.....	8
0.2.1 Författningar.....	9
1 Granskning av kapitel 1 Allmän information.....	9
Granskning av avsnitt 1.3 Giltighetstid och ändringar	9
2 Granskning av kapitel 2 Villkor för dem som vill trafikera infrastrukturen	9
Granskning av avsnitt 2.2 Allmänna tillträdesvillkor	9
Granskning av avsnitt 2.4 Allmänna affärsvillkor.....	10
Granskning av avsnitt 2.5 Operativa regler	11
3 Granskning av kapitel 3 Infrastruktur	11
Granskning av avsnitt 3.2 Järnvägsnätets omfattning.....	11
Granskning av avsnitt 3.3 Beskrivning av infrastrukturen	11
Granskning av avsnitt 3.5 Infrastrukturens tillgänglighet.....	13
Granskning av kapitel 3.6 Planerad utveckling av infrastrukturen.....	13
4 Granskning av kapitel 4 Kapacitetstilldelning.....	13
Granskning av avsnitt 4.1 Inledning.....	13
Granskning av avsnitt 4.2 Processbeskrivning.....	14
Granskning av avsnitt 4.3 Ansökan om kapacitet	15
Granskning av avsnitt 4.4 Tilldelningsprocess.....	15
Granskning av avsnitt 4.5 Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten	16
Uppgifter som saknas i kapitel 4	17
5 Granskning av kapitel 5 Tjänster	17
6 Granskning av kapitel 6 Avgifter	17
Uppgifter som saknas i kapitel 6	18

Sammanfattning

Järnvägsstyrelsen har i uppgift att övervaka att tjänster, avgifter och kapacitetstilldelning på den svenska järnvägsmarknaden följer gällande järnvägsförfattningar. I infrastrukturförvaltarens järnvägsnätsbeskrivningar skall de förutsättningar som gäller för att söka kapacitet på infrastrukturen anges. Till förutsättningarna hör förutom fördelning av spårkapacitet även principerna för avgiftsättning och tillhandahållande av tjänster.

Järnvägsstyrelsen har granskat Inlandsbanan AB:s (IBAB) järnvägsnätsbeskrivning. Ett flertal brister har framkommit. Nedan följer en uppräknig av de uppgifter som antingen saknas eller är felaktiga. Inlandsbanan AB skall omgående eller ha infört eller rättat uppgifterna i nästa utgåva av sin järnvägsnätsbeskrivning. Om samma uppgift finns i flera kapitel som behöver ändras eller läggas till nämns detta endast en gång i nedanstående lista.

Kapitel 2

- IBAB skall ändra uppgiften om vilka som har rätt att ansöka om tågläge och vilka tillstånd som krävs.
- Mot bakgrund av uppgifter i 5 kap. järnvägslagen skall IBAB omgående korrigera vem som får utföra eller organisera trafik på IBAB:s järnvägsnät.
- Tillräcklig information saknas angående ansvar, ersättningskyldighet och regress.
- Ytterligare försäkringskrav än det som omfattas i tillståndsprövning vid Järnvägsstyrelsen får inte förekomma.
- Tydligare information behövs vad gäller slutande av ram- och trafikeringsavtal, samt definitionen av de samma.
- IBAB skall på ett bättre sätt ange operativa regler.

Kapitel 3

- Tydligare beskrivning av lastprofiler behövs.
- IBAB behöver förtydliga uppgifterna som rör beskrivning av infrastrukturen.
- IBAB behöver ändra uppgiften om att man skall ansöka om trafikeringsavtal till att ansöka om tågläge.

Kapitel 4

- Järnvägsnätsbeskrivningen saknar uppgift om adress dit ansökan om tågläge skall skickas. Detsamma gäller uppgift om adress dit ansökan om tjänster skall skickas till. IBAB skall omgående vidta åtgärd.
- IBAB skall ändra uppgifter om datum i processen samt ansökans innehåll.
- IBAB skall omgående ändra beskrivningen om hanteringen av ad hoc-ansökningar.
- IBAB skall justera avsnitten om samordning, tvistlösning och beslut om tågplan.

- Järnvägsnätsbeskrivningen saknar uppgifter om i hur hög grad ett tilldelat tågläge skall nyttjas för att inte återkallas.
- IBAB skall omgående inkludera de som har auktorisation.
- Rutiner för hantering av olyckor och insatskort skall beskrivas i järnvägsnätsbeskrivningen, inte i trafikeringsavtalet.
- Information om överbelastad infrastruktur, prioriteringskriterier, kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan saknas helt.
- Principer och metoder skall framgå vad gäller röjnings- och nödsituationer.

Kapitel 5

- Uppräkning av tjänster, inklusive vilka krav och förutsättningar som föreligger, skall justeras.

Kapitel 6

- IBAB skall förtydliga kapitlet enligt kommentarer i revisionen.
- Vad gäller särskild avgift saknas förhandlingsprinciper och vem som anmäler till Järnvägsstyrelsen om att förhandling inleds.

Summary

The Swedish Rail Agency is tasked with overseeing that services, charges and the allocation of capacity on the Swedish railways adhere to current rail directives. The prerequisites that are valid when applying for capacity within the infrastructure are given in the infrastructure manager's network statements. In the prerequisites, in addition to track capacity, the principles for levying of charges and provision of services are found.

The Swedish Rail Agency has examined Inlandsbanan AB's (IBAB) network statement. Several shortcomings have appeared. A list of the information that is either missing or is incorrect follows. Inlandsbanan AB must immediately have presented or corrected information in the next issue of its network statement. If the same information, which needs to be changed or added is included in many chapters, then it is only mentioned once in the following list.

Chapter 2

- IBAB must change information about those who are permitted to apply for train paths and the permits required.
- From the information stated in Chapter 5 of the Swedish Railway Act, IBAB must immediately correct information about the individual or organisation who may manage rail traffic on IBAB's rail network.
- There is insufficient information about responsibility, liability for loss and recourse.
- Further insurance policies than those covered in the permit appraisal from the Swedish Rail Agency are not permitted.
- Clearer information is needed about framework agreements and track access agreements, as well as their definition.
- IBAB must provide operational regulations in a clearer manner.

Chapter 3

- Clearer descriptions of loading gauges are needed.
- IBAB needs to clarify information about the infrastructure description.
- IBAB needs to change information pertaining to applications from track access agreements to train paths.

Chapter 4

- The rail network description does not include the address where the train path application should be sent. The same applies to the address where the services application should be sent. IBAB must immediately correct this.
- IBAB must change information about dates in the process and the content of the application.
- IBAB must immediately change the description of the management of ad hoc applications.

- IBAB must adjust the section about coordination, dispute resolution and decisions pertaining to timetables.
- The rail network description does not include the extent to which allocated train paths shall be used in order to not be recalled.
- IBAB must immediately include those who have authorisation.
- Routines for the management of accidents and response cards must be described in the rail network description, not in the track access agreement.
- Information about congested infrastructure, prioritisation criteria, capacity analyses and capacity enhancement plans are not found at all.
- Principles and methods must be stated as concerns clearance operations incidences and emergencies.

Chapter 5

- A list of services, including which requirements and prerequisites that exist must be adjusted.

Chapter 6

- IBAB must clarify the chapter as per the comments from the audit.
- There is no information about discussion principles and who notifies the Swedish Rail Agency that discussions are initiated.

0 Inledning

Enligt 8 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519) skall Järnvägsstyrelsen utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Järnvägsstyrelsen bestämde under år 2006 att revision av järnvägsnätsbeskrivningar skulle ske under år 2007. De företag som skulle kontrolleras bestämdes till A-Train AB, Göteborgs Hamn AB och Inlandsbanan AB. Anledningen till urvalet var att de tillhör de infrastrukturförvaltare som har sådana verksamheter som gör att missförhållanden får stora konsekvenser på gods- och/eller persontrafikmarknaden.

Denna rapport gäller Inlandsbanan AB (IBAB).

Revisionen har riktat in sig på att kontrollera att järnvägsnätsbeskrivningen uppfyller de krav som framför allt framgår i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastrukturen.

Transparens och konkurrensneutralitet är grundpelare för marknadsöppnanden. Syftet med järnvägsnätsbeskrivningen är att säkerställa insyn, förutsebarhet och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen för samtliga järnvägsföretag och auktoriserade sökande. Detta behövs för att järnvägsmarknaden skall utvecklas med fler aktörer.

0.1 Revisionens syfte, metod, avgränsning och disposition

Syftet med revisionen har varit att kontrollera om järnvägsnätsbeskrivningen uppfyller gällande krav. Beskrivningen ligger till grund för att en effektiv järnvägsmarknad skall uppnås. Delar som är av vikt för att uppnå detta är själva kapacitetstilldelningen och tillhandahållande av tjänster. Till detta hör även avgiftssättningen.

Järnvägsstyrelsen har inhämtat IBAB:s järnvägsnätsbeskrivningen och granskat den. Beskrivningen skall gälla för kommande tågplanepperiod, det vill säga T08. Synpunkter på beskrivningen framgår i respektive avsnitt nedan. I sammanfattningen framgår de brister som IBAB skall beakta omgående eller i samband med framtagande av nästa version av bolagets järnvägsnätsbeskrivning. Övriga kommentarer som framgår under respektive avsnitt är rekommendationer.

Järnvägsstyrelsen har enbart kontrollerat innehållet i järnvägsnätsbeskrivningen. Någon kontroll av efterlevnaden har inte gjorts.

Rapportens disposition är uppbyggd på så sätt att den följer rubrikerna i IBAB:s järnvägsnätsbeskrivning.

0.2 Förutsättningar

Revisionen har utförts under maj och juni 2007. Deltagare från Järnvägsstyrelsen har varit Nils Enberg och Caroline Goldie.

0.2.1 Författningar

Författningar som reglerar upprättandet av järnvägsnätsbeskrivningar är järnvägslagen (2004:519, JL), järnvägsförordningen (2004:526, JF) och Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur. Förarbetet till nämnda lag är regeringens proposition 2003/04:123 om järnvägslag (prop. 2003/04:123).

Svenska järnvägsförfattningarna 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 järnvägsinfrastruktur¹.

1 Granskning av kapitel 1 Allmän information

Granskning av avsnitt 1.3 Giltighetstid och ändringar

Avsnitt 1.3.2 Ändringar

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma IBAB på att vid uppdatering och ändringar skall samråd ske med berörda parter enligt 6 kap. 5 § JL.

Avsnitt 1.7 Ordlista

Järnvägsstyrelsen anser att definitionen av ordet sidospår bör ändras då fler saker än rangering kan förekomma där. Vad gäller termerna tågplan respektive tågläge anser Järnvägsstyrelsen att IBAB skall använda de definitioner som framkommer i 1 kap. 4 § JL.

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma IBAB på följande. Med begreppet järnvägsinfrastruktur innefattas förutom "linjen" också tågspår på stationer, sidospår och det som tidigare kallats "övrig järnväg". Ett tågläge kan således också avse kapacitet på sådan infrastruktur.

2 Granskning av kapitel 2 Villkor för dem som vill trafikera infrastrukturen

Granskning av avsnitt 2.2 Allmänna tillträdesvillkor

Avsnitt 2.2.1 Villkor för att ansöka om tågläge

Enligt 6 kap. 1 § JL är en infrastrukturförvaltare bl.a. skyldig att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som enligt 5 kap. har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät. Det medför att tillstånd enligt 3 kap. JL skall ha meddelats. Om IBAB väljer att använda termen trafikeringstillstånd bör denna term definieras så att det blir tydligt att IBAB menar dels järnvägsföretag, dels de som har

¹ Ändrad genom dir. 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet)

auktorisering. IBAB **skall** korrigera detta avsnitt vid nästa utgåva av järnvägsnätsbeskrivningen.

Avsnitt 2.2.2 Trafikeringsrätt

Vad gäller persontrafik har IBAB rätt att bestämma vem som får framföra trafik på det aktuella nätet enligt 5 kap. 1 § JL. Vem som får utföra godstrafik framgår av 5 kap. 3 och 4 §§ JL. Mot bakgrund av detta **skall** IBAB omgående på ett bättre sätt framföra vem som får utföra eller organisera trafik på järnvägsnätet.

Avsnitt 2.2.3 Ansvar

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma IBAB på att det är inte enbart järnvägsföretag som kan vara part utan även de som har auktorisation. Järnvägsnätsbeskrivningen **skall** anpassas till detta vid nästa utgåva.

Enligt 6 § punkt g) JvSFS 2005:01 skall i järnvägsnätsbeskrivningen framgå de villkor som gäller för ansvar, ersättningsskyldighet och regress. Järnvägsstyrelsen anser att IBAB inte har gett tillräcklig information inom detta område. Detta **skall** revideras till nästa utgåva.

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma IBAB på att alla bestämmelser som är generella och som skall gälla för alla dem som trafikerar järnvägsnätet skall återfinnas i järnvägsnätsbeskrivningen. Endast specifika uppgifter skall finnas med i trafikeringsavtalet.

Järnvägsstyrelsen anser att informationen i andra och tredje styckena inte ger någon tydlig information om vad som gäller. Det vore lämpligt om IBAB förtydligar dem och beaktar det som har framförts ovan om generell information.

Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att försäkringsfrågan är en del av tillståndsprövningen. De som har fått tillstånd uppfyller de krav som gäller enligt 3 kap. JL. När tillstånd har meddelats är man järnvägsföretag eller auktoriserad. Ytterligare krav kan därefter inte ställas på försäkring. IBAB **skall** ta bort det ytterligare försäkringskrav som framkommer i järnvägsnätsbeskrivningen i nästa utgåva.

Granskning av avsnitt 2.4 Allmänna affärsvillkor

Avsnitt 2.4.1 Ramavtal

Enligt 6 kap. 21 § JL kan ramavtal slutas mellan järnvägsföretag eller den som har auktorisation och infrastrukturförvaltare. Dessutom framkommer i nämnda paragraf att ramavtal rör nyttjande av infrastruktur för en längre tid än en tågplanepериод men kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller avtalet på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen. Trafikeringsavtal kan inte förlängas då de enligt 6 kap. 22 § JL endast gäller för tilldelade tåglägen. IBAB **skall** justera avsnittet i nästa utgåva av järnvägsnätsbeskrivningen.

Avsnitt 2.4.2 Trafikeringsavtal

Ramavtal kan inte ersätta trafikeringsavtal. Trafikeringsavtal skall slutas i samband med tilldelning av ett tågläge enligt 6 kap. 22 § JL oavsett om ramavtal finns eller inte.

Som redan nämnts skall alla generella bestämmelser framgå i järnvägsnätsbeskrivningen. Trafikeringsavtal skall enbart innehålla sådana administrativa, tekniska och ekonomiska villkor som är specifika för ett visst järnvägsföretag eller den som har auktorisation och som behövs för nyttjandet av tågläget. Detta framgår av nämnda paragraf.

IBAB **skall** anpassa sin järnvägsnätsbeskrivning enligt det framförda i nästa utgåva.

Granskning av avsnitt 2.5 Operativa regler

IBAB framför under detta avsnitt att tillämpliga delar av IBAB:s säkerhetsordning gäller. Om det är specifika delar beroende på vem som trafikerar järnvägsnätet skall det omnämnas i trafikeringsavtalet. Om det däremot är samma bestämmelser för alla som skall trafikera järnvägsnätet skall en redovisning av bestämmelserna framgå i järnvägsnätsbeskrivningen. Enligt 6 § punkt b) JvSFS 2005:1 skall i järnvägsnätsbeskrivningen framgå vilka operativa regelverk som gäller för infrastrukturen och som järnvägsföretag skall iaktta samt var dessa finns att tillgå. IBAB **skall** på ett bättre sätt redovisa kraven i nämnda paragraf vid nästa utgåva.

3 Granskning av kapitel 3 Infrastruktur

Granskning av avsnitt 3.2 Järnvägsnätets omfattning

Järnvägsstyrelsen saknar en tydligare beskrivning av järnvägsnätets omfattning. Det är knappast troligt att IBAB ansvarar för sträckan Östersund - Brunflo, som man kan få uppfattningen om när man läser järnvägsnätsbeskrivningen. En bifogad karta kan leda till bättre uppfattning om omfattningen.

Avsnitt 3.2.1 Anslutande järnvägsnät

I den bilaga som IBAB hänvisar till i detta avsnitt saknar Järnvägsstyrelsen information om vilka anslutningar som finns från och till Mora respektive Gällivare.

Granskning av avsnitt 3.3 Beskrivning av infrastrukturen

Avsnitt 3.3.2 Egenskaper

Lastprofil

Järnvägsnätsbeskrivningen är till för järnvägsföretag och de som har auktorisation. De skall på ett enkelt sätt förstå vad som gäller på det aktuella järnvägsnätet. Att enbart skriva att lastprofil A gäller räcker inte. Tydligare information om vad det inne-

bär skall finnas. Avsnittet **skall** därför kompletteras på lämpligt sätt med information om vad lastprofil A innebär i nästa utgåva.

Lutning

Vad gäller lutning skall det i texten framgå var man får information om var lutningarna finns, framför allt de lutningar som ger kapacitetsbegränsningar och som skall framgå enligt 5 § punkt b) JvSFS 2005:1. IBAB **skall** vid nästa utgåva på ett bättre sätt informera hur lutningsförhållandena väsentligt påverkar gångtiderna.

Största tillåtna hastighet

Syftet med att ange största tillåtna hastighet (sth) är att järnvägsföretag och de som har auktorisation skall på ett ungefär kunna räkna ut hur mycket kapacitet som behövs på järnvägsnätet. Det medför att järnvägsnätsbeskrivningen måste ha tillräcklig information om detta så att tiden kan beräknas på ett ungefär.

Även uppgifter om kända avvikelser som gäller under kommande tågplanepperiod skall framgå i järnvägsnätsbeskrivningen. Med detta menas avvikelser som leder till väsentlig kapacitetsnedsättning och därmed innebär att det tar längre tid att framföra fordonen på en viss sträcka än vad det brukar göra. Akuta avvikelser kan självfallet inte beaktas i järnvägsnätsbeskrivningen.

Väljer IBAB att hänvisa till linjeboken skall denna vara tillgänglig på samma sätt som järnvägsnätsbeskrivningen.

IBAB **skall** vid nästa utgåva uppdatera denna information i enlighet med vad som framgår ovan.

Maximala tåglängder

IBAB anger endast den minimala tåglängden. För att kunna planera trafik behövs även uppgift om den maximala tåglängden. Återigen, järnvägsnätsbeskrivningen är till för järnvägsföretag och de som har auktorisation så att de kan planera den kapacitet som behövs för den trafik de vill utföra. IBAB **skall** på lämpligt sätt i nästa utgåva ge den information som behövs för att kunna planera kapacitet. Om IBAB väljer att hänvisa till annat dokument skall detta vara tillgängligt på samma sätt som järnvägsnätsbeskrivningen.

IBAB framför att vagnsvikterna styr tågens maximala längd. Någon närmare information lämnas inte utan hänvisning görs till linjeboken som inte är tillgänglig. IBAB **skall** antingen föra in de uppgifter som gäller i järnvägsnätsbeskrivningen eller hänvisa på ett enkelt sätt till linjeboken som skall vara tillgänglig på samma sätt som järnvägsnätsbeskrivningen. Skälet till detta är att det är uppgifter som järnvägsföretagare och de med auktorisation behöver ha kännedom om i samband med sin planering samt vad som framkommer i 5 § JvSFS 2005:1.

Avsnitt 3.3.3 Trafikstyrningssystem/ signalsystem

Järnvägsstyrelsen anser att IBAB **skall** ge information om vad som gäller på de områden där det i järnvägsnätsbeskrivningen framgår att ”i övrigt finns inget trafikstyrningssystem”.

ATC

Järnvägsstyrelsen får uppfattning att IBAB vill vara serviceinriktad och ge information om vad som gäller en sträcka som IBAB inte ansvarar för men som ändå blir en del av sträckan. Det är Järnvägsstyrelsens grunduppfattning att teknisk information som rör infrastruktur som någon annan ansvarar för skall inte ingå i IBAB:s järnvägsnätsbeskrivning. Om IBAB väljer att beskriva någon annans järnvägsnät bör all den information som behövs för trafikeringsberöras. Det skall dock tydligt framgå vem som ansvarar för vad (4 § sista stycket JvSFS 2005:1).

Granskning av avsnitt 3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

Järnvägsstyrelsen konstaterar att avsnittet inte är uppdaterat till kommande tågplanperiod, dvs. för perioden T08. Detta medför att banarbete kan endast utföras under reserv- eller resttid.

Granskning av kapitel 3.6 Planerad utveckling av infrastrukturen

Rubriken på detta avsnitt borde ändras då avsnittet även berör platser där tjänster tillhandahålls. Dessutom har avsnitt 3.6 samma rubrik som avsnitt 3.6.2, vilket medför viss förvirring.

Avsnitt 3.6.1 Platser där tjänster tillhandahålls

Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att det stycke som framgår direkt under avsnittets rubrik skall flyttas till underrubriken Underhåll och serviceanläggningar. Detta för klarhetens skull då de rör samma sak.

Sidospår för uppställning

Troligen menar IBAB i detta avsnitt ansökan om tågläge då ansökan om trafikeringsavtal inte förekommer enligt gällande författningar. IBAB **skall** ändra detta i nästa utgåva av järnvägsnätsbeskrivning.

4 Granskning av kapitel 4 Kapacitetstilldelning

Granskning av avsnitt 4.1 Inledning

IBAB tar upp under detta avsnitt till vem ansökningarna om tågläge skall skickas till men anger inte någon adress, vare sig till Banverket eller till sig själva, vilket är ett krav enligt 10 § punkt c) JvSFS 2005:1. IBAB **skall** föra in denna uppgift omgående.

Enligt 26 § JvSFS 2005:1 skall den infrastrukturförvaltare som fått en ansökan om tågläge på sitt och andra järnvägsnät anteckna på ansökan när den kom in till infrastrukturförvaltaren och skicka kopia av ansökan till berörda infrastrukturförvaltare senast två arbetsdagar från mottagandet av ansökan. Det räcker alltså för järnvägsföretag och de som har auktorisation att ansöka hos *en* infrastrukturförvaltare. Järnvägsstyrelsen ställer sig mot bakgrund av denna bestämmelse undrande till IBAB:s

upplägg till hur man skall ansöka. Om trafik enbart bedrivs på sidospår är det förståeligt att ansökan skall göras till IBAB och om det är trafik enbart på tågspår till Banverket. Om trafik däremot bedrivs på både tåg- och sidospår kan ansökan göras antingen hos IBAB eller hos Banverket, enligt nämnda paragraf. Järnvägslagen gör ingen skillnad på tågläge på sidospår respektive tågspår.

Vad gäller ansökan om tjänster skall det bättre framgå till vem sådana ansökningar skall lämnas in till utöver ansökan om tågläge. IBAB **skall** justera nästa utgåva enligt ovanstående.

I detta avsnitt hänvisar IBAB till uppgifter som framgår under avsnitt 4.2. Järnvägsstyrelsen väljer att framföra sina synpunkter under det här avsnittet. Datumen skall uppdateras till vad som gäller för T08.

Sammanfattningsvis anser Järnvägsstyrelsen att IBAB **skall**, mot bakgrund av vad som nämnts ovan, anpassa uppgifterna under detta avsnitt till vad som framkommer i 7 § punkt b) och 10 § JvSFS 2005:1 omgående.

Granskning av avsnitt 4.2 Processbeskrivning

Järnvägsstyrelsen anser att detta avsnitt liknar 4.1 i flera avseenden och att kritiken som framfördes där även gäller här. Vad gäller tabellen med ansökningsdatum, i enlighet med Banverkets process, bör IBAB ta hänsyn till den kritik Järnvägsstyrelsen framförde vid revision av verkets järnvägsnätsbeskrivning 2006². Kritiken rör bland annat Banverkets redovisning av datumen i processen.

Avsnitt 4.2.1. Uppgifter i ansökan

Järnvägsstyrelsen anser att en väsentlig uppgift i ansökan om tågläge är avgångs- respektive ankomsttid för tågläget. Tiderna kan anges med förslag till tidigast respektive senaste avgångs- respektive ankomsttid. Detta krävs för att infrastrukturförvaltaren skall ha möjlighet att planera tidtabell och järnvägsföretag med flera för att planera upplägg och omlopp med mera. Anges nämnda tider i intervall ökar tidtabellplanerarens flexibilitet. Det finns dock ingen möjlighet att kräva detta. Järnvägsföretag och de auktoriserade har rätt att ansöka om ett visst specifikt tågläge.

För infrastrukturförvaltaren är det även viktigt att det av ansökan framkommer hur järnvägsföretaget med flera värderar tågläget, till exempel i form av angivelse om transportens innehåll. Det är oklart om IBAB med begreppet ”syftet med transport” avser det som nämns i föregående mening.

Då detta är krav enligt 10 § JvSFS 2005:1 **skall** IBAB ändra sin järnvägsnätsbeskrivning i enlighet med ovanstående till nästa version.

² Tillsynsrapport 2006:2 Revision av Banverkets och Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivningar

Utöver det ovannämnda vill Järnvägsstyrelsen uppmärksamma IBAB på följande. En viktig variabel för tidtabellsplaneringen är trafikfrekvensen per tidsenhet. Exempelvis borde i IBAB:s fall antalet tåglägen per vecka vara mer väsentligt än antalet vagnar.

Granskning av avsnitt 4.3 Ansökan om kapacitet

Avsnitt 4.3.1 Ad hoc-ansökningar

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma IBAB på att reservkapacitet skall finnas. Inför planeringsprocessen skall IBAB överväga hur mycket reservkapacitet som behöver avsättas för önskemål från sökande som väljer att inte delta i planeringsprocessen. Enligt 6 kap. 3 § JL skall en infrastrukturförvaltare bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Reservkapacitet är inte enbart till för ad hoc-ansökningar utan skall även användas för banarbeten som inte kan bokas i samband med planeringsprocessen samt tåglägen som behövs för transporter av arbetsfordon. Enligt 6 kap. 16 § JL skall en ansökan om tågläge inom en redan gällande tågplan (ad hoc) besvaras av infrastrukturförvaltaren snarast och senast inom fem arbetsdagar.

Dessutom framgår det i 11 § JvSFS 2005:1 vad som gäller för ad hoc-ansökningar. T.ex. skall järnvägsnätsbeskrivningen innehålla information om vilka uppgifter en ad hoc-ansökan skall innehålla.

IBAB **skall** omgående beakta och inarbeta ovannämnda i sin järnvägsnätsbeskrivning.

Granskning av avsnitt 4.4 Tilldelningsprocess

Avsnitt 4.4.1 Samordning

Järnvägsstyrelsen anser att IBAB **skall** komplettera avsnittet med att kapacitetstilldelningen fastställs i en tågplan endast om ansökningarna om tågläge samt ansökan om kapacitet för banarbete kan samordnas. Om samordning inte lyckas skall det framgå att nästa steg i planeringsprocessen tillämpas. Järnvägsstyrelsen vill dessutom uppmärksamma IBAB på att berörda parter skall ges möjlighet att yttra sig över förslaget till tågplan, där tidsfristen inte får understiga en månad (6 kap. 9 § JL).

Avsnitt 4.4.2 Tvistlösning

Förutom järnvägsföretag har även auktoriserad sökande rätt att delta i processen. Kan ansökningarna inte samordnas skall infrastrukturförvaltaren skyndsamt tillhandahålla tvistlösning enligt 6 kap. 12 § JL. Så länge kapacitetskonflikt råder kan inte IBAB fastställa någon kapacitet (34 § JvSFS 2005:1).

Utöver det nämnda skall det även framgå i järnvägsnätsbeskrivningen metoderna som kommer att tillämpas vid tvistlösningen samt vilka uppgifter begäran om tvistlösning skall innehålla (15 § JvSFS 2005:1).

IBAB **skall** ändra i enlighet med ovanstående till nästa utgåva.

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma IBAB på att tvistlösning skall avslutas inom tio arbetsdagar från begäran enligt 30 § JvSFS 2005:1.

Avsnitt 4.4.3 Beslut om tågplan

Utöver vad som redan nämnts har Järnvägsstyrelsen följande kommentar. Enligt förarbetena³ till JL framgår att intentionen med den nya järnvägslagen är att komma bort från tidigare tilldelningsförfaranden, det vill säga tilldela med historiska rättigheter. Ett tågläge kan aldrig förlängas och kan aldrig gälla mer än en tågplanepå period (6 kap. 19 § JL). IBAB **skall** ändra detta i nästa version av järnvägsnätsbeskrivningen.

Granskning av avsnitt 4.5 Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma IBAB om följande. Processbeskrivningen omfattar även planering av banarbeten. Utöver de stora banarbeten som leder till kapacitetsinskränkningar och som skall framgå i järnvägsnätsbeskrivningen, skall IBAB beakta 6 kap. 8 § JL. Av nämnda paragraf framgår att infrastrukturförvaltaren skall ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten senast vid den tidpunkt då ansökningar om infrastrukturkapacitet skall ha kommit in. Utöver detta skall infrastrukturförvaltaren planera för reservkapacitet enligt 6 kap. 3 § JL. Reservkapacitet behövs för ad hoc-ansökningar, banarbeten som inte kan bokas i planeringsprocessen och för transporter av arbetsfordon. Dessa delar skall alltså ingå i kapacitetstilldelningen och det är därför lämpligt att även dessa framgår i processbeskrivningen.

Avsnitt 4.5.1 Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas

Utöver de krav som ställs i 6 kap. 20 § JL vill Järnvägsstyrelsen uppmärksamma IBAB på att enligt 20 § JvSFS 2005:1 skall beskrivningen även innehålla information om i hur hög grad ett tilldelat tågläge skall nyttjas för att inte återkallas. IBAB **skall** komplettera sin järnvägsnätsbeskrivning med detta vid nästa utgåva.

Avsnitt 4.5.2 Specialtransporter och farligt gods

IBAB **skall** omgående inkludera även de som har auktorisation.

Avsnitt 4.5.4 Olyckshantering

Utgångspunkten är att alla generella bestämmelser, oavsett vilken uppgift det gäller, skall framgå i järnvägsnätsbeskrivningen. Endast om det är specifika bestämmelser får dessa framgå i trafikeringsavtalen. Inom detta område regleras i 6 § punkt h) JvSFS 2005:1 att det skall framgå var rutiner för hantering, anmälan och samverkan vid utredningar av olyckor och tillbud finns att tillgå. Dessutom framgår det av 6 § punkt i) nämnda föreskrift att om insatskort för järnvägsfordon behövs skall det re-

³ Prop. 2003/04:123 om järnvägslag, sid. 112

dovisas i järnvägsnätsbeskrivningen. I dessa fall skall det även framgå vilken information järnvägsföretag behöver lämna till infrastrukturförvaltaren som underlag för kortet.

IBAB **skall** justera detta till nästa version.

Uppgifter som saknas i kapitel 4

Järnvägsstyrelsen saknar följande uppgifter i detta kapitel som **skall** finnas med i nästa utgåva av järnvägsnätsbeskrivningen.

- Järnvägsstyrelsen saknar fullständig redovisning av datum och tidsfrister i enlighet med 7 § JvSFS 2005:1.
- Information om överbelastad infrastruktur, prioriteringskriterier, kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan, enligt 16, 17 och 18 §§ JvSFS 2005:1.
- Principer och metoder för röjnings- och nödsituationer (19 § JvSFS 2005:1).

5 Granskning av kapitel 5 Tjänster

Generellt efterfrågar Järnvägsstyrelsen en tydligare beskrivning av vilka tjänster som tillhandahålls av IBAB i detta kapitel. I övriga kapitel beskriver IBAB att det finns exempelvis bränsledepåer, tågvarmepost och möjlighet till uppställning, vilket inte nämns i kapitel 5. Därtill bör det på ett mer strukturerat sätt framgå vilka krav och förutsättningar som föreligger för nyttjande av tjänsterna i enlighet med 12 § JvSFS 2005:1. IBAB **skall** justera detta till nästa utgåva.

6 Granskning av kapitel 6 Avgifter

Den övergripande kommentaren för detta kapitel är att det är rörigt. Avgiftsprinciper och metoder blandas och återkommer vid flera tillfällen i underavsnitten. Kapitlet innehåller flera felaktiga hänvisningar till avsnitt som saknas. Informationen är inledningsvis visserligen korrekt och ibland direkt tagen ur lagtexten, men det är förvillande när det blir upprepningar.

IBAB behöver justera kapitlet och beakta följande.

Kapitlet bör inledas med en kortfattat beskrivning av vilka avgiftsprinciper som tillämpas för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen (marginalkostnadsbaserad avgift, särskild avgift etc.) och tjänster. Därefter skall respektive avgift (med undantag för avgift för tjänst) specificeras och anges med belopp. Kapitlet behöver disponeras om så att det blir tydligt vilka avgifter som gäller för framförandet, det vill säga kopplade till nyttjande av tågläget, och vilka avgifter som används för respektive tjänst.

Vidare framkommer det inte tydligt skillnaden mellan tjänsterna uppställning och övrig uppställning samt motivet till att ålägga persontrafik en övrig särskild avgift. Därutöver när det gäller tariffer förstår inte Järnvägsstyrelsen den uppdelning av tåglägesavgifter för olika typer av trafik som specificeras. Själva avgiften är visserligen

densamma, men ett tågläge är ett tågläge oavsett om det handlar om tjänstetåg, persontrafik, godstrafik eller vagnuttagning.

Vill IBAB offentliggöra avgifterna för tjänster bör samtliga tjänster som nämnts i beskrivningen tas upp i detta kapitel.

Avslutningsvis bör IBAB tydliggöra debiteringsrutinerna. Det framkommer inte klart om debitering sker i direkt anslutning till tilldelat tågläge (beslut om tågplan) eller efter nyttjandet.

IBAB **skall** beakta vad som nämns ovan i förhållande till vad som framgår i 13 § JvSFS 2005:1 i nästa version av järnvägsnätsbeskrivningen.

Uppgifter som saknas i kapitel 6

Järnvägsstyrelsen saknar följande uppgifter i detta kapitel.

- Enligt förarbetena⁴ får IBAB ta ut särskild avgift enligt 7 kap. 4 § JL. Utöver vad som redan har nämnts om särskild avgift ovan saknar Järnvägsstyrelsen uppgift om förhandlingsprinciperna, inklusive uppgift om vem som anmäler till Järnvägsstyrelsen om att förhandling skall inledas (13 § punkterna d) och e) JvSFS 2005:1). IBAB **skall** komplettera sin järnvägsnätsbeskrivning med dessa uppgifter vid nästa utgåva.
- Järnvägsstyrelsen saknar information om förändringar av avgifter. Det medför att IBAB inte kan ändra avgifterna då information om detta skall finnas i järnvägsnätsbeskrivningen enligt 13 § punkt c) JvSFS 2005:1.
- Järnvägsstyrelsen saknar information om bokningsavgifter. Då de inte är omnämnda i järnvägsnätsbeskrivningen får de inte tillämpas på den aktuella infrastrukturen (5 kap. 1 § punkt 3 JF).

⁴ Prop. 2003/04:123 om järnvägslag, sid. 137-138

Rapport 2007:10



Järnvägsstyrelsen