



Svenska infrastruktur- förvaltare 2006



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Sammanfattning.....	4
2	Inledning.....	5
3	Tillstånd infrastrukturförvaltare	6
4	Järnvägsstyrelsens marknadsövervakning bantillträde	7
4.1	Stödjande, drivande och tydliga.....	7
4.1.1	Informationskampanj våren 2006	7
4.1.2	Upprättande och offentliggörande av järnvägsnätsbeskrivning 2006	7
4.1.3	Revision järnvägsnätsbeskrivning.....	8
4.1.4	Temainspektion samarbete kapacitetstilldelning.....	9
4.2	Kommande år.....	10
	Bilaga 1 Rapport och uppföljning järnettåget	

1 Sammanfattning

Rapporten visar att:

- i) Antalet infrastrukturförvaltare vid utgången av 2006 räknas till 512 stycken.
- ii) Antalet infrastrukturförvaltare som upprättat en järnvägsnätsbeskrivning och valt att offentliggöra beskrivningen på Banverkets hemsida eller sänt in dem till Järnvägsstyrelsen för kännedom räknas till 111. Av dessa är det framförallt större infrastrukturförvaltare och hamnar som gjort detta. Kommunerna (grupp 2) har inte upprättat järnvägsnätsbeskrivning i önskad omfattning, vilket har föranlett att Järnvägsstyrelsen riktar en brevinspektion för att kontrollera detta.
- iii) Totalt har Järnvägsstyrelsen under året nått ut till 101 infrastrukturförvaltare via informationsmöten angående upprättande av järnvägsnätsbeskrivningen (Information och vägledning finns även på JVS hemsida).
- iv) Tillsyn bantillträde har under året innefattat revision av Banverkets och Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivningar. Järnvägsstyrelsens förhoppning är att revisionen skall leda till en öppnare och tydligare tilldelningsprocess inför tågplan T08. Temainspektion samarbete kapacitetstilldelning pekar på att samarbetet mellan berörda förvaltare fungerar relativt väl. Temainspektionsrapporten är en temperaturmätare som kan användas för ytterligare inspektioner och kommer att finnas tillgänglig på JVS hemsida inom kort.
- v) Järnvägsstyrelsen handlägger för närvarande tre prövningar av tvist mellan järnvägsföretag och Banverket. JVS beslut i ärendena kan komma att träda ikraft omgående om de inte påverkar tredje part. I de fall Järnvägsstyrelsen tar principiella beslut kommer de vara praxisskapande inför kommande tilldelningsprocesser.
- vi) Tillsyn bantillträde innefattar under 2007 fortsatt revision av järnvägsnätsbeskrivningar (grupp 1) och dessutom inspektion mot tjänstetillhandahållare (grupp 5). Tillsammans med säkerhetstillsynen granskas mindre infrastrukturförvaltare ur grupp 2, 4 och 5 genom brev eller besök.

2 Inledning

Infrastrukturenheten har fått i uppdrag av Generaldirektören att upprätta en analys som beskriver händelser och tillstånd bland de svenska infrastrukturförvaltarna. Branschen – infrastrukturförvaltarna uppgår till 512 stycken och delas upp ur marknadssynpunkt i fem olika grupper enligt nedan:

Grupp 1 Stora infrastrukturförvaltare (Banverket, A-Train, Inlandsbanan, Göteborgs hamn och Öresundsbrokonsortiet).

Grupp 2 Infrastrukturförvaltare med kapacitetstilldelning (ca 100 st).

Grupp 3 Infrastrukturförvaltare utan kapacitetstilldelning (ca 350 st).

Grupp 4 Hamnar och terminaler (ca 30 st).

Grupp 5 Infrastrukturförvaltare vars huvudsakliga uppgift är att tillhandahålla järnvägsanknutna tjänster (ca 15 st).

Indelningen blir ett verktyg för att underlätta planeringen av den riskbaserade tillsynen bantillträde, eftersom infrastrukturförvaltarnas verksamheter och storlek skiljer sig åt.

Föreliggande rapport meddelar om Järnvägsstyrelsens arbete under 2006, större händelser som påverkat branschen, förändringar i antalet infrastrukturförvaltare (tillstånd, återkallande m m) samt en utkik om vad kommande år kan komma att innebära.

Syftet med analysen är att ge en översiktlig bild av tillståndet bland svenska infrastrukturförvaltare, hur införandet av ny järnvägsförfattning fortlöper samt förväntningar om utvecklingen framgent.

Rapporten delas in i två huvudblock där det första innehåller en beskrivning om hur många infrastrukturförvaltare med tillstånd samt förändringar under året. Del två beskriver Järnvägsstyrelsens aktiviteter under året och avslutas med en framåtblick.

3 Tillstånd infrastrukturförvaltare

Järnvägsstyrelsen har under 2006 fortsatt arbetet med att ompröva samtliga tillstånd, vilket ska vara utfört i sin helhet för hela branschen innan utgången av 2008. För verksamhetsåret 2006-01-01 – 2006-12-31 ser fördelning ut enligt nedan:

Tillstånd infrastrukturförvaltare

Nya	Omprövning	Återkallande
73	38	79

Ungefär 360 tillstånd återstår för omprövning till utgången av 2008. För kommande år 2007 är målet att hälften, ca 180, tillstånd ska omprövas. Detta innebär inte att det är 180 infrastrukturförvaltare som kommer omprövas eftersom vissa har ett tillstånd per spåranläggning och vissa företag har flera spåranläggningar och flera tillstånd. Samtidigt sker det förberedelser inför Banverkets tillståndsansökan, där resurser kommer att läggas under 2007. Samtliga nya tillstånd och omprövade tillstånd sker med stöd av Järnvägslag (2004:519). Att antalet återkallande tillstånd är relativt stort beror bl a på att infrastrukturförvaltare enligt gamla lagstiftningen kunde ha tillstånden vilande, vilket inte går enligt Järnvägslag (2004:519). Järnvägsstyrelsen ser inte att antalet aktiva tillstånd minskar. Däremot förekommer det att tillstånd flyttas på grund av förändrat organisationsnummer och företagsförändringar.

2007 kommer arbetet också att omfatta registrering av infrastrukturförvaltare så de ovan beskrivna grupperna blir så riktiga som möjligt. Framförallt innebär detta att urskilja de förvaltare som har kapacitetstilldelning, men inte förvaltar offentlig infrastruktur, exempelvis större industrier m m och som tillhör grupp 2.

En utredning för att förenkla tillståndsprocessen har pågått på Järnvägsstyrelsen och är i sitt sluskskede. Utredningen har fokuserat på möjligheten att förenkla tillståndsprocessen för infrastrukturförvaltare med mindre verksamheter. Samt att ansökningsblanketterna tydligare skall visa vilka frågor vi vill ha svar på i tillståndsprövningen.

4 Järnvägsstyrelsens marknadsövervakning bantillträde

Järnvägsstyrelsens marknadsövervakning bantillträde kan för år 2006 indelas i två avsnitt. Inledningsvis har arbetet framförallt varit stödjande i form av informationsmöten med infrastrukturförvaltarna (se avsnitt 4.1.1). Därefter har tyngdpunkten mer riktats mot drivande tillsynsaktiviteter i form av revisioner och en temainspektion. Tillsyn bantillträde sker med hänsyn till företeelser eller händelser som gör stor skada på marknaden, det vill säga arbetet är riskbaserat. Kapitlet avslutas med en framåtblick för 2007.

4.1 Stödjande, drivande och tydliga

4.1.1 Informationskampanj våren 2006

Under första kvartalet 2006 har Järnvägsstyrelsen gett tillfälle för samtliga infrastrukturförvaltare att delta i informationsmöten om kraven på infrastrukturförvaltarna i Järnvägslag (2004:519) och Järnvägsstyrelsens föreskrift om bantillträde i allmänhet och upprättandet järnvägsnätsbeskrivning i synnerhet. På sju olika orter, från Malmö till Luleå har mindre infrastrukturförvaltare deltagit. De större infrastrukturförvaltarna har besökts enskilt.

Totalt har 101 infrastrukturförvaltare deltagit på något informationsmöte och nåtts av bestämmelserna där. Se även bilaga 1 (Rapport och uppföljning Järnettåget). Utöver detta finns vägledning och exempel för upprättande av järnvägsnätsbeskrivning lättillgängligt på JVS hemsida.

4.1.2 Upprättande och offentliggörande av järnvägsnätsbeskrivning 2006

I skrivande stund har 111 infrastrukturförvaltare valt att offentliggöra sin beskrivning av järnvägsnätet på Banverkets hemsida eller skickat in den till Järnvägsstyrelsen för kännedom. I nedanstående tabell sammanfattas hur många infrastrukturförvaltare som upprättat järnvägsnätsbeskrivning indelat per grupp:

Grupp	Antal infrastrukturförvaltare	Antal järnvägsnätsbeskrivningar	Andel i procent
1	5	5	100 %
2	Ca 100	15	15 %
3	Ca 350	71	20 %
4	Ca 40	17	43 %
5	Ca 15	3	20 %

Infrastrukturförvaltarna i grupp 1 är de som samtliga har upprättat sin järnvägsnätsbeskrivning, vidare har merparten av Sveriges hamnar (dock färre terminaler) beskrivit sitt järnvägsnät. Däremot har kommunalägda övriga anläggningar (grupp 2) inte i önskad omfattning upprättat och offentliggjort sina järnvägsnätsbeskrivningar. Det är viktigt att dessa som förvaltar gemensam infrastruktur med kapacitetstilldelning rättar till detta under kommande år inför tågplan T08. Infrastrukturförvaltarna från grupp 2 har till och med i lägre utsträckning än förvaltarna i grupp 3 (främst industrier som transporterar eget gods) offentliggjort sina järnvägsnätsbeskrivningar. Detta har föranlett att Järnvägsstyrelsen genomför en brevinspektion för att kontrollera samtliga kommuner i grupp 2 där Järnvägsstyrelsen inte har kännedom om upprättandet och offentliggörandet av järnvägsnätsbeskrivningen.

4.1.3 Revision järnvägsnätsbeskrivning

Järnvägsstyrelsen har under året granskat Banverkets och Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivningar. Revisionen som helhet är publicerad som Tillsynsrapport 2006:2 och finns tillgänglig på JVS hemsida.

Järnvägsförfattningen syftar till att underlätta för fler järnvägsföretag att agera på den svenska marknaden. En del av denna process är att infrastrukturförvaltarna skall beskriva sitt järnvägsnät. Järnvägsstyrelsen har granskat om Banverket och Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivningar uppfyller gällande lagkrav för en öppnare och friare järnvägsmarknad.

De brister som Järnvägsstyrelsen fann vid revisionen sammanfattas i punktform:

- i) Banverkets hantering av avvikelser mot det publicerade eller tillkommande information jämte järnvägsnätsbeskrivningen behöver förbättras.
- ii) Bristfällig koppling mellan kapitel, avsnitt och bilagor i Banverkets beskrivning.
- iii) Banverkets samråd i processen, det vill säga järnvägsföretagens tid att lämna synpunkter inför publiceringen har inte varit tillfredsställande.
- iv) Beskrivningen av infrastrukturen i kartform är på en för generell nivå för att tjäna sitt syfte.
- v) Banverket har beskrivit vissa banor som person- respektive godstrafikbanor utan att närmare ange skälen för detta.
- vi) Det är inte tillfredsställande att Banverket inte mer utförligt hänvisar till platser där man åtminstone själv tillhandahåller tjänster.
- vii) I beskrivningen av kapacitetstilldelningsprocessen fanns brister och otydligheter om ansökningsdatumen.

- viii) Det är inte lätt att förutse banarbetenas roll i processen och utformningen av prioriteringskriterierna.
- ix) Det är otillfredsställande att det saknas transparens i att förutse hur en kapacitetskonflikt kommer lösas.

Järnvägsstyrelsen anser att som järnvägsnätsbeskrivningarna var utformade inför tågplaneprocessen uppfyller de inte järnvägslagen. Viktigast är att beskrivningen saknar den transparens som är en grundpelare för att nya järnvägsföretagare skall kunna etableras.

4.1.4 Temainspektion samarbete kapacitetstilldelning

Under hösten 2006 har Järnvägsstyrelsen träffat ett urval infrastrukturförvaltare för intervjuer om hur samarbetet vid kapacitetstilldelningen fungerar. Berörda förvaltare var Banverkets trafikplanerare i Malmö och Gävle/Ånge, Öresundsbrokonsortiet, Copenhagen Malmö Port, Trelleborgs Hamn och Ystads Hamn. Per telefon har även ett antal järnvägsföretag hörts hur de uppfattat samarbetet i processen.

Generellt fungerar samarbetet vid kapacitetstilldelningen väl infrastrukturförvaltarna emellan. Tåglägesansökningarna vidarebefordras och man fokuserar på olika problemlösningar vid behov. Järnvägsstyrelsens kommentarer sammanfattas i en rapport från temainspektionen som finns på JVS hemsida. Bland annat bör samarbetet förstärkas för att uppnå gemensamma datum i tilldelningsprocessen samt utökat samarbete med angränsande nordiska länder för samordningsvinster i tilldelningsprocessen. Rapporten har lett till att Järnvägsstyrelsen genomför en temainspektion mot ett urval av Inlandsbanans och Banverkets TAM-sträckor 2007.

4.2 Kommande år

Järnvägsstyrelsens förhoppning är att granskningen av Banverkets och Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivningar leder till ökad tydlighet och öppenhet i tilldelningsprocessen inför tågplan T08, ett gemensamt datum för ansökan om internationella och nationella datum. Samt att tilldelningen av kapacitet samordnas med angränsande nordiska länder. Järnvägsstyrelsens förhoppning är att fler järnvägsföretag får möjlighet, att utifrån järnvägsnätsbeskrivningen med klara förutsättningar, att starta nya transportuppgifter.

I slutet av 2006 har Järnvägsstyrelsen emottagit tre prövningar av tvist mellan järnvägsföretag och Banverket. Gemensamt för tvisterna är att det handlar om missnöje med tilldelad kapacitet och hur processen fungerat fram till fastställelse av tågplan. Arbetet med dessa tvister kommer under inledningen av 2007 ta mycket resurser i anspråk. I de fall Järnvägsstyrelsen tar principiella beslut kommer de vara praxisskapande inför kommande tilldelningsprocesser. Det vill säga nyttan av dem kommer även branschen till del framgent. I de fall Järnvägsstyrelsen fattar beslut som inte kan sägas påverka tredje part under pågående tågplan träder de ikraft omgående.

Järnvägsstyrelsen ser järnvägsnätsbeskrivningen som en transparent offert och blir ett styrande dokument inför kommande tilldelningsprocesser och att dessa måste vara förenliga med lagkraven. Därför innefattar 2007 ytterligare revisioner mot infrastrukturförvaltares järnvägsnätsbeskrivningar, främst från grupp 1.

Järnvägsstyrelsen ser det viktigt att tjänster som erbjuds i infrastrukturens närhet tillhandahålls på ett icke-diskriminerande sätt för att tidigare inte etablerade järnvägsföretag ska ta marknadsandelar på en före detta monopolmarknad. Därför kommer resurser att styras mot relevanta tillsyner. Detta berör förvaltare i grupp 5.

Genom brev eller besök granskas mindre infrastrukturförvaltare ur grupp 2, 4 och 5 i samarbete med säkerhetstillsynen.

Generellt gäller dock, som tidigare nämnts, att Järnvägsstyrelsen arbetar med riskbaserad tillsyn, det vill säga resurser ska läggas där de gör mest nytta. Händelser som uppmärksammas under året kan också styra in verksamheten åt något ytterligare håll.

Vidare har vi följt utvecklingen med terminaler i allmänhet och kombiterminaler med järnvägsanslutning i synnerhet. Ökad verksamhet i kombiterminaler innebär att Järnvägsstyrelsen följer denna utveckling med tillförsikt, med förhoppning att detta leder till ökade godsuppdrag för branschen.



Järnvägsstyrelsen

Bilaga 1

PM

Gäller fr.o.m 2006-05-05	Version Utgåva	Bilaga
Beslutad	Handläggare Nils Enberg	Sidor 10

Rapport och uppföljning av Järnettåget

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Inledning.....	3
2	Utförande	3
	2.1 Infrastrukturförvaltare:	3
	2.2 Besökta orter 2006:.....	3
3	Utvärdering	4

1 Inledning

Med anledning av den nya järnvägslagstiftningen har infrastrukturförvaltarna ett ansvar att publicera en beskrivning över järnvägsnätet. Järnvägsstyrelsen (JvS) har författat föreskrift JvSFS 2005:1 om tillträde till järnvägsinfrastruktur. Till denna föreskrift och övriga gällande lagrum har en vägledning tagits fram för att underlätta upprättandet av järnvägsnätsbeskrivningarna. Till detta skall läggas att infrastrukturförvaltarna skiljer sig ganska väsentligt åt sinsemellan med avseende på verksamhetsomfattning och de spänner från den statliga infrastrukturförvaltaren till industrispårsägare eller tjänstetillhandahållare. För att ytterligare verka stödande i inledningsfasen av de nya bestämmelserna har Järnvägsstyrelsen utfört ett antal informationsträffar runt om i landet, Järnettåget. Detta samlat har gjort att en successiv indelning i grupper har skett i syfte att ligga på rätt informationsnivå/ambitionsnivå innan, under och efter järnettåget.

2 Utförande

Redan under hösten 2005 deltog JvS vid en träff anordnad av banskolan i Sundsvall där 11 infrastrukturförvaltare informerades. Tidigt under 2006 har Sveriges hamnar tagit del av informationen vid en träff i Göteborg

I enskild ordning har de 5 stora infrastrukturförvaltarna informerats, Banverket, Öresundsbro konsortiet, Göteborgs hamn, Inlandsbanan och A-Train. Sedan har ca 520 infrastrukturförvaltare bjudits in till möten på sju olika platser i landet. Fördelningen på antalet inbjudna och informerade per ort ser ut som följer:

2.1 Infrastrukturförvaltare:

- Grupp 1 Stora infrastrukturförvaltare (5 st)
- Grupp 2 Infrastrukturförvaltare med kapacitetstilldelning (ca 100 st)
- Grupp 3 Infrastrukturförvaltare utan kapacitetstilldelning (ca 350 st)
- Grupp 4 Hamnar och terminaler (ca 40 st)
- Grupp 5 Infrastrukturförvaltare vars huvudsakliga uppgift är att tillhandahålla järnvägsanknutna tjänster (JL 6.24) (ca 15 st)

2.2 Besökta orter 2006:

- Sundsvall 15/11 2005, Banskolan (11 st)
- Göteborg 16/1, Sveriges Hamnar (20 st)
- Köpenhamn 2/2, Öresundsbro konsortiet (1 st)
- Borlänge 20/2, Banverket (1 st)

- Östersund 28/2, Inlandsbanan (1 st)
- Malmö 7/3 (privata/kommuner inbjudna 95, varav 19 fått information)
- Nässjö 8/3 (privata/kommuner inbjudna 69, varav 9 fått information)
- Göteborg 9/3 (privata/kommuner inbjudna 70, varav 10 fått information)
- Borlänge 10/3 (privata/kommuner inbjudna 105, varav 14 fått information)
- Stockholm 13/3 (privata/kommuner inbjudna 78, varav 18 fått information)
- Sundsvall 15/3 (privata/kommuner inbjudna 46, varav 9 fått information)
- Luleå 21/3 (privata/kommuner inbjudna 48, varav 9 fått information)
- Stockholm 24/4, A-Train (1 st)

Generellt gällde samma upplägg vid varje möte, en uppdelning på tre dragningar. Först presenterades Järnvägsstyrelsens arbete allmänt, med tillbakablick, bildande och uppgifter i dagsläget. Efter detta följde ett pass med lagstiftningen. Vad säger lagen? En härledning av gällande järnvägslag och föreskrifter som berör järnvägsnätsbeskrivningen från de av EG/EU lanserade järnvägspaketet. Samt en genomgång av hur man ska se lagstiftningen, den bör ses samlat, lagen, förordningen och föreskrifterna.

Som ett avslutande pass drogs tillämpningen av lagen och förslag på hur man kunde hantera svårigheter och frågor rörande järnvägsnätsbeskrivningen och infrastrukturförvaltarnas åtagande och ansvar. Denna del av mötesupplägget delades upp i två avsnitt, då infrastrukturförvaltare med kapacitetstilldelning (till exempel kommuner och hamnar) omfattas av hela lagstiftningen och de utan kapacitetstilldelning (till exempel industrispårsägare som endast transporterar eget gods till och från fabrik) får lättnader när det gäller trafikeringsrätt och kapacitetstilldelning. Det var också vid detta avslutande pass som de flesta frågor uppkom och besvarades.

3 Utvärdering

Utvärderingen av järnettågets informationskampanj genomfördes under april 2006. En utvärderingsenkät utformades och skickades till infrastrukturförvaltare som deltog vid något av mötena. Det var kommuner, privata industrispårsägare och hamnar. Totalt skickades det ut 47 enkäter, dvs. till ca 30 procent av deltagarna. Av det totalt 47 utsända utvärderingsenkäterna har 31 återsänds ifyllda, en svarsfrekvens på 66 procent. Enkäten finns som bilaga till detta dokument.

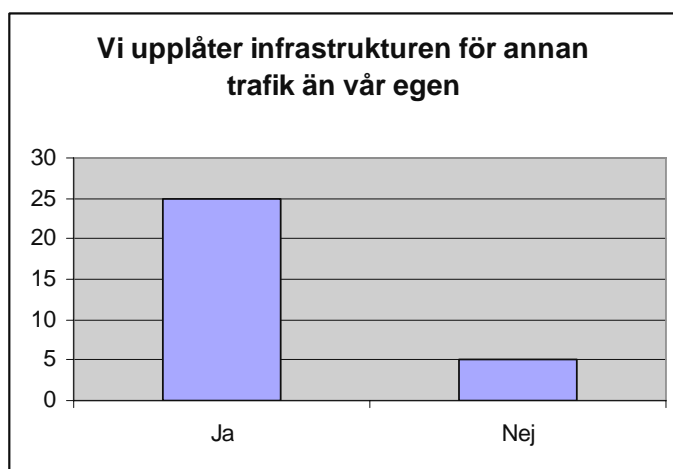
Av respondenternas svar framkommer att merparten upplåter spåren för annan trafik än egen godstrafik till och från fabriken/anläggningen. Nära nog samtliga upplever

att de efter informationsträffen har mer kunskap om vad lagen ställer för krav på dem som infrastrukturförvaltare. Vidare anser de flesta också att informationsträffen underlättat upprättandet av järnvägsnätsbeskrivningen. Dock menar ca 20 procent av de svarande att informationsträffen varken förenklat eller försvårat framtagande av järnet. På frågan om vilken form av informationsförmedling som är bäst lämpad för denna typ av upplysning ansåg samtliga att en träff av detta slag är bättre än t ex brev, information via webben mm. Drygt 90 procent av de intervjuade ansåg att de dokument som var relevanta i samband med mötet var lättillgängliga på JvS-hemsida.

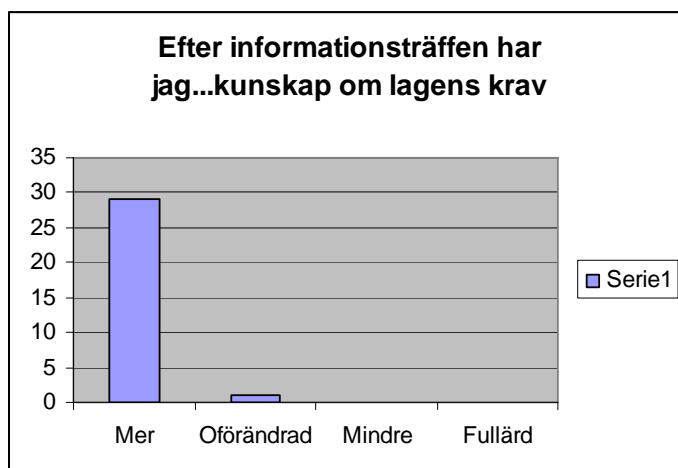
Intressant var att ca hälften av respondenterna inte tidigare haft kontakt med JvS, varför en utvärdering av JvS bemötande mm blev viktig. Uteslutande var responsen positiv, med något undantag. Här följer några citat från enkätsvaren: *”Vi uppfattade er som korrekta och trovärdiga”*, *”Ett svårt ämne som kräver att man läser på mer än en gång. Er info-träff var pedagogisk och väl upplagd. Framfördes tycker jag på ett mycket bra sätt”*. Vidare; *”Mycket bra att en myndighet får ett ansikte, trevliga och avslappnade. Viktigt att få träffa personerna”*. Överlag tyckte de flesta att myndighetens hemsida var bra upplagd. Några kommentarer är värda att lyftas fram: *”Enklare kontaktinfo efterlyses”*, *”Saknar sökfunktion”*, *”Överskådlig och bra hemsida”*, *”Bra uppbyggd hemsida. Möjligtvis skulle uppdelningen mellan järnväg och spårväg/tunnelbana vara tydligare”*.

I diagramform finns svaren redovisade.

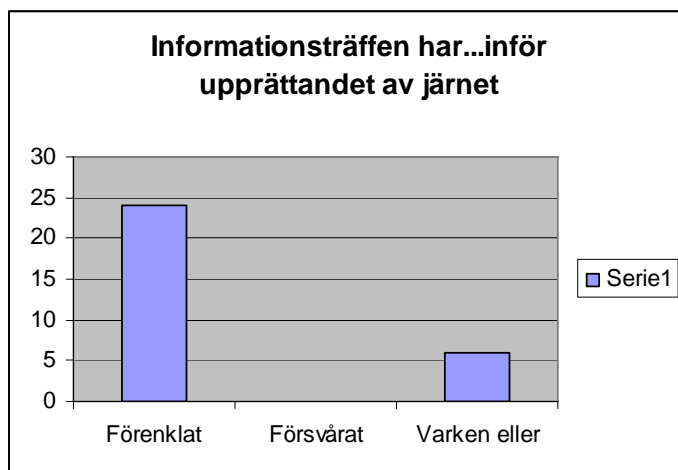
Fråga (1)



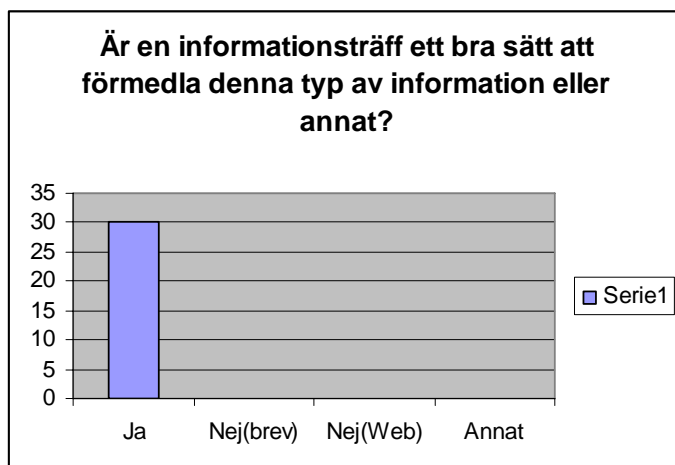
Fråga (2)



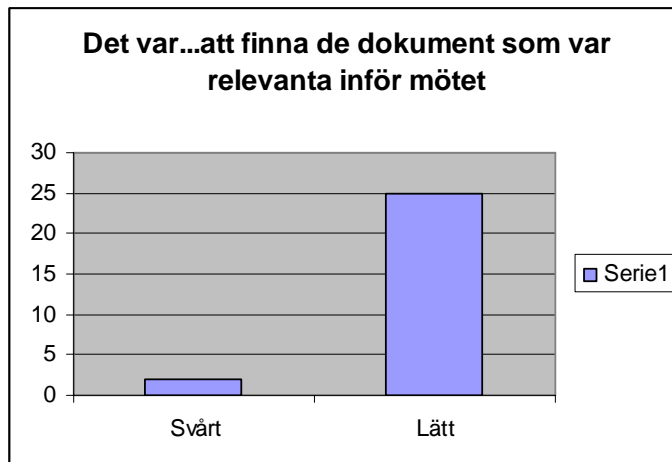
Fråga (3)



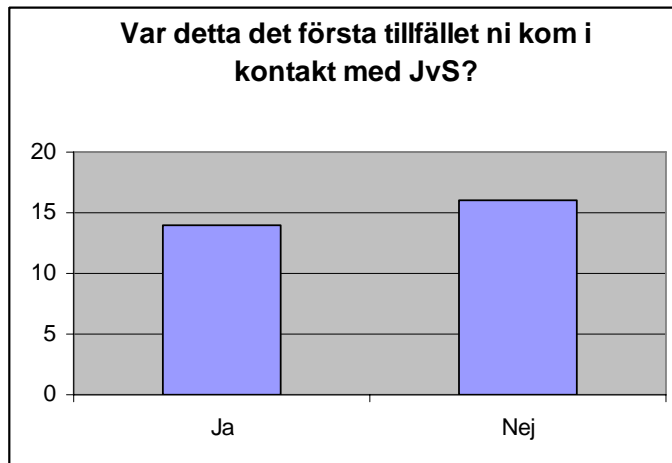
Fråga (4)



Fråga (5)



Fråga (7)



Utvärderingen måste ses med beaktande att endast 20 procent av samtliga infrastrukturförvaltare har deltagit vid träffarna, de fem stora förvaltarna undantagna i sammanhanget och att 66 procent av de utskickade enkäterna registrerats återsända och ifyllda.

4 Bilaga

Utvärderingsenkät – efter Järnvägsstyrelsens informationsmöten kring upprättandet av järnvägsnätsbeskrivning

Under mars månad genomfördes en informationskampanj där samtliga infrastrukturförvaltare som skall upprätta en järnvägsnätsbeskrivning var inbjudna till olika platser runt om i landet. Ni är en utav några utvalda som vi ber besvara ett antal frågor gällande informationsträffen, relevansen och dokumentationen på hemsidan. Syftet med enkäten är uteslutande att vi vill få en uppfattning om vår insats och förslag på förbättringar. Självfallet är ni anonyma.

Tack för hjälpen!

Obs! Kryssa i det alternativ som bäst överensstämmer med din uppfattning.

1) Vi upplåter infrastrukturen för annan trafik än vår egen:

- Ja
- Nej

2) Efter informationsträffen har jag:

- Mer kunskap om vad lagen ställer för krav på mig som infrastrukturförvaltare än tidigare.
- Oförändrad kunskap om vad lagen ställer för krav på mig som infrastrukturförvaltare än tidigare.
- Mindre kunskap om vad lagen ställer för krav på mig som infrastrukturförvaltare än tidigare.
- Varken mer eller mindre kunskap om vad lagen ställer för krav på mig som infrastrukturförvaltare, eftersom den kunskapen besitter jag redan.

3) Informationsträffen har:

- Förenklat för mig inför upprättandet av järnvägsnätsbeskrivningen.
- Försvårat för mig inför upprättandet av järnvägsnätsbeskrivningen.
- Varken förenklat eller försvårat för mig inför upprättandet av järnvägsnätsbeskrivningen.

4) En informationsträff är ett bra sätt att förmedla information på:

- Ja

- Nej, det är bättre med informationsbrev.
- Nej, information på hemsidan är bättre.
- Nej, annat förslag är

5) När det gäller dokumentationen på Järnvägsstyrelsens hemsida:

- Det var svårt att finna de dokument som var relevanta inför informationsträffen.
- Det var lätt att finna de dokument som var relevanta inför informationsträffen.
- Om det var svårt att finna dokumenten, hur kan vi lägga upp det bättre?

6) Ge några kommentarer allmänt hur lätt eller svårt det är att hitta information om kontakter, författningar eller viktig information på Järnvägsstyrelsens hemsida. Kom gärna med förslag.

7) Var detta det första tillfälle Ni kom i kontakt med Järnvägsstyrelsen?

- Ja

Nej

8) Om möjligt, beskriv hur Ni uppfattade oss och vårt bemötande vid informationsträffen.

Vi ber er skicka in ifylld utvärderingsenkät i bifogat kuvert till Järnvägsstyrelsen senast den 30/4 2006!

Rapport 2007:3



Järnvägsstyrelsen