



Revision av Göteborgs Hamn AB:s järnvägsnät- beskrivning



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning.....	4
Summary.....	6
0 Inledning.....	8
0.1 Revisionens syfte, metod, avgränsning och disposition.....	8
0.2 Förutsättningar.....	9
0.2.1 Författningar.....	9
1 Granskning av kapitel 1 Allmän information.....	9
Granskning av avsnitt 1.1 Inledning.....	9
Granskning av avsnitt 1.2 Ansvar.....	9
Granskning av avsnitt 1.3 Giltighetstid.....	10
2 Granskning av kapitel 2 Villkor för dem som vill trafikera infrastrukturen	10
Granskning av avsnitt 2.1 Trafikeringsavtal	10
Granskning av avsnitt 2.2 Operativa regler	10
Uppgifter som saknas i kapitel 2	10
3 Granskning av kapitel 3 Infrastruktur	11
Granskning av avsnitt 3.1 Infrastruktur.....	11
Granskning av avsnitt 3.3 Egenskaper.....	11
Granskning av avsnitt 3.4 Platser där tjänster tillhandahålls.....	12
Uppgifter som saknas i kapitel 3	12
4 Granskning av kapitel 4 Kapacitetstilldelning.....	12
Inledning.....	12
Granskning av avsnitt 4.1 Avtal	12
Granskning av avsnitt 4.2 Tidsplan	13
Granskning av avsnitt 4.3 Processbeskrivning.....	13
Granskning av avsnitt 4.4 Beslut om tågplan.....	14
Uppgifter som saknas i kapitel 4	14
5 Granskning av kapitel 5 Tjänster	15
Granskning av avsnitt 5.1 Växling	15
6 Granskning av kapitel 6 Avgifter	15
Granskning av avsnitt 6.1 Avgiftsprinciper	15
Uppgifter som saknas i kapitel 6	16

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 Göteborgs Hamn AB:s (GHAB) järnvägsnätsbeskrivning. Ett flertal brister har framkommit. Nedan följer en uppräknig av de uppgifter som antingen saknas eller är felaktiga. Göteborgs Hamn AB skall ha infört eller rättat uppgifterna omgående eller 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 1

- GHAB skall omgående korrigera vem som får trafikera järnvägnätet.
- GHAB skall ta bort kravet på ramavtal för att trafikera järnvägnätet.
- GHAB skall omgående lägga ut versionen för T08 på Banverkets hemsida.

Kapitel 2

- GHAB skall sluta trafikeringsavtal med alla som har rätt att utföra trafik och som har fått tågläge på det aktuella järnvägnätet. GHAB skall omgående anpassa sin process till detta.
- Korrigering skall göras vad gäller tilldelning av trafiksäkerhetsinstruktion.
- GHAB skall komplettera sin järnvägsnätsbeskrivning med uppgifter om ansvar, ersättningsskyldighet och regress.
- Information om ramavtal och trafikeringsavtal måste bli tydligare.

Kapitel 3

- GHAB skall tydligare ange sitt järnvägsnät och dess egenskaper.

Kapitel 4

- Tydlig processbeskrivning saknas. I beskrivningen skall bland annat samordning, tvistlösning och överbelastad infrastruktur redovisas.
- Tydligare beskrivning av ansökningsförfarandet behövs, inklusive förfarandet för ad hoc-ansökningar.
- Prioriteringskriterier skall finnas. Det skall även framgå hur de tillämpas.
- Information om nyttjandegrad.
- Principer och metoder skall framgå vad gäller störningar, röjnings- och nödsituationer.
- Vad gäller olyckor och tillbud skall GHAB komplettera järnvägsnätsbeskrivningen med uppgifter om rutiner och insatskort.

Kapitel 5

- Återgivning av tjänster samt vilka krav och förutsättningar som gäller för dem skall ske på ett korrekt sätt.
- Alla som har rätt att utföra trafik på järnvägsnätet har rätt att utföra samtliga rörelseformer, som till exempel växling. GHAB skall omgående genomföra detta.

Kapitel 6

- I järnvägsnätsbeskrivningen saknas metoder och bestämmelser för beräkning av avgifter.
- Avgiftsbeloppen skall framgå i järnvägsnätsbeskrivningen.

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 reviewed Göteborgs Hamn AB's (GHAB) network statement. Several shortcomings have appeared. A list of the information that is either missing or is incorrect follows. Göteborgs Hamn AB must immediately have presented or corrected information or ensure this is done by 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 1

- GHAB must immediately correct information specifying who may operate traffic on the rail network.
- GHAB must remove the requirement for a framework agreement in order to operate traffic on the rail network.
- GHAB must immediately publish a version of the T08 on Banverket's website.

Chapter 2

- GHAB must terminate all track access agreements with all parties who are entitled to operate traffic and who have been granted train paths on the current rail network. GHAB must immediately adapt its process to the above.
- The allocation of safety instructions must be corrected.
- GHAB must supplement its rail network description with information about responsibility, liability for loss and recourse.
- Information about framework agreements and track access agreements must be written in a clearer manner.

Chapter 3

- GHAB must state the coverage of its rail network more clearly and its characteristics.

Chapter 4

- Clear process description is missing. The following should be included in the description: coordination, dispute resolution and infrastructure congestion.
- A clearer description of the application procedure is needed, including the procedure for ad hoc applications.
- Prioritisation criteria must be stated. How these are applied must also be stated.
- Information about the extent of use.

- Principles and methods must be stated as concerns clearance operations and emergencies.
- For accidents and near-accidents, GHAB must supplement its rail network description with information about routines and response cards.

Chapter 5

- Restoring services and the specific requirements and prerequisites, which are valid for them must be done in a correct manner.
- All parties who are permitted to operate traffic on the rail network are entitled to operate all movements, eg, shunting. GHAB must immediately carry this out.

Chapter 6

- Methods and stipulations for the calculation of charges are missing from the rail network description.
- The amount charged must be stated in the rail network description.

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 infrastrukturförvaltare som har sådana verksamheter som gör att missförhållanden får stora konsekvenser på gods- och/eller persontrafikmarknaden.

Denna rapport gäller Göteborgs Hamn AB (GHAB).

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

GHAB har i sin järnvägsnätsbeskrivning hänvisat till bilagor. Då inte alla bilagor fanns tillgängliga har Järnvägsstyrelsen begärt in dem som saknades. Järnvägsstyrelsen har erhållit de bilagor som järnvägsnätsbeskrivningen hänvisar till.

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 GHAB: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 1.1 Inledning

Vem som får utföra godstrafik på den infrastruktur som GHAB råder över framgår av 5 kap. 3 och 4 §§ JL. De som får utföra godstrafik har rätt att ansöka om tåglägen (6 kap. 7 § JL). Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats enligt 6 kap. 22 § JL. Att kräva ramavtal finns det ingen grund för. Ramavtal är till för att avtala om nyttjande av infrastruktur för längre tid än en tågplaneperiod. Ramavtalet 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. Detta framgår av 6 kap. 21 § JL. Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att GHAB inte kan kräva ramavtal för att trafikera den aktuella infrastrukturen.

Mot bakgrund av det ovannämnda **skall** GHAB dels omgående korrigera vem som får lov att trafikera, dels ta bort kravet på ramavtal i nästa utgåva av järnvägsnätsbeskrivning.

Granskning av avsnitt 1.2 Ansvar

Vad gäller uppdateringar och ändringar av järnvägsnätsbeskrivningen vill Järnvägsstyrelsen uppmärksamma GHAB på att detta skall göras efter samråd med berörda parter samt offentliggöras (6 kap. 5 § andra stycket JL).

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

Granskning av avsnitt 1.3 Giltighetstid

GHAB har valt att järnvägsnätsbeskrivningen skall gälla för tågplanepperiod T08. Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning utifrån 6 kap. 5 § JL att en järnvägsnätsbeskrivning kan vara giltigt under flera tågplanepperioder. I sådant fall krävs att specifika uppgifter för en viss tågplan, som till exempel tidpunkter, skall framgå i en bilaga till järnvägsnätsbeskrivningen som skall vara tillgänglig på samma sätt som beskrivningen. På så sätt underlättar man arbetet med själva beskrivningen. Om man bygger upp järnvägsnätsbeskrivning på detta sätt är det endast bilagan som behöver uppdateras och därmed endast bilagan som skall samrådas med berörda parter. Det är dock upp till varje infrastrukturförvaltare att bestämma uppbyggnaden av järnvägsnätsbeskrivningen och dess giltighetstid.

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma GHAB att fel version av järnvägsnätsbeskrivningen ligger ute på Banverkets hemsida. Både järnvägsnätsbeskrivning för T07 och T08 skall ligga där. Detta **skall** åtgärdas omgående.

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

Granskning av avsnitt 2.1 Trafikeringsavtal

Som framgår ovan regleras det i 5 kap. JL vem som får utföra och organisera trafik på ett järnvägsnät. Enligt 6 kap. 22 § JL skall i samband med tilldelning av ett tågläge trafikeringsavtal slutas. Det medför att avtal skall slutas med alla dem som skall utföra trafik på infrastrukturen. GHAB kan låta någon sköta uppgiften att sluta trafikeringsavtal men det sker i så fall i GHAB:s namn och med alla som har fått tåglägen. GHAB **skall** omgående ändra denna del i sin järnvägsnätsbeskrivning.

Granskning av avsnitt 2.2 Operativa regler

Har tågläge tilldelats skall, som redan framförts, trafikeringsavtal slutas och GHAB skall se till att järnvägsföretag som trafikerar infrastrukturen får den trafiksäkerhetsinstruktion som gäller för den aktuella infrastrukturen. Justering av text **skall** göras vid nästa utgåva av järnvägsnätsbeskrivningen.

Uppgifter som saknas i kapitel 2

Järnvägsstyrelsen saknar följande uppgifter under detta kapitel.

- Enligt 6 § punkt g) JvSFS 2005:01 skall det i järnvägsnätsbeskrivningen framgå de villkor som gäller för ansvar, ersättningskyldighet och regress. Järnvägsstyrelsen anser att GHAB inte har gett någon information om detta i sin järnvägsnätsbeskrivning. Detta **skall** revideras i nästa utgåva.

- Enligt 21 § JvSFS 2005:1 skall det i järnvägsnätsbeskrivningen framgå förutsättningarna för att järnvägsföretag eller de som har auktorisation skall kunna begära ett ramavtal. GHAB **skall** införa uppgifter i enlighet med nämnda paragraf i nästa utgåva.
- Trafikeringsavtal skall enligt 6 kap. 22 § JL tecknas i samband med tilldelning av ett tågläge och enligt 7 § punkt i) JvSFS 2005:1 skall det framgå närmare angivelser när trafikeringsavtal kommer att förhandlas med berörda parter. Järnvägsstyrelsen saknar dessa uppgifter i GHAB:s järnvägsnätsbeskrivning. Uppdatering **skall** göras i nästa utgåva.
- Det är mycket troligt att specialtransporter behövs inom ett hamnområde. Järnvägsstyrelsen saknar därför information om detta. Det skall i järnvägsnätsbeskrivningen enligt 6 § punkt e) JvSFS 2005:1 framgå om specialtransporter får framföras på infrastrukturen och i så fall var villkoren för dessa transporter finns att tillgå.
- Det är mycket troligt att farligt gods transporteras inom ett hamnområde. Järnvägsstyrelsen saknar därför information om detta. Det skall i järnvägsnätsbeskrivningen enligt 6 § punkt d) JvSFS 2005:1 framgå om restriktioner finns för transporter av farligt gods och i så fall var information finns att tillgå.
- Beskrivningen saknar ett avsnitt om var det går att få tag i rutiner för hantering, anmälan och samverkan vid olyckor och tillbud (6 § punkt h) JvSFS 2005:1).

3 Granskning av kapitel 3 Infrastruktur

Granskning av avsnitt 3.1 Infrastruktur

Järnvägsstyrelsen anser att de kartor som avsnittet hänvisar till är svåra att tolka. Bland annat finns svårigheter med att se var gränserna går till anslutande järnvägsnät. Järnvägsnätsbeskrivningen skall innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur, enligt 6 kap. 5 § JL. GHAB **skall** tydligare ange sitt järnvägsnät antingen genom redogörelse i järnvägsnätsbeskrivningen eller med tydligare kartor som biläggs järnvägsnätsbeskrivningen.

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma GHAB på att om kontaktperson skall nämnas i ett särskilt kapitel bör det framgå att det är kontaktperson i just den här frågan samt ange fullständigt telefonnummer.

Granskning av avsnitt 3.3 Egenskaper

GHAB får gärna hänvisa till ett annat dokument, till exempel trafiksäkerhetsinstruktionen, men då betraktas detta dokument som del av järnvägsnätsbeskrivningen och skall vara tillgänglig på samma sätt som beskrivningen. En trafiksäkerhetsinstruktion

innehåller dock inte tillräcklig information om infrastrukturens egenskaper. Av 5 § punkterna a) och b) JvSFS 2005:1 framgår vilka uppgifter som skall finnas under denna rubrik. GHAB **skall** uppdatera detta område i samband med nästa utgåva av järnvägsnätsbeskrivningen. Järnvägsstyrelsen föreslår att GHAB följer den vägledning som finns på Järnvägsstyrelsens hemsida, www.jvs.se.

Granskning av avsnitt 3.4 Platser där tjänster tillhandahålls

Järnvägsstyrelsen kan inte utläsa vare sig från uppräkningsen i detta avsnitt eller från bilagda kartor var någonstans tjänsterna tillhandahålls. GHAB bör i nästa utgåva göra en bättre förteckning över var tjänsterna tillhandahålls. Detta för att underlätta för dem som skall utöva och planera trafik på infrastrukturen.

Uppgifter som saknas i kapitel 3

Järnvägsstyrelsen anser att det vore lämpligt att ange att planerade banarbeten på infrastrukturen som medför kapacitetsinskränkningar inte kommer att genomföras under järnvägsnätsbeskrivningens giltighetstid (5 § punkt c) JvSFS 2005:1).

4 Granskning av kapitel 4 Kapacitetstilldelning

Inledning

Den bilaga som GHAB hänvisar till i järnvägsnätsbeskrivningen rör inte själva kapacitetstilldelningen. Bilagan visar GHAB:s tågplan, som är resultatet av kapacitetstilldelningen. Någon förklaring varför denna bilaga finns har inte getts. Järnvägsnätsbeskrivningen får gärna kompletteras med gällande tågplan när sådan finns. Tågplanen som sådan är dock ingen uppgift som skall redovisas i järnvägsnätsbeskrivningen.

Om GHAB väljer att ha bilagor till järnvägsnätsbeskrivningen skall bilagorna vara tillgängliga på samma sätt som järnvägsnätsbeskrivningen.

Granskning av avsnitt 4.1 Avtal

Enligt 6 kap. 21 § JL sluts ramavtal mellan järnvägsföretag eller den som har auktorisation och infrastrukturförvaltaren - ingen annan. Parterna är desamma vad gäller trafikeringsavtal enligt 6 kap. 22 § JL. Trafikeringsavtal sluts enligt sistnämnda paragraf för varje tågläge, inte tåg. GHAB **skall** anpassa sin järnvägsnätsbeskrivning till vad som har framförts vid nästa utgåva.

Järnvägsstyrelsen anser att det är bättre att använda termen trafikeringsavtal än produktionsavtal. Anledningen till detta är att det blir lättare för järnvägsföretag och de som har auktorisation att läsa de olika järnvägsnätsbeskrivningarna. Om andra termer används än de som framkommer i de olika författningarna är det lämpligt att ha en ordlista för att definiera vad som menas med de specifika termerna. GHAB kan få

ytterligare information om detta i Järnvägsstyrelsens vägledning som finns på Järnvägsstyrelsens hemsida.

Granskning av avsnitt 4.2 Tidsplan

Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att GHAB på ett bättre sätt skall hänvisa var Banverkets tidsplan finns någonstans så att det lättare går att få reda på vilka datum som gäller. Om GHAB väljer att hänvisa till Banverkets tidsplan vill Järnvägsstyrelsen uppmärksamma GHAB på att bolaget behöver ta del av den kritik som framfördes till Banverket i samband med revision av deras järnvägsnätsbeskrivning².

Granskning av avsnitt 4.3 Processbeskrivning

Vad som redovisas under detta avsnitt är inte någon processbeskrivning enligt gällande författningar. Det som skall framgå i processbeskrivningen är hur förfarandet är hos GHAB för att uppfylla 6 kap. 7-15 §§ JL. Varje del av processen är mer utförlig beskriven i JvSFS 2005:1. Det är lämpligt att under inledningen beskriva hur processen är. För GHAB:s kännedom påbörjas processen med att ansökningar kommer in. Processen fortsätter därefter enligt följande. Förslag till tågplan skall tas fram som berörda skall få yttra sig över. Infrastrukturförvaltaren skall samordna för att lösa eventuella kapacitetskonflikter. Går det inte att lösa genom samordning skall infrastrukturförvaltaren tillhandahålla tvistlösning. Om någon lösning inte går att få fram skall infrastrukturförvaltaren förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad. Konflikten löses med extra avgift och/eller prioriteringskriterier. När det inte längre finns en konflikt skall infrastrukturförvaltaren fastställa kapacitetstilldelningen i en tågplan. När beslut finns kan part hänskjuta ärendet till Järnvägsstyrelsen för prövning av tvist. Järnvägsstyrelsens beslut om prövning av tvist kan överklagas till allmän domstol. Allt detta är reglerat i sjätte kapitlet samt 8 kap. 9 § JL. GHAB **skall** beskriva processen på ett korrekt sätt enligt 6 kap. JL i nästa utgåva. Järnvägsstyrelsen vill påminna GHAB om att tidsfristen för berörda parter för att yttra sig över förslag till tågplan inte får understiga en månad (6 kap. 9 § JL).

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma GHAB om följande. Processbeskrivningen omfattar även planering av banarbeten. Utöver de stora banarbeten som leder till kapacitetsinskränkningar och som skall framgå i järnvägsnätsbeskrivningen, skall GHAB 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 de-

² Tillsynsrapport 2006:2 Revision av Banverkets och Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätsbeskrivningar

lar skall alltså ingå i kapacitetstilldelningen och det är därför lämpligt att även dessa framgår i processbeskrivningen.

Järnvägsstyrelsen vill påpeka att det som framgår i detta avsnitt strider mot vad som framkommer i 6 kap. JL. Det går inte att säkerställa några tider utan alla tider är tåglägen som skall vara föremål för kapacitetstilldelningen.

Granskning av avsnitt 4.4 Beslut om tågplan

Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma GHAB på att det inte alltid kan fattas beslut om tågplan efter samordning. Uppkommer kapacitetskonflikter kan det efter samordning bli aktuellt med tvistlösning och beslut om överbelastad infrastruktur. Sistnämnda omfattar extra avgift och/eller prioriteringskriterier. Det är lämpligt att avsnittet anpassas till gällande författningar.

Uppgifter som saknas i kapitel 4

Järnvägsstyrelsen saknar följande uppgifter i detta kapitel.

- Vad gäller själva ansökan skall enligt 10 § JvSFS 2005:1 det i järnvägsnätsbeskrivningen framgå vilka uppgifter ansökan skall innehålla, hur järnvägsföretag och de som har auktorisation skall ange vilka uppgifter som är väsentliga för deras del samt vilken adress ansökan skall skickas till. Vad gäller det sistnämnda vill Järnvägsstyrelsen uppmärksamma GHAB på att det räcker att ansöka hos en infrastrukturförvaltare. Enligt 26 § JvSFS 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. GHAB **skall** anpassa sin järnvägsnätsbeskrivning till det framförda i nästa utgåva.
- Uppgifter om ad hoc-ansökningar i enlighet med 11 § JvSFS 2005:1 **skall** införas i nästa utgåva.
- Processbeskrivningen skall omfatta förfarandet vid samordning, tvistlösning och vid överbelastad infrastruktur (14-17 §§ JvSFS 2005:1). GHAB **skall** ta upp detta i nästa utgåva av järnvägsnätsbeskrivningen.
- GHAB **skall** komplettera sin järnvägsnätsbeskrivning vid nästa utgåva med information om prioriteringskriterier och hur de rangordnas, enligt 17 § JvSFS 2005:1. Prioriteringskriterierna skall vara utformade på så sätt att de bl.a. kan hantera konflikt mellan två begärda tåglägen, inklusive begäran om tågläge för banarbete. Därmed måste det samhällsekonomiska värdet på respektive begärda tågläge vara utgångspunkten i prioriteringen.
- Information om nyttjandegrad i enlighet med 20 § JvSFS 2005:1. GHAB **skall** ta med information om detta i nästa utgåva.

- Principer och metoder för hur störningar, röjnings- och nödsituationer skall hanteras **skall** finnas med i GHAB:s nästa utgåva av järnvägsnätsbeskrivning (19 § JvSFS).
- Vad gäller olycka och tillbud **skall** GHAB komplettera sin järnvägsnätsbeskrivning med de uppgifter som framgår i 6 § punkterna h) och i), nämligen rutiner och insatskort. Kompletteringen skall göras vid nästa utgåva.
- Kapitel saknar ett avsnitt om kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan (18 § JvSFS 2005:1). GHAB **skall** införa detta vid nästa utgåva.

5 Granskning av kapitel 5 Tjänster

Under detta kapitel skall tjänster räknas upp, främst de som omfattas av 6 kap. 23 § JL. Det skall tydligt framgå vilka tjänster som omfattas av ansökan om tågläge och vilka tjänster som man behöver ansöka speciellt om. Järnvägsstyrelsen vill uppmärksamma GHAB om att sistnämnda kräver även en ansökan om tågläge då varje sådan tjänst är beroende av kapacitet på GHAB:s järnvägsnät. Det skall även framgå i järnvägsnätsbeskrivningen det som är reglerat i 12 § JvSFS 2005:1. GHAB **skall** korrigera detta avsnitt i enlighet med gällande författningar i nästa utgåva.

Granskning av avsnitt 5.1 Växling

Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att om järnvägsföretag har rätt att utföra trafik på järnvägsnätet enligt 5 kap. JL medför detta att järnvägsföretaget även har rätt att utföra samtliga rörelseformer, som till exempel växling, på infrastrukturen. Att endast *en* kan utföra samtliga rörelseformer på infrastrukturen är inte acceptabelt. Sistnämnda är endast tillåtet om man har egen infrastruktur för eget gods. Hamnen är öppen för andras gods och därmed har alla som har rätt att utföra trafik även rätt att utföra samtliga rörelseformer. GHAB **skall** omgående se till att alla som har rätt att utföra trafik på järnvägsnätet får rätt att utföra samtliga rörelseformer.

6 Granskning av kapitel 6 Avgifter

Granskning av avsnitt 6.1 Avgiftsprinciper

Järnvägsstyrelsen ställer sig undrande till den nämnda månadsavgiften och anser att tydligare information måste ges angående denna avgift.

Om GHAB med punkt två menar avgifter för tjänster vill Järnvägsstyrelsen uppmärksamma bolaget på vad som regleras i 7 kap. 8 § JL. Enligt nämnda paragraf skall avgifter för tjänster som tillhandahålls i samband med nyttjande av järnvägsinfrastrukturen vara icke-diskriminerande. Dessutom framgår det av paragrafen att om den som förfogar över sådana tjänster är ensam om att tillhandahålla en viss tjänst, skall avgiften beräknas utifrån kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och efter det faktiska nyttjandet som köparen av tjänsten begär.

Uppgifter som saknas i kapitel 6

Järnvägsstyrelsen saknar följande uppgifter i detta kapitel.

- Järnvägsstyrelsen saknar tydlig information om marginalkostnadsbaserade avgifter, extra avgifter och särskilda avgifter i enlighet med 13 § punkt a) JvSFS 2005:1. Detta **skall** korrigeras i nästa utgåva av järnvägsnätsbeskrivningen.
- Av järnvägsnätsbeskrivningen skall, enligt 13 § punkt b) JvSFS 2005:1, själva avgiften framgå, dvs. vad järnvägsföretaget och den som har auktorisation skall betala för att nyttja järnvägsnätet. GHAB **skall** införa detta i nästa utgåva.
- Järnvägsstyrelsen saknar information om förändringar av avgifter. Det medför att GHAB inte kan ändra avgifterna då information om detta skall finnas i järnvägsnätsbeskrivningen enligt 13 § punkt c) JvSFS 2005:1.
- Järnvägsstyrelsen saknar uppgifter om hur debitering kommer att ske. GHAB bör ta med denna uppgift vid nästa utgåva.
- Järnvägsstyrelsen saknar information om rabatt och bokningsavgifter. Det medför att rabatt och bokningsavgift inte får tillämpas. Det är först när de omnämns i järnvägsnätsbeskrivningen som GHAB får använda dem.
- Om GHAB tar ut särskild avgift, vilket skall framgå i nästa utgåva, skall även uppgifter enligt 13 § punkterna d) och e) JvSFS 2005:1 framgå.

Rapport 2007:9



Järnvägsstyrelsen