

Infrastrukturdepartementet

103 33 STOCKHOLM

## Yttrande över promemorian Fjärde järnvägspaketet

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har beretts möjlighet att kommentera förslagen i Infrastrukturdepartementets promemoria Fjärde järnvägspaketet.

### Allmänna reflektioner

I huvudsak är det fjärde järnvägspaketet en omstrukturering av lagar, där man passar på att göra smärre anpassningar och justeringar. Utredningens fokus ligger på passagerartrafiken. Godstrafiken får inte samma uppmärksamhet vilket VTI beklagar. Utredningen fokuserar i huvudsak på själva järnvägstrafiken. Reglering av drift och underhåll samt samspelet med trafiken är inte lika väl genomarbetad. Det är oklart huruvida kommissionen har gjort någon "Regulatory impact analysis" för det nya järnvägspaketet? Påverkar det t.ex. möjligheten att återta kollektivtrafik i offentlig regi, vilket det tycks finnas ett begynnande intresse för? Likaså saknas hänvisningar till konsekvensanalyser av den nya lagen i ett svenskt perspektiv.

### Avsnitt 8.1.2

#### **Definition av "järnvägsinfrastruktur"**

Förslagets inriktning är att godsterminaler och rangerbangårdar inte måste ingå i infrastrukturansvaret. VTI menar att det är en rimlig hållning vad gäller omlastningspunkter, kombiterminaler och hamnanläggningar. Dessa kan behandlas som tjänsteanläggningar vilka kan ägas och drivas av privata aktörer, kommuner etc. medan Trafikverket äger och ansvarar för anslutningsspåren till järnvägsnätet. Däremot bör rangerbangårdar för godståg ingå i infrastrukturansvaret, eftersom dessa är viktiga för ombildning av godstågen och för att kunna få effektiva godstransportflöden. Detta gäller i första hand Hallsberg, Malmö och Göteborgs godsbangårdar. EU-direktivet (se 2012/34 bilaga 1) är också tydlig med att rangeringsanläggningarna ingår i infrastrukturen.

Av liknande skäl kan det övervägas om planering och ledning av rangeringen borde knytas närmare trafikledningsansvaret och drivas av Trafikverket istället för att upphandlas som en tjänst. I varje fall måste det tydliggöras att konkurrensneutralitet behövs vad gäller rangering.

VTI föreslår att definitionen av järnvägsinfrastruktur ändras till:

*Med järnvägsinfrastruktur avses spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik och ombildning av godståg, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande, med undantag för sådana anläggningar inom privatägda anslutningslinjer, privatägda sidospår och andra anläggningar för omlastningstjänster än stationer för passagerare.*

#### **Definition av "tågläge"**

i) Det framgår inte varför bisatsen "enligt vad som anges i en tågplan" har tagits med. Nu uppstår ett ömsesidigt beroende mellan "tågläge" och "tågplan", som är olyckligt och verkar onödigt. VTI föreslår att bisatsen tas bort.

ii) Precis som nämns i bakgrundstexten (sid 229) så har inte "tåg" definierats, men används ändå i definitionen av tågläge. VTIs förslag är att ändra till "järnvägstransport". Sammantaget skulle då definitionen bli:

*Med tågläge avses den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra tåg utföra en järnvägstransport från en plats till en annan under en viss tidsperiod.*

Det bör framgå att tågläget motsvarar en transportrörelse (som visserligen kan upprepas flera gånger / flera dagar). Denna definition fungerar även bra för underhållstransporter, tågrörelser till och från uppställningsplatser mm.

#### **Definition av "tågplan".**

Här används "period", medan "tidsperiod" används för tågläge. Varför denna skillnad? Klargör (kanske skulle "kalenderperiod" användas här) eller ensa (förslagsvis till "tidsperiod"). I EU-direktivet används "under den tid som tågplanen gäller".

#### Avsnitt 8.1.3

EU-direktivet anger att infrastrukturförvaltarens ansvar är "att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur, inklusive trafikledning, trafikstyrning och signalering". Det är inte riktigt samma sak som sägs på sidan 231 (drift, underhåll och modernisering).

(Sidokommentar: ska definitionerna anges i bokstavsordning (som här) eller i en logisk ordning (som EU-direktivet gör). En logisk ordning förefaller bättre – t ex drift, underhåll, modernisering, ombyggnation – men det beror på hur hela lagtexten struktureras.)

"Modernisering" talar om "övergripande prestanda", medan "underhåll" talar om "skick och kapacitet". Vad är skillnaden och varför används inte enhetliga begrepp?

Skrivningarna för ”väsentliga uppgifter” är krånglig, med delvis definiering i ”drift”-stycket följt av en uttrycklig definition, som upprepar merparten av texten.

Kan man inte omformulera ”drift”-stycket, t ex på följande vis:

*Med drift av järnvägsinfrastruktur avses väsentliga uppgifter (beslutsfattande om tåglägen och avgifter) samt trafikledning.*

Varför nämns bara avgifter för ”utnyttjande av järnvägsinfrastruktur”? Det finns även avgifter för kapacitetstilldelning, inställelse, försening etc. Även dessa avgifter och deras beslutsfattande bör omfattas. Se vidare synpunkterna vad gäller Avsnitt 16.2.8 nedan.

#### Avsnitt 13.1

Det kan tyckas onödigt att det specifika systemet ERTMS tas upp i lagtexten. Egentligen vore det bättre att ha ett neutralt begrepp som skulle fungera även för andra teknisklag, kanske ”EU-gemensamma tekniska systemlösningar (såsom ERTMS)”, men det beror på övrig lagtext om detta är möjligt.

I Avsnitt 13.1.3 definieras ”modernisering” och ”ombyggnad”. I den första definitionen används ”totala prestanda” medan den senare bara säger ”prestanda”. Varför används inte samma begrepp? Ensa om möjligt.

#### Avsnitt 14.1

I detta avsnitt (se 14.1.2) poängteras speciellt ”tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning” fram. På sidan 415 anges skälet till att ”möjligheterna att uppställa krav på anpassning behöver dock tydliggöras”, utan vidare förklaring. Det finns flera andra typer av tillgänglighetsanpassningar som kan komma i fråga, t ex infartsparkering, utrymmen för cyklar, övergångsmöjligheter mellan trafikslag etc. Därför skulle en mer öppen formulering kunna övervägas, t ex ”krav på säkerhet och tillgänglighet” (eventuellt med referens till funktionsnedsättning som fotnot).

#### Avsnitt 16.2

16.2.4 och 16.2.5. ”Beaktande av den ekonomiska effekten på sökandes verksamhet” är en bra formulering men förutsätter att sökande delger infrastrukturförvaltaren korrekta sådana uppgifter. Detta kan behöva regleras/klargöras.

16.2.8. Att ”förbättra järnvägsnätets prestanda” med hjälp av kvalitetsavgifter är nog lite långsökt – eftersom det synes koppla till moderniseringar och utbyggnader. Det verkar rimligare att incitamentsstyrningen inriktar sig på bättre utnyttjande av järnvägssystemet och samarbetet mellan berörda parter.

Nytt utkast till förslag:

*Kvalitetsavgifter ska utformas så att både infrastrukturförvaltaren och de som underhåller och utnyttjar infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att förbättra*

*utnyttjande av tillgänglig järnvägskapacitet och reducera driftsstörningar i järnvägssystemet.*

I den kommenterande texten bör man också lyfta fram att kvalitetsavgifter också kan/bör användas vad gäller underhållsutförare och entreprenörers kapacitetsansökningar för banarbeten.

Föredragande har varit Forskningschef Mattias Haraldsson. Forskaren Tomas Lidén och Senior forskare Roger Pyddoke har också deltagit i handläggningen av remissen.



Tomas Svensson  
Generaldirektöt