



# Få utväxling på ditt industrispår

Stefan Pettersson

2011-08-24

Rapporten är framtagen av Railrex AB på uppdrag av Partnerskap Bergslagsbanan.

Projekt Partnerskap Bergslagsbanan erhåller finansiering från:

*En investering för framtiden*



# Railrex

Railrex erbjuder konsult- och utredningstjänster inom frågor som rör förutsättningar för att bedriva järnvägstrafik och annan kollektivtrafik. Vi utför också utredningsuppdrag inom trafik- och kollektivtrafikområdet samt erbjuder hjälp med att hänskjuta tvister mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

Railrex bistår t ex person- och godstrafikföretag i syfte att underlätta tillträde till järnvägsmarknaden på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande grunder. Omvänt erbjuder Railrex expertstöd till infrastrukturförvaltare när det gäller upprättande av järnvägsnätsbeskrivningar, tilldelning av spårkapacitet och tjänstetillhandahållande.

Railrex erbjuder även trafikhuvudmän och auktoriserade sökanden expertstöd inom frågor som rör tillträde och kapacitetstilldelning.

Railrex AB  
Kupolen 51  
781 70 Borlänge  
Tel: 0243-23 69 48,  
Mobil: 070-339 69 48  
E-post: railrex@railrex.com  
Org. Nr: 556844-9515  
Styrelsens säte: Borlänge  
Hemsida: www.railrex.com  
Foto: Textstudion

## Innehåll

1. Inledning .....	5
2. Vem gör vad inom järnvägsområdet? .....	6
2.1 Transportstyrelsen.....	6
2.1.1 Transportstyrelsens avgifter .....	8
2.2 Trafikverket.....	9
2.3 Konkurrensverket .....	9
2.4 Trafikanalys .....	10
2.5 Jernhusen AB.....	10
2.6 Organisatorisk bild svenska transportsektorn.....	11
3. Formella krav på infrastrukturförvaltare.....	13
3.1 Säkerhetstillstånd för järnvägsinfrastruktur .....	13
3.2 Förvalta och driva järnvägsinfrastruktur .....	14
3.2.1 Besiktning .....	14
3.2.2 Drift och underhåll .....	15
3.2.3 Utveckling och utbyggnad av infrastrukturen .....	15
3.2.4 Sammanhållande funktion, ansvarig för infrastrukturen .....	16
3.2.5 Funktion för olycksberedskap, olycksutredning.....	16
3.2.6 Säkerhetsrapport.....	16
3.2.7 Nytt tillstånd/omprövning .....	16
3.3 Kapacitetstilldelning.....	16
3.4 Trafikledning.....	17
3.5 Avgifter .....	17
3.6 Tillhandahålla tjänster.....	18
3.7 Upprätta järnvägsnätsbeskrivning.....	18
4. Vilken nytta en kommun kan ha av ett industrispår? .....	20
4.1 Olika former av kommunala industrispår.....	20
4.1.1 Sidospår .....	20
4.1.2 Terminal.....	20
4.1.3 Hamn.....	20
4.2 Olika driftformer av kommunala industrispår .....	20
4.2.1 Kommunal förvaltning .....	21
4.2.2 Kommunalt bolag (helägt) .....	21
4.2.3 Kommunalt bolag (delägt).....	22

4.2.4 Arrendera ut järnvägsinfrastrukturen med tillhörande landområde till privat aktör .....	22
4.3 Kostnader för anslutningsväxlar .....	22
4.4 Utvecklingsmöjligheter för kommunala industrispår.....	23
Bilaga 1 Definitioner .....	26

# 1. INLEDNING

En viktig del av det svenska järnvägsnätet utgörs av det som i dagligt tal kallas för det kapillära järnvägsnätet. Det kapillära järnvägsnätet är det som direkt eller indirekt angränsar till stornätet och ägs av Trafikverket, kommuner, industrier, terminaler och hamnar. Själva förvaltningen av det kapillära nätet kan ligga hos annan huvudman än ägaren.

För godstrafik på järnväg är det kapillära nätet oundgängligt eftersom detta avgör huruvida det är möjligt att transportera gods hela vägen fram från leverantör till kund. En väl fungerande transportkedja där godset inte behöver lastas om är oftast effektivare än en bruten transportkedja där godset måste lastas om på en terminal.

Den svenska järnvägen har under drygt två decennier genomgått stora förändringar såväl organisatoriskt som det administrativa regelverket rörande tillträde, kapacitetstilldelning, konkurrensfrågor och säkerhet har förändrats. Ett exempel på en organisatorisk förändring är bildandet av Banverket 1988 liksom de förändringar som skedde under slutet av 90-talet då stora delar av det övriga järnvägsnätet flyttades över från SJ till Banverket.

De stora förändringarna i Sverige är inte unika utan följer till stor del den allmänna utveckling som skett inom den europeiska unionen. Det är också inom EU som i princip allt regelarbete sker i syfte att harmonisera den europeiska järnvägen både tekniskt och administrativt.

Ovanstående har givetvis påverkat de som förvaltar industrispår. Sverige är ett land som har kommit långt när det gäller implementeringen av de direktiv som styr bl.a. förutsättningarna för de som förvaltar järnvägsinfrastruktur. Detta innebär att kraven på de som förvaltar det kapillära järnvägsnätet är höga och i vissa fall kan likställas med de krav som åligger de förvaltare som har järnväg som huvudnäring. Det finns dock anpassningsmöjligheter i regelverket vilka också tillsynsmyndigheten tillämpar.

Mot denna bakgrund har Projekt Partnerskap Bergslagsbanan gett Railrex i uppdrag att på ett lättillgängligt sätt beskriva vilka lagkrav en förvaltare av det kapillära järnvägsnätet har att uppfylla gentemot tillsynsmyndigheten.

I uppdraget ingår även att ge förslag på olika driftsformer för kommunens järnvägsnät. Denna del av uppdraget syftar till att genom förslagen underlätta för kommuner avseende organisation och finansiering av sitt järnvägsnät.

Dispositionen av promemorian är följande. Inledningsvis gör Railrex en beskrivning av myndigheter och aktörer inom järnvägsområdet. Syftet med denna övergripande genomgång är att ge en tydlig bild beträffande ansvar då sektorn har genomgått betydande förändringar den sista tiden med ett förändrat ansvar för vissa aktörer.

Sedan följer en genomgång av de formella krav som ställs på en infrastrukturförvaltare enligt järnvägslagstiftningen. Efter detta ges olika

exempel på hur en kommun kan organisera det ansvar som följer av infrastrukturförvaltarens ansvar.

Avslutningsvis ges förslag till utvecklingsmöjligheter för kommuner som har eller är i stånd att investera i järnvägsinfrastruktur.

## 2. VEM GÖR VAD INOM JÄRNVÄGSOMRÅDET?

En beskrivning av de krav en infrastrukturförvaltare har på sig och vidare vilka möjligheter denna har att utveckla järnvägsspåren förutsätter en tydlig bild av de organisatoriska förutsättningarna som råder inom järnvägssektorn. Nedan följer därför en kortfattad genomgång av de viktigaste aktörerna inom den svenska järnvägssektorn och deras roller, ansvar och befogenheter. De aktörer som tas upp är statliga myndigheter och statliga bolag.

En organisatorisk genomgång är särskilt viktig med tanke på de relativt sett stora förändringar som skett på myndighetssidan inom transportområdet de senaste åren.

Nedan följer en genomgång av de myndigheter och aktörer i transportsektorn som är mest aktuella avseende den kapillära järnvägsinfrastrukturen. Efter genomgången visas en organisatorisk skiss på samtliga aktörer inom den svenska transportsektorn.

### 2.1 Transportstyrelsen

Transportstyrelsens huvuduppgift är att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Organisatoriskt är Transportstyrelsen en central förvaltningsmyndighet direkt underställd regeringen.

Inom järnvägsområdet är det ett flertal olika rättsakter som styr Transportstyrelsens arbete. Dessa listas nedan.

- Järnvägslagen 2004:519
- Järnvägsförordningen 2004:524
- Järnvägsstyrelsens föreskrift 2005:1
- Dir 2001/14/EG
- Dir 2001/12/EG
- Transportstyrelsens instruktion: Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

Förutom lagar och förordningar har Transportstyrelsen bemyndigande att föreskriva inom sitt verksamhetsområde. En bra sammanställning av relevant lagstiftning, förordning och alla nödvändiga föreskrifter finns i Transportstyrelsens *Regelbok – för spårbunden trafik 2011*.

## Tillstånd

Inom järnvägsområdet bedriver Transportstyrelsen sitt arbete avseende beviljande av tillstånd för infrastrukturförvaltning gentemot ca 450 olika förvaltare.

## Säkerhetstillsyn

Den säkerhetstillsyn som Transportstyrelsen utför syftar till att kontrollera om verksamhetsutövarna (infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag) håller en hög säkerhetsnivå i enlighet med järnvägslagstiftningen. Transportstyrelsen arbetar riskbaserat när valet av säkerhetstillsyn görs. Det innebär att myndighetens säkerhetstillsyn inriktas mot:

- Verksamheter där en olycka kan få stor konsekvens och sannolikheten för att den inträffar inte är försumbar.
- Verksamheter där det är hög sannolikhet för att en olycka kan inträffa och konsekvenserna inte är acceptabla.

Tillsynens huvudinriktning är att kontrollera att verksamhetsutövarna har ett fungerande säkerhetsstyrningssystem. Det innebär att företagen själva ska kunna upptäcka och korrigera sina egna fel och brister.

Tillsynen planeras i en årlig verksamhetsplan som löpande revideras varje kvartal. I revideringen vägs den planerade tillsynen mot de förslag som löpande samlas i en tillsynsbank. Till exempel kan det via Transportstyrelsens telefonberedskap inkomma händelser som motiverar en ändring av den ursprungliga planen. Genom scheman för rullande säkerhetstillsyn utsätts alla verksamhetsutövare någon gång för en säkerhetstillsyn, om än med olika frekvens beroende på den sannolika risken för en olycka och graden av konsekvensen vid olycka. Transportstyrelsen har särskilda krav för den personal som utför säkerhetstillsyn.

Transportstyrelsen bedriver tillsyn enligt järnvägslagen, lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg samt lagen om transport av farligt gods.

Om Transportstyrelsen upptäcker brister i säkerhetstillsynen ställer Transportstyrelsen krav att den som ansvarar för verksamheten vidtar åtgärder för att eliminera bristen.

Transportstyrelsen har bemyndigande att använda föreläggande och förbud för att förmå verksamhetsutövarna att korrigera brister. Föreläggande och förbud kan också kombineras med vite.

Är säkerhetsbristen allvarlig kan Transportstyrelsen komma att återkalla tillståndet för infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget. Brott mot bestämmelserna i järnvägslagen och lagen om transport av farligt gods kan också anmälas till åklagare.

## Godkännande

Innan man kan ta en infrastruktur, ett fordon eller ett tekniskt system i drift måste infrastrukturförvaltaren ha Transportstyrelsens godkännande. Det gäller även om man har moderniserat eller byggt om ett delsystem med säkerhetspåverkan som tidigare blivit godkänt.

Det är i detta sammanhang viktigt att notera att även trafikplatsnamn och utbildningsplaner kräver godkännande innan de får tas i bruk.

Avsikten med Transportstyrelsens godkännande är dels att säkerställa att olika delsystem i praktiken kan användas tillsammans utan att det finns risk för att skador eller olyckor uppstår, dels att relevanta säkerhetskrav i 1–5 § järnvägslagen är tillgodosedda. Ett godkännandebeslut innebär att delsystemet i fråga får användas för järnvägsverksamhet i Sverige. Ett beslut om godkännande gäller till dess att en järnvägsinfrastruktur eller ett fordon byggs om eller moderniseras.

## Marknadsövervakning och marknadstillsyn

Utöver den säkerhetstillsyn som regleras av järnvägslagen ska Transportstyrelsen även övervaka att marknaderna för järnvägstransporter och järnvägstjänster fungerar ur ett konkurrensperspektiv. Funktionen kallas för marknadsövervakning och är en rapporterande funktion.

Transportstyrelsen genomför också marknadstillsyn gentemot framförallt infrastrukturförvaltarna. I denna tillsyn säkerställer Transportstyrelsen att:

- infrastrukturförvaltarna upplåter sina järnvägsnät på likvärdiga villkor,
- att det finns järnvägsnätsbeskrivningar med korrekt innehåll,
- att kapacitet tilldelas i enlighet med järnvägslagen,
- att tjänster tillhandahålls i enlighet med järnvägslagen,
- att avgifter debiteras korrekt.

På liknande sätt som i fallet med säkerhetstillsynen planeras tillsynerna i en årlig verksamhetsplan. Det ska noteras att denna tillsyn kan riktas mot i princip alla infrastrukturförvaltare förutom de industrier som endast transporterar eget gods på sin infrastruktur.

## Normering

Den sista viktiga uppgiften för Transportstyrelsen inom järnvägsområdet är att myndigheten ger ut regelverk på en detaljerad nivå i form av föreskrifter.

### 2.1.1 Transportstyrelsens avgifter

Från och med 2011 finansieras en del av Transportstyrelsens verksamhet avseende järnväg med avgifter. Inledningsvis gäller att myndigheten tar ut avgifter dels för



arbete bestående av godkännande av infrastruktur och en infrastrukturförvaltaravgift dels vid godkännande vi nybyggnation.<sup>1</sup>

För infrastrukturförvaltning kommer myndigheten att från den 1 januari 2012 ta ut en årlig avgift. Transportstyrelsen har den 11 augusti 2011 fattat beslut om avgifter för infrastrukturförvaltare. Nivån på avgifterna har ännu inte publicerats i augusti 2011. Myndigheten kommer att göra detta i slutet av september 2011.

## 2.2 Trafikverket

Trafikverket är en central förvaltningsmyndighet med ansvar för långsiktig planering av transportsystemet avseende alla trafikslag och för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket ansvarar även för genomförande av kunskapsprov och körprov för körkort och taxiförarlegitimation samt kunskapsprov för yrkeskunnande för trafikillstånd och yrkesförarkompetens. Trafikverket verkar även för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektiva persontrafiken genom bland annat upphandling av trafik.

Trafikverkets verksamhetsområden sammanfattas nedan:

- Trafikverket är infrastrukturförvaltare, det vill säga verket ansvarar för investering, drift och underhåll av det statliga väg- och järnvägsnätet. I järnvägslagens mening följer ett flertal förpliktelser i egenskap av infrastrukturförvaltare. Tilldelning av kapacitet och uttag av avgifter ska Trafikverket göra utifrån järnvägslagens regler. Det är viktigt att notera att i järnvägslagens mening är inte Trafikverket en myndighet utan en infrastrukturförvaltare.
- Trafikverket handlar upp olönsam kollektivtrafik (interregional kollektivtrafik) för att säkerställa en grundläggande tillgänglighet.
- Trafikverket verkar för kollektivtrafikens utveckling.
- Trafikverket ska samverka med regionala kollektivtrafikmyndigheter avseende interregional kollektivtrafik.
- I rollen som infrastrukturförvaltare kan Trafikverket komma att debitera angränsande infrastrukturförvaltare för kostnaden för anslutningsväxel till angränsande järnvägsnät.<sup>2</sup>

## 2.3 Konkurrensverket

Konkurrensverket är en central förvaltningsmyndighet under regeringen och ansvarig myndighet för konkurrens och upphandling. Konkurrensverkets huvuduppgift är att arbeta för en effektiv konkurrens i privat och offentlig verksamhet till nytta för konsumenterna samt att arbeta för en effektiv offentlig upphandling till nytta för det allmänna och marknadens aktörer.

---

<sup>1</sup> 1400 kr per timme.

<sup>2</sup> För närvarande får inte Trafikverket ta ut avgift för anslutningsväxel. Frågan ligger på regeringens bord och besked om detta kommer.

Inom järnvägsområdet anges i förarbetena till järnvägslagen att det i tillsynsmyndighetens (Transportstyrelsen) instruktion bör framgå att myndigheten har ansvar att i enlighet med dir 2001/12/EG följa marknaderna för järnvägstransporter och järnvägstjänster. Lagstiftaren menar samtidigt att detta inte nödvändigtvis innebär att tillsynsmyndighetens och Konkurrensverkets ansvarsområden kommer att sammanfalla.

Konkurrensverket kan med andra ord ingripa i järnvägsbranschen om det misstänks föreligga brott mot de allmänna konkurrensreglerna såsom kartellbildning och missbruk av dominerande ställning. Det är i detta sammanhang värt att notera att Konkurrensverket genom åren blivit uppvaktade i frågan om anslutningsväxlar och Trafikverkets sätt att debitera för dessa.

## 2.4 Trafikanalys

Trafikanalys granskar beslutsunderlag och utvärderar åtgärder.

Trafikanalys analyserar transportpolitikens omvärld och dess framtida förutsättningar. Omvärldsanalyserna har särskild tonvikt på transportsystemets utveckling inom EU-området.

Trafikanalys ansvarar för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer, bland annat resvane- och varuflödesundersökningar.

## 2.5 Jernhusen AB

Jernhusen AB är ett helägt statligt bolag med ansvar för att förvalta och utveckla fastighetsbeståndet av stationer, underhållsdepåer och godsterminaler längs den svenska järnvägen.

Merparten av Jernhusens fastigheter utgörs av stationer och underhållsdepåer. De flesta ligger i och kring de större städerna. Därutöver äger Jernhusen kontorsfastigheter, råmark och andra fastigheter som används, eller har använts, för järnvägsändamål. Företagets affärer påverkas inte bara av utvecklingen i järnvägssektorn, utan lika mycket av vad som sker inom detaljhandeln och kontorsmarknaden.

Jernhusens uppdrag från staten är att medverka till att stationer, godsterminaler och underhållsdepåer utvecklas och ställs till järnvägsföretag, resenärers och andra användares förfogande på konkurrensneutrala villkor. Jernhusen har också i uppdrag att se till att resenärernas behov av trygghet, säkerhet och service uppfylls. Det innebär att stationerna har väntsalrar, förvaringsutrymmen, toaletter m.m.

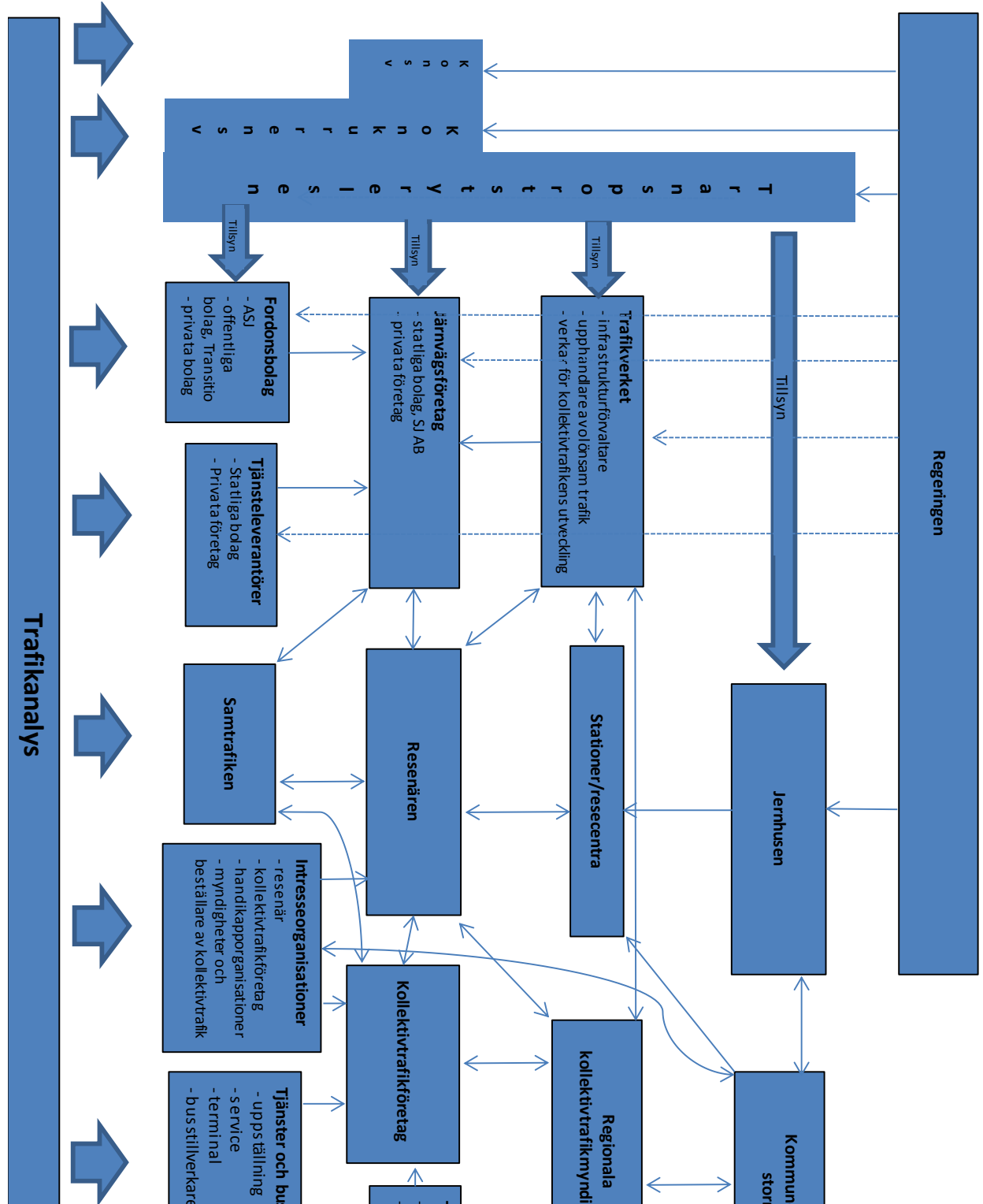
Jernhusen ABs affärsidé är att på kommersiella villkor utveckla Jernhusens stationsområden, underhållsdepåer och godsterminaler längs järnvägen och därmed bidra till en bättre transportsektor och ett grönare Sverige.

Genom ägandet styr svenska staten över inriktningen i Jernhusens verksamhet. Av företagets bolagsordning framgår följande:

Bolaget ska, inom ramen för kravet på affärsmässighet, vara ett ledande företag i utvecklingen av den svenska transportsektorn med anknytning till järnväg i syfte att främja och stödja kollektivt resande och godstransporter på järnväg. Bolaget ska direkt eller indirekt genom dotter- och intressebolag utveckla, förvalta och äga fastigheter, tillhandahålla fastighetsrelaterade tjänster och andra tjänster med anknytning till kollektivt resande och godstransporter på järnväg samt att bedriva därmed förenlig verksamhet.

Det är viktigt att notera att formuleringen ”i syfte att främja och stödja kollektivt resande och godstransporter på järnväg” anger att ägaren vill att Jernhusen tillhandahåller stationsytor och mark för ändamål som har med person- eller godstransporter att göra.

## 2.6 Organisatorisk bild svenska transportsektorn



### 3. FORMELLA KRAV PÅ INFRASTRUKTURFÖRVALTARE

För de infrastrukturförvaltare som inte har järnväg som sin huvudnäring kan de regler som styr förvaltningen av järnväg ofta uppfattas som byråkratiska och komplicerade. Nedan följer en genomgång av de formella krav som gäller för de som förvaltar vanliga kommunala industrispår.

#### 3.1 Säkerhetstillstånd för järnvägsinfrastruktur

Den som önskar driva och förvalta infrastruktur måste söka tillstånd hos Transportstyrelsen. Den infrastrukturförvaltare som redan har ett tillstånd, vars järnvägsinfrastruktur byggts om eller byggts ut, ska kontakta Transportstyrelsen för att få veta om tillståndet behöver uppdateras. Oavsett om tillståndet behöver uppdateras eller inte så behövs i princip alltid ett så kallat *godkännande* av myndigheten som bekräftar att infrastrukturförvaltaren har använt godkända krav vid byggnationen avseende teknisk standard m.m.

För en kommunal infrastrukturförvaltare är följande arbetsuppgifter aktuella avseende förvaltning av infrastrukturen:

- förvalta och driva infrastrukturen
- fördela kapacitet
- ta ut avgifter
- tillhandahålla tjänster
- upprätta en järnvägsnätsbeskrivning
- trafikleda

Järnvägslagen ger möjlighet att låta någon annan än ägaren att utföra vissa eller samtliga uppgifter. Denne behöver då också tillstånd för infrastrukturförvaltning men det begränsas till enbart den specifika uppgiften. Detta är vanligast bland större infrastrukturförvaltare men är fullt möjligt för en kommun som inte vill ta ansvaret för järnvägen helt eller i vissa delar.

I den tillståndsprövning som Transportstyrelsen gör i samband med att en verksamhetsutövare önskar bli infrastrukturförvaltare kontrollerar Transportstyrelsen yrkeskunnande, säkerhetsstyrningssystem<sup>3</sup>, ekonomisk förmåga och anseende för den avsedda verksamheten. Syftet med denna granskning är att myndigheten vill kontrollera om verksamhetsutövaren är lämplig att inneha säkerhetsansvar utifrån yrkeskunnande, ekonomi och anseende för den avsedda verksamheten.

Avseende yrkeskunnande behöver i princip inte en kommunal infrastrukturförvaltare besitta kompetens inom förvaltning av järnväg. Denna kompetens kan köpas in. Däremot ställer Transportstyrelsen som krav att den som utses som ansvarig för förvaltningen kan uppvisa att denna har kompetens att klara av den dokumentation och uppföljning som krävs för att förvalta järnvägsinfrastrukturen.

---

<sup>3</sup> Detta regleras i Järnvägsstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare JvSFS 2007:2.

Vad gäller ekonomi tittar Transportstyrelsen på årsbokslut och den ekonomiska förmågan hos verksamhetsutövaren. Denna granskning syftar till att kontrollera att den som söker tillstånd har förmåga att finansiera de brister som har säkerhetspåverkan i infrastrukturen som kan uppkomma.

Granskningen omfattar vidare att verksamhetsutövaren har ett så kallat säkerhetsstyrningssystem. Detta är dokumentation som anger vilka interna rutiner som gäller för förvaltningen av järnvägsnätet. Kraven på denna del är att dokumentationen ska fånga upp interna brister hos verksamhetsutövaren. Den går att likställa med ett miljölednings- eller kvalitetscertifieringssystem.

Till sist så kontrollerar Transportstyrelsen anseende för de personer som står som ansvarig för säkerhetstillståndet och om det finns någon mer som har säkerhetsklassad tjänst. Kontrollen består i att myndigheten kontrollerar berörda personer i belastningsregistret.

## 3.2 Förvalta och driva järnvägsinfrastruktur

Det ska redan inledningsvis konstateras att ägare av fastigheten som järnvägsinfrastrukturen finns på inte nödvändigtvis behöver inneha säkerhetstillståndet. Däremot finns det olika möjligheter att genom avtal reglera ansvar och skyldigheter mellan olika parter avseende förvaltning och/eller drift av järnvägsinfrastrukturen och tillhörande anläggningar. Skälet att göra detta kan vara att en kommun t ex önskar ha större kontroll på sitt järnvägsnät genom att lägga förvaltningsansvaret i ett helägt eller delägt kommunalt bolag (flera olika möjligheter till förvaltning och drift tas upp i avsnitt 4.2).

Själva förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen utgår i järnvägslagstiftningens mening från ett ansvarstagande som förvaltaren ikläder sig när denne söker säkerhetstillstånd hos Transportstyrelsen. Detta ansvar berör därmed inte ägaren av fastigheten.

I avsnitt 3.1 redogjordes för vilka områden som Transportstyrelsen granskar i ett tillståndsärende. Nedan anges vilka skyldigheter en infrastrukturförvaltare har avseende förvaltningen av infrastrukturen.

### 3.2.1 Besiktning

En infrastrukturförvaltare måste kontinuerligt kontrollera (minst en gång per år) att järnvägsinfrastrukturen är i trafiksäkert skick.<sup>4</sup> För kommunala industrispår räcker det att årligen besiktiga anläggningen. Den som besiktigar ska ha erforderlig kompetens, utbildning och ska följa regelverket för besiktning av järnvägsinfrastruktur.<sup>5</sup>

Vidare är det viktigt att det företag som besiktigar har en oberoende ställning till företag som levererar drift- och underhållstjänster. Syftet med att ha en oberoende besiktningsman är att förvaltare inte ska riskera att ha en för hög standard på spåren, något som är kostnadsdrivande.

---

<sup>4</sup> Besiktningsprotokollet anger när bristerna ska vara åtgärdade.

<sup>5</sup> De flesta besiktningsmän följer besiktningsföreskriften BVF 807. Det går även bra att använda sig av andra föreskrifter med motsvarande krav som denna föreskrift anger.

Besiktningen bör vidare innehålla en tydlig plan för drift och underhåll med rekommendationer för vilka nödvändiga drift- och underhållsåtgärder som måste vidtas de tre nästföljande åren. Planen ska uppdateras årligen och infrastrukturförvaltaren bör i samråd med besiktningsföretaget löpande diskutera planen för drift och underhåll.

Infrastrukturförvaltaren måste "släcka" akuta fel omedelbart. *Veckofel* måste åtgärdas inom en vecka. Så kallade *månadsfel* ska åtgärdas inom högst tre månader från besiktningstillfället. *Årsfel* ska åtgärdas inom ett år från besiktningsdatum.

### 3.2.2 Drift och underhåll

Den svenska järnvägssektorn har de senaste åren omstrukturerats i flera avseenden. En stor förändring är på entreprenadsidan där antalet företag har ökat kraftigt. Detta innebär att marknaden i vissa avseenden är relativt väl utvecklad med flera leverantörer vilket i sin tur pressar kostnaderna för beställaren.

Trots att aktörerna har blivit fler på järnvägsmarknaden så är det ändå vanligt att infrastrukturförvaltare anlitar samma företag för både besiktning samt drift- och underhåll. Detta gäller de flesta kommuner och kan givetvis vara kostnadsdrivande och något som en kommunal infrastrukturförvaltare bör tänka på.

### 3.2.3 Utveckling och utbyggnad av infrastrukturen

Om en kommun vill anlägga ett nytt industriområde eller på annat sätt utveckla sitt befintliga järnvägsnät är det viktigt att känna till vilket regelverk som gäller för investeringar i ny järnvägsinfrastruktur. Det finns idag leverantörer inom projektering och utförande. Denna del är liksom drift- och underhållsmarknaden relativt väl utvecklad vilket leder till bra priser för den infrastrukturförvaltare som lägger ner tid för analys av behov och upphandling.

När anläggningen är utbyggd ska en ibruktagandebesiktning utföras och sedan ska Transportstyrelsen besluta om godkännande av den utbyggda infrastrukturen. Eventuellt måste även säkerhetstillståndet för förvaltningen justeras i samband med detta. Det är viktigt att understryka att godkännandet av infrastrukturen är en separat process från säkerhetstillståndet. En rekommendation är att på ett tidigt stadium ta kontakt med Transportstyrelsen för att diskutera myndighetens process för godkännande av infrastrukturen.

### 3.2.4 Sammanhållande funktion, ansvarig för infrastrukturen

Transportstyrelsen kräver att en utpekad person från infrastrukturförvaltaren står som ansvarig för säkerhetstillståndet. Det är därför viktigt att inom berörd organisation tydligt delegera detta till en ansvarig utpekad person.

De flesta kommuner har bra kontroll på detta. Det finns dock exempel på kommuner där järnvägen har en mycket undanskymd roll i verksamheten. I dessa kommuner kan också ansvars och delegationsordning avseende järnvägsfrågor vara otydliga.

Detta ansvar kan i formell mening inte överlåtas till en juridisk person. Det är dock möjligt att köpa in denna kompetens men att förvaltaren står kvar som ansvarig. En rekommendation är också att infrastrukturförvaltaren tecknar ansvarsförsäkringar för järnvägsinfrastrukturen även om detta inte regleras i järnvägslagen.

### 3.2.5 Funktion för olycksberedskap, olycksutredning

Enligt JvSFS 2008:1 ska en infrastrukturförvaltare omedelbart per telefon rapportera till Transportstyrelsen olika former av olyckor och tillbud. Detta kräver att infrastrukturförvaltaren har en funktion som säkerställer att olycksrapporteringen uppfyller krav i nämnda föreskrift. Rent konkret innebär det att det ska finnas en jourtelefon där järnvägsföretaget ska ringa om tillbud eller olycka inträffar.

Om inte infrastrukturförvaltaren själv vill administrera detta finns leverantörer i branschen som tillhandahåller dessa tjänster.

En infrastrukturförvaltare har dessutom krav på sig enligt järnvägslagen att utreda olyckor som inträffar på dennes järnvägsnät. Denna funktion kan även den köpas in från företag som har denna kompetens.

### 3.2.6 Säkerhetsrapport

Enligt Transportstyrelsen 8 § JvSFS 2008:1 ska en infrastrukturförvaltare årligen lämna en säkerhetsrapport till Transportstyrelsen. Rapporteringen behandlar tillbud och olyckor på infrastrukturen.

### 3.2.7 Nytt tillstånd/omprövning

Enligt järnvägslagen ska säkerhetstillståndet omprövas vart femte år. Detta initieras av Transportstyrelsen och infrastrukturförvaltaren måste påvisa god ekonomi, lämplighet och att man upprätthållit en säkerhetsmässigt godtagbar standard på sitt järnvägsnät.

## 3.3 Kapacitetstilldelning

### *Tilldelning av kapacitet, ordinarie tilldelningsprocess*

Kapacitetstilldelning följer av 6 kap. järnvägslagen. Enligt 6 kap. 1 § måste en infrastrukturförvaltare behandla en ansökan om kapacitet från den som enligt 5 kap. samma lag har rätt att utföra eller organisera trafik.



Även för sidospår krävs att ansökningar från järnvägsföretag behandlas och prioriteras. I praktiken utgörs tågplanen av en s.k. spåransvändningsplan som infrastrukturförvaltaren ska besluta om. Detta kräver administration av infrastrukturförvaltaren som årligen måste hantera ansökningar från järnvägsföretagen och upprätta en spåransvändningsplan.

#### *Tilldelning av kapacitet ad hoc-processen*

En ad hoc-ansökan är en ansökan om kapacitet som inkommer utanför den ordinarie tågplaneprocessen.<sup>6</sup>

Enligt 6 kap. 16 § järnvägslagen ska infrastrukturförvaltaren besvara en ad hoc-ansökan senast efter fem arbetsdagar. Detta kräver viss beredskap och organisation från infrastrukturförvaltarens sida.

#### Trafikeringsavtal

I samband med att kapacitet tilldelas ska infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget enligt 6 kap. 22 § järnvägslagen skriva ett trafikeringsavtal. Trafikeringsavtalet ska gälla för enskilda tåglägen och måste följa tågplaneprioderna. Trafikeringsavtalet måste således skrivas om för varje år.

Det är i trafikeringsavtalet som de civilrättsliga mellanhavandena regleras mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget. Trafik utan trafikeringsavtal är inte tillåtet och kan medföra allmänt åtal.

### 3.4 Trafikledning

Trafikledning på en sidospårsanläggning kan skilja sig mycket åt. Vanligtvis är kommunala industrispår inte signalreglerade vilket innebär att infrastrukturförvaltaren i princip endast måste ta fram en lokal Trafiksäkerhetsinstruktion som järnvägsföretag som trafikerar järnvägsnätet ska förhålla sig till. Detta är reglerat i JvSFS 2007:2 och innebär konkret att förvaltaren ska ange vilka trafikförutsättningar som gäller på aktuell infrastruktur och vilka trafikregler som gäller.

### 3.5 Avgifter

Enligt 7 kap. 1 § järnvägslagen ska en infrastrukturförvaltare ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. För flertalet kommunala infrastrukturförvaltare tar dessa inte ut någon avgift med motivet att man vill främja användning av järnväg. I vissa kommuner debiteras dock järnvägsföretagen avgifter enligt olika principmodeller.

Järnvägslagen reglerar på vilket sätt en infrastrukturförvaltare får ta ut avgifter. Förvaltaren får ta ut avgifter vilka på marginalen motsvarar de faktiska kostnader som denne har för järnvägsspåren. En fråga som är svår att hantera i detta sammanhang är på vilket sätt framtida reinvesteringar ska prissättas. En rekommendation till de infrastrukturförvaltare som vill ta ut en

---

<sup>6</sup> Tågplaneprocessen är den process där tidtabellen konstrueras och där prioriteringar mellan olika tåg görs.

avgift är att schablonmässigt uppskatta antalet vagnar under ett år och fördela drift- och underhållskostnaderna på detta antal.

### 3.6 Tillhandahålla tjänster

Om infrastrukturförvaltare har tjänster vid eller i anslutning till järnvägsinfrastrukturen ska dessa tjänster tillhandahållas på ett sätt som är förenligt med järnvägslagstiftningen.

De kommuner som endast förvaltar kommunala industrispår tillhandahåller sällan någon form av tjänster vid eller i anslutning till järnvägsnätet. De kommuner som däremot har terminaler eller hamnar tillhandahåller som regel tjänster som omfattas av kraven i järnvägslagstiftningen.

### 3.7 Upprätta järnvägsnätbeskrivning

Enligt 6 kap. 5 § järnvägslagen ska en infrastrukturförvaltare upprätta en så kallad järnvägsnätbeskrivning. Beskrivningen ska innehålla uppgifter om infrastruktur, villkor för tillträde, kriterier för tilldelning av kapacitet m.m. Syftet med järnvägsnätbeskrivningen är att denna ska visa för befintliga och presumtiva användare av infrastrukturen vilka förutsättningar som gäller för att använda den.

Järnvägsnätbeskrivningen är ett utmärkt dokument för den kommun som vill marknadsföra sitt järnvägsnät och ska därför inte bara ses som ett krav som medför kostnader för kommunen.

*Tabell: Sammanställning uppgifter som en innehavare av säkerhetstillstånd för infrastruktur enligt järnvägslagstiftning ska hantera.*

<b>Funktion</b>	<b>Vad ska infrastrukturförvaltaren göra?</b>
<b>Förvalta infrastruktur</b>	
<b>Besiktning + åtgärdsplan</b>	Infrastrukturförvaltaren (IF) ansvarar för att en oberoende (ej lagkrav på oberoende) besiktningsman årligen besiktigar järnvägsinfrastrukturen. Besiktningen innehåller dessutom en plan för drift och underhåll.
<b>Handla upp drift och underhåll</b>	IF ansvarar för upphandling av drift och underhåll.
<b>Utveckling av infrastrukturen (projektering, godkännande m.m.)</b>	IF ger förslag på vilket sätt infrastrukturen kan utvecklas.
<b>Sammanhållande funktion, ansvarig för infrastrukturen</b>	IF håller samman alla de uppgifter som en infrastrukturförvaltare är skyldig att utföra.
<b>Funktion för olycksberedskap</b>	IF ansvarar för att upprätthålla olycksberedskap och lämna årlig säkerhetsrapport till

<b>och olycks- utredning</b>	Transportstyrelsen.  IF ansvarar för att utreda olyckor som inträffar på järnvägsnätet.
<b>Olycksrapport</b>	IF lämnar årligen olycksrapport till Transportstyrelsen.
<b>Nytt tillstånd/om- prövning</b>	IF ansöker om nytt säkerhetstillstånd vid behov. Vid omprövning kontaktar Transportstyrelsen IF.
<b>Kapacitets- tilldelning</b>	Varje infrastrukturförvaltare måste tilldela kapacitet.
<b>Ordinarie tilldelning</b>	Även för sidospår krävs att ansökningar från järnvägsföretag behandlas och prioriteras. I praktiken utgörs tågplanen av en s.k. spåranvändningsplan som IF ska besluta om.
<b>Ad hoc-process</b>	Enligt järnvägslagen ska IF besvara en s.k. ad hoc-ansökan senast efter fem arbetsdagar.
<b>Skriva trafikeringsavtal</b>	IF ska skriva trafikeringsavtal med samtliga järnvägsföretag. Detta gäller varje år.
<b>Trafikledning</b>	IF tar fram en lokal Trafiksäkerhetsinstruktion i enlighet med järnvägslagstiftningen som järnvägsföretag som trafikerar järnvägsnätet ska förhålla sig till.
<b>Avgifter</b>	
<b>Beräkna avgifter</b>	IF beräknar avgifter i enlighet med gällande lagstiftning.
<b>Ta ut avgifter</b>	IF debiterar avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen.
<b>Tillhandahålla tjänster</b>	Om IF i rollen som infrastrukturförvaltare har tjänster som tillhandahålls åt järnvägsföretagen ska detta ske i enlighet med järnvägslagstiftningen.
<b>Järnvägsnäts- beskrivning</b>	
<b>Upprätta</b>	IF upprättar järnvägsnätsbeskrivning.
<b>Förvalta</b>	IF ansvarar för dess förvaltning.

## 4. VILKEN NYTTA EN KOMMUN KAN HA AV ETT INDUSTRISPÅR?

### 4.1 Olika former av kommunala industrispår

Det finns ungefär 70 kommuner i Sverige som har tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur (där kommunen står för tillståndet).<sup>7</sup> Utöver dessa finns ungefär drygt 40 hamnar och terminaler där kommuner på ett eller annat sätt är inblandade i förvaltningen av dessa järnvägsnät.

#### 4.1.1 Sidospår

Den enklaste formen av kommunala industrispår är ett sidospårssystem som är en länk mellan järnvägsnätet som förvaltas av Trafikverket och privata industrier som själva förvaltar och ansvarar för sina spår. Denna form av järnvägsnät är den vanligaste formen för kommunal järnvägsinfrastruktur.

En kommun som har hög ambitionsnivå beträffande utnyttjande av järnvägstransportsystemet kan marknadsföra sitt kommunala industrispårnät vid företagsetableringar etc.

#### 4.1.2 Terminal

I flera av landets torrterminaler är kommuner inblandade på ett eller annat sätt. Antalet torrterminaler har ökat i Sverige under det senaste decenniet och inte sällan är det just kommuner som har drivit på denna utveckling.

Järnvägsnätet i en torrterminal där gods byter lastbärare till/från järnväg består oftast av både uppställningsspår och lastningsspår. Torrterminalen har antingen direkt förbindelse med Trafikverkets järnvägsnät eller med kommunala industrispår. Dessa kan antingen ingå i torrterminalens tillstånd eller ingå i kommunens ansvar med ett annat säkerhetstillstånd.

#### 4.1.3 Hamn

Järnvägsnätet i en hamn är att likställa med förhållandena i en torrterminal. Enda skillnaden är att sjöfart finns som alternativt transportslag i en hamn. I en torrterminal är det vanligast med lastbil och järnväg.

### 4.2 Olika driftformer av kommunala industrispår

Bland de totalt 110 infrastrukturförvaltarna i Sverige som utgörs av kommuner, kommunala bolag, hamnar och terminaler skiljer sig driftformerna åt relativt mycket. Nedan följer därför en genomgång av vilka olika varianter som finns att tillgå. Genomgången grundas på erfarenheter från Järnvägs- och Transportstyrelsen. I första hand behandlar genomgången förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen och i andra hand berör den driften av hamnar och terminaler. Skälet till denna uppdelning är att promemorians huvudsyfte är att förklara lagkrav och utvecklingsmöjligheter för den som förvaltar

---

<sup>7</sup> Källa: Transportstyrelsen.

järnvägsinfrastruktur. Drift av hamn eller terminal anses i detta avseende vara tilläggstjänster.

Genomgången syftar till att ge exempel på driftformer och även förklara för- respektive nackdelar med olika förfaringssätt vid ansvarshantering för järnvägsnätet.

#### 4.2.1 Kommunal förvaltning

Ungefär 75 % av de totalt 70 svenska kommuner som har järnvägsinfrastruktur i drift utövar infrastrukturförvaltarskapet i kommunal förvaltning. Rent organisatoriskt skiljer det sig åt relativt mycket i vilken sorts kommunal förvaltning ansvaret för infrastrukturförvaltarskapet finns. Det vanligaste är att ansvaret för järnvägen finns i någon form av teknisk förvaltning.

Fördelen med att ansvaret för järnvägsinfrastrukturen ligger i en kommunal förvaltning är att järnvägsfrågorna ligger nära beslutsfattare och därigenom finns större möjligheter att lyfta järnvägsfrågorna strategiskt i syfte att utveckla kommunens tillgänglighet för industrin. En annan fördel är att närheten till beslutsfattarna innebär en större förståelse för järnvägsfrågorna och därigenom är det lättare att säkerställa medel för investeringar, drift och underhåll av kommunens järnvägsnät.

En nackdel med att ha ansvaret i en kommunal förvaltning är att kommunens förvaltningsorganisation inte är anpassad att inrymma ansvaret för järnvägsinfrastrukturen. Järnvägsfrågorna uppfattas ofta som svåra, byråkratiska och passar dåligt in i den kommunala verksamheten.

#### 4.2.2 Kommunalt bolag (helägt)

Ungefär 25 % av de kommuner som har järnvägsinfrastruktur har beslutat att lägga ansvaret för järnvägsnätet i ett helägt kommunalt bolag. En relativt vanlig lösning är att lägga ansvaret för järnvägsfrågorna i bolag som ansvarar för det kommunala gatunätet. En annan vanlig lösning är att lägga ansvaret inom kommunala fastighetsbolag.

En fördel med att lägga ansvaret för järnvägsnätet i ett kommunalt bolag är att en större affärsmässighet för järnvägsinfrastrukturen skapas med denna lösning. En annan fördel vad gäller kommunala industrispår är att det finns en tydlig koppling mellan ett kommunalt fastighetsbolag och etableringar som kräver industritomtmark och där järnvägen ofta är en strategiskt viktig förutsättning för det företag som tänker etablera ny verksamhet. Bättre kontroll av upphandlingar, kostnader och effektivare förvaltning kan också vara skäl som gör det motiverat att lägga ansvaret i ett kommunalägt bolag.

En förutsättning för att kommunen ska lägga ansvaret för järnvägsnätet i ett kommunalägt bolag är att det upprättas ett arrendeavtal mellan kommunen och bolaget. I vissa kommuner arrenderas hela fastigheten och kostnadsansvaret faller uteslutande på bolaget (kostnader för investeringar, drift och underhåll). Det finns dock exempel på kommuner där det

kommunalägda bolaget arrenderar fastigheten inklusive järnvägsinfrastrukturen och där kommunen och bolaget överenskommer att kommunen ersätter bolaget för vissa åtgärdstyper. Detta förutsätter att det tydligt regleras i arrendeavtalet då Transportstyrelsen i handläggningen av säkerhetstillståndet tittar på finansiering och ekonomisk förmåga.

#### 4.2.3 Kommunalt bolag (delägt)

I kommuner där det finns en eller flera betydelsefulla industrier finns det exempel på bolag där näringslivet och kommunen tillsammans är delägare i bolag som ansvarar för järnvägsnätet. Vanligast är att kommunen och näringslivet äger lika mycket i dessa bolag.

För kommunen är fördelen med denna lösning att näringslivet ges större inflytande avseende strategiska järnvägsfrågor men framförallt att näringslivet är med och finansierar infrastruktur som är nödvändig för företagen.

En nackdel med denna lösning är att synen på järnvägsinfrastrukturen blir alltför kommersialiserad vilket innebär att det inte skapas likvärdiga villkor mellan väg och järnväg. Denna form av samarbete mellan kommun och näringsliv är framförallt vanligast när det gäller torrterminaler och hamnar.

#### 4.2.4 Arrendera ut järnvägsinfrastrukturen med tillhörande landområde till privat aktör

Utöver de 110 infrastrukturförvaltare där kommuner är inblandade finns det ett fåtal kommuner som arrenderar ut den eller de fastigheter som omfattar järnvägsinfrastrukturen. Skälen till detta varierar men en vanlig anledning är att kommunen inte vill ta det administrativa, strategiska eller det ekonomiska ansvaret för järnvägsinfrastrukturen. Arrendeavtalen kan dock ange villkor som kommunen anser vara viktiga, t ex. att det järnvägsnät som omfattas ska vara öppet för alla järnvägsföretag. Det är också viktigt att understryka att detta förfarande kräver att det företag som kommunen har som avtalspart också har tillstånd att vara infrastrukturförvaltare.

### 4.3 Kostnader för anslutningsväxlar

En fråga som diskuterats och debatterats under flera år är den avgift som Trafikverket har tagit ut av angränsande infrastrukturförvaltare för att dessa (eller järnvägsföretagen) använder anslutningsväxel in till sin infrastruktur.

Utredningar och debatter i riksdagen har argumenterat för och emot en avgift för anslutningsväxlar. Trafikverket har motiverat avgiften med att de vill ha ersättning för de ökade drift- och underhållskostnader som en anslutningsväxel medför.

I juridisk mening behandlar inte järnvägslagen detta område vilket innebär att Trafikverket måste ta hänsyn i egenskap av myndighet till hur de behandlar andra infrastrukturförvaltare. För närvarande har regeringen angett att Trafikverket inte får ta ut denna typ av avgift. Detta gäller tillsvidare men det är inte osannolikt att avgiften i någon form kommer att återinföras.

#### 4.4 Utvecklingsmöjligheter för kommunala industrispår

En utgångspunkt för att kunna utveckla de kommunala industrispåren är om kommunen har ambitionen att vara en *aktiv* infrastrukturförvaltare eller inte. Genom arbete som konsult för Railrex AB och genom myndighetsutövning på Transportstyrelsen under flera år har erfarenheter inhämtats angående infrastrukturförvaltare som är mycket intresserade av järnvägens möjlighet inom både persontrafik- och godstrafiksidan. Dessa förvaltare ser oftast järnvägsnätet som en resurs och möjlighet snarare än att järnvägen är byråkratisk, kostsam och ineffektiv.

Aktiva förvaltare av järnvägsinfrastruktur har, oavsett driftsform för järnvägsnätet, en sak gemensamt. De har en tämligen lika syn på infrastrukturen oavsett vilket transportslag som åsyftas. Rent konkret innebär detta att dessa förvaltare försöker motivera olika former av infrastrukturavgifter för de olika transportslagen. För en kommunal förvaltning kan detta innebära inga eller mycket låga avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen med motiveringen att lastbilar inte betalar något för användningen av det kommunala vägnätet.

För en hamn eller terminal som drivs av en kommunal ägare är oftast infrastrukturavgiften högre, men den högre avgiften drabbar alla transportslag som använder hamnen eller terminalen. På så sätt är dessa *aktiva* förvaltare lika i sitt agerande.

Motsatsen till aktiva förvaltare är *passiva* förvaltare. De passiva förvaltarna ser oftast järnvägen som kostsam och regeltung med byråkratiska hinder som Transportstyrelsen ställer på verksamhetsutövarna. Många av dessa passiva förvaltare tar också ut höga infrastrukturavgifter i syfte att täcka både kostnader för järnvägsinfrastrukturen men också de administrativa kostnader som förvaltarskapet innebär.

De passiva förvaltarna finns i alla olika driftgrupper. Varuägarna påverkas beroende på vilken roll kommunen har avseende avgifter. I de kommuner som tar ut höga avgifter för utnyttjande av järnvägsspåren blir konsekvensen att varuägarnas transportkostnader stiger. Järnvägsföretagen som drabbas av denna kostnad tar i sin tur ut denna kostnad mot varuägaren.

Vad bör då en kommun som redan har tillstånd att vara infrastrukturförvaltare eller står i färd med att överväga en nyinvestering i järnvägsinfrastruktur beakta? Nedanstående förslag gäller för de kommuner som vill flytta fram sina positioner inom järnvägsområdet och göra järnvägen till en strategiskt viktig funktion för att underlätta för befintliga och presumtiva företag.

*1. Skapa organisatoriska förutsättningar för en effektiv infrastrukturförvaltning*

I ett effektivitetsperspektiv är det bäst att lägga ansvaret för järnvägsnätet i ett kommunalägt bolag som med fördel också hanterar väginfrastruktur. Det är i detta sammanhang viktigt att ägardirektiven är tydliga avseende transportpolitisk inriktning, finansiering och avgifter.

*2. Sätt in järnvägen i ett transportslagsövergripande perspektiv och lyft fram för- och nackdelar med att transportera gods på järnväg*

*3. Få politiker att förstå vad kommunen kan tjäna på att vara aktiv infrastrukturförvaltare*

Att vara en aktiv infrastrukturförvaltare kostar inte särskilt mycket förutsatt att förvaltningen av järnvägsnätet sker med en tydlig målsättning och effektivt. Att utse en person inom organisationen som har viss kompetens inom järnvägsområdet och komplettera detta med inhyrd specialistkompetens är lämpligt. För mindre kommuner kan det räcka med att endast hyra in kompetens.

I ett lokalt transportpolitiskt perspektiv kan kommunen få stor utväxling på de kommunala industrispåren genom konkurrenskraftigare industri, etableringar etc. Detta gäller under förutsättning att hänsyn tas till dessa punkter.

*4. Säkerställ finansiering till investeringar, drift och underhåll av järnvägsnätet*

Om ansvaret för järnvägsnätet läggs i ett kommunalt bolag och kommunen har ambitionen att likställa användningen av väg- och järnvägsinfrastrukturen bör kommunen noga överväga hur kostnaderna för infrastrukturen ska finansieras. För godstrafik på det kommunala vägnätet betalar denna oftast ingen skatt eller avgift som är direkt dedikerad till kommunen i fråga. Gaturummet är i princip därför en fri nyttighet. Om samtidigt ett kommunalt bolag ska ha låga avgifter för nyttjande av järnvägsnätet behöver bolaget säkerställa finansiering för investeringar, drift och underhåll.

En lämplig lösning i detta fall är att huvudmannen, kommunen, genom ett avtal mellan kommunen och bolaget lämnar garantier för att täcka kostnader för investeringar, drift och underhåll.

*5. Ha en tät dialog med befintligt och presumtivt näringsliv. Samfinansiering bör sökas.*

Järnvägsinfrastruktur är dyrt, framförallt vad gäller investeringar. Därför bör en kommun inte "sälja sig kort" i dessa frågor gentemot näringslivet. Samfinansiering av infrastruktur kommer att bli allt vanligare inom hela det transportpolitiska området. Därför är en tät dialog med näringslivet en viktig förutsättning för att skapa möjligheter till samfinansiering av järnvägsnätet.



*6. Upprätta goda kontakter med Trafikverket och intilliggande kommuner. Ingen idé att kommungrannar konkurrerar i för hög grad med varandra.*

Investeringar i järnvägsinfrastruktur för sidospår är relativt dyrt i jämförelse med andra infrastrukturer. Fördelen ligger i långa livslängder och relativt låga driftskostnader för ett sidospårsnät. Detta talar för att kommuner bör samverka med varandra när det handlar om järnvägsnät inom områdena hamnar och terminaler.

Dessutom är kostnaderna för att ansluta ett kommunalt industrispår med det järnvägsnät som staten förvaltar oftast mycket dyra. Detta talar för ett samarbete mellan kommuner om att samordna resurser. Förutom detta är en dialog med Trafikverket av största vikt, särskilt när det handlar om anslutningar till det järnvägsnät som staten förvaltar.

*7. Köpa in tjänster av specialister inom de områden som inte kommunen själv vill bygga upp kompetens inom*

Järnvägsområdet innehåller mycket särreglering som ständigt förändras. Att vara infrastrukturförvaltare är inget heltidsjobb för en normalstor kommun med ett normalstort järnvägsnät. Därför är det oftast mer kostnadseffektivt att köpa in dessa tjänster av specialister som håller sig uppdaterade på regelverk och kan ge värdefulla synpunkter inom ramen för hela infrastrukturområdet.

## BILAGA 1 DEFINITIONER

**infrastrukturförvaltare** den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen

**järnvägsfordon:** rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,

**järnvägsföretag:** den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

**järnvägsinfrastruktur:** för järnvägstrafik avsedda spår-, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande,

**järnvägsnät:** järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

**järnvägssystem:** järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen,

**tågläge:** den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod,

**tågplan:** plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period. Lag (2009:694).