



## Rapport:

# Tilldelning av tåglägen för ett effektivare utnyttjande av befintlig järnväg.

Utredning på uppdrag av Trafikanalys



Stockholm, 2011-12-07

**Vectura**  
Box 46  
171 11 Solna  
[www.vectura.se](http://www.vectura.se)

Beställare: Trafikanalys, Maria Melkersson  
Konsult: Vectura Consulting AB  
Uppdragsledare: Sara Andersson  
Utredare: Roger Nordefors  
Henrik Robertsson  
Martin Sandberg

Titel: Tilldelning av tåglägen för ett effektivare utnyttjande av befintlig järnväg.  
Objektnr: 108684

## Innehåll

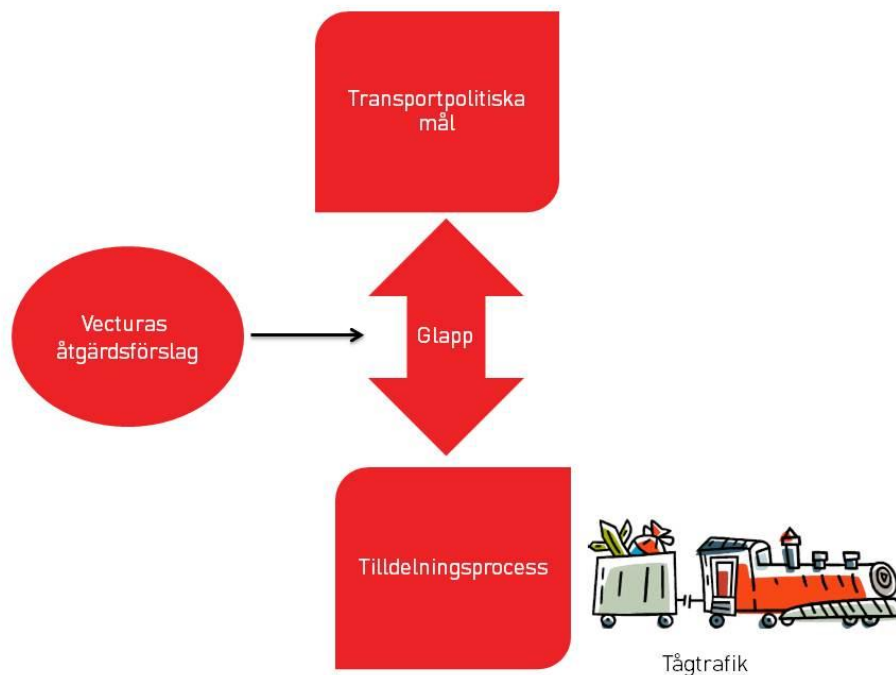
<b>1.</b>	<b>Sammanfattning och slutsatser</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Inledning</b>	<b>6</b>
2.1	Bakgrund	6
2.2	Avgränsningar	7
<b>3.</b>	<b>Dagens tilldelningsprocess</b>	<b>8</b>
3.1	Tilldelningsprocessen	8
3.2	Prioriteringskriterier	10
3.3	Antal ansökningar och tvistlösningar	11
3.4	Överklagan till Transportstyrelsen	12
<b>4.</b>	<b>Järnvägslagen</b>	<b>13</b>
4.1	Lagens tillämpningsområde	13
4.2	Tillstånd för järnvägsverksamhet	13
4.3	Tilldelning av infrastrukturkapacitet	13
4.4	Kapacitetsplanering	14
4.5	Avgifter	15
4.6	Tillsyn	15
<b>5.</b>	<b>Brister i dagens tilldelningsprocess</b>	<b>17</b>
5.1	Brister i förutsättningar	17
5.2	Brister vid tilldelning	17
5.3	Brister vid genomförandet	19
<b>6.</b>	<b>Förslag till åtgärder</b>	<b>20</b>
6.1	Åtgärder för att stärka förutsättningarna	20
6.2	Tilldelning	24
6.3	Genomförande	26
<b>7.</b>	<b>Fortsatt arbete</b>	<b>27</b>
<b>8.</b>	<b>Referenser</b>	<b>28</b>

## 1. Sammanfattning och slutsatser

Med fler aktörer och mer trafik ökar konkurrensen om utrymmet på järnvägen och därmed tilltar kapacitetsproblemen. För att möta efterfrågan måste tågtrafiken därför planeras på bästa tänkbara sätt. Planeringsarbetet sker idag inom ramen för den så kallade tilldelningsprocessen. I utredningen visar Vectura på ett antal brister i tilldelningsprocessen som gör att dess förmåga att säkerställa ett effektivt utnyttjande av järnvägen kan ifrågasättas. Ett exempel på detta är det tydliga glapp som finns till de transportpolitiska målen, se Figur 1.

I dag hanteras tilldelningen av tåglägen av Trafikverket inom den årliga tilldelningsprocessen. Arbetet med tilldelningen utgår från de enskilda aktörernas ansökningar, de tekniska förutsättningarna för spår och trafik beskrivs inom Järnvägsnätsbeskrivningen och det legala ramverket styrs av järnvägslagen. Trafikverket arbetar för närvarande med flera förslag för att utveckla av tilldelningsprocessen. Dessa förslag avser dock i första hand de senare skedena i tilldelningsprocessen och är i flera fall kopplade till den rent operativa verksamheten.

För att nå en effektivare användning av järnvägen är Vecturas bedömning att kopplingen mellan tilldelningsprocessen och de transportpolitiska målen måste tydliggöras. Ju tidigare i processen detta kan ske, desto större bedöms effekten bli. Kopplingen kan åstadkommas genom att tilldelningsprocessen kompletteras med styrande förutsättningar där det tydligt framgår hur samhället vill att järnvägen ska utnyttjas. Dessa förutsättningar blir vägledande, alternativt styrande, både när operatörer söker tåglägen och när Trafikverket tilldelar tåglägen.



Figur 1: Glapp mellan de Transportpolitiska målen och den tekniska verksamheten.

Vidare bör den samhällsekonomiska prioriteringsmodell som används vid konfliktlösning mellan olika tåglägesansökningar utvecklas så att den bättre avspeglar de effekter som uppstår inom, men även utanför, trafiksystemet.

För att komma vidare i förändringsarbetet med tilldelningsprocessen är en avgörande faktor att peka ut ansvariga aktörer och tydliga målsättningar. Vectura ställer sig tveksam till att detta ansvar ska läggas på Trafikverket då det i praktiken innebär att de skulle styra sin egen verksamhet. Ansvaret bör istället läggas på annan myndighet, förslagsvis Trafikanalys.

Vectura är medvetna om att det inte ligger i linje med järnvägslagen eller intentionerna för en avreglerad marknad att tillämpa målstyrning. Men då det finns så pass stora brister i den nuvarande tilldelningsprocessen bedömer Vectura ändå att detta krävs i ett inledande skede. I arbetet bör man dock eftersträva att utveckla de samhällsekonomiska prioriteringskriterierna för att på lång sikt komma ifrån målstyrning. Med väl utvecklade prioriteringskriterier blir tågtrafiken självreglerande och konsument- och samhällsperspektivet säkerställs.

## 2. Inledning

### 2.1 Bakgrund

Regeringen har gett Trafikanalys uppdraget att utvärdera marknadsöppningen på kollektivtrafikområdet för persontrafik. Trafikanalys initierar en rad studier för att besvara olika delfrågor i uppdraget. En viktig fråga är tilldelningsprocessen, det arbete inom vilket Trafikverket fördelar tåglägen/kapacitet på järnvägen. Vectura har i den här utredningen fått i uppdrag att beskriva problem och utvecklingsmöjligheter med tilldelningsprocessen kopplat till högtrafikerade banor med kapacitetsproblem.

#### 2.1.1 Syfte

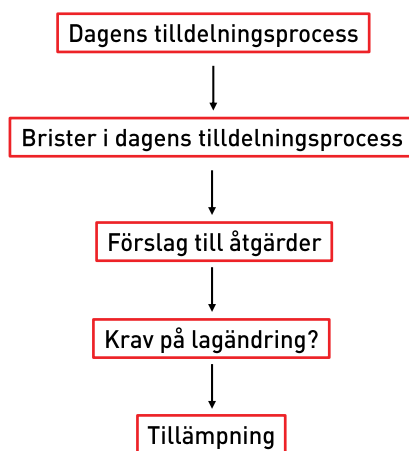
Syftet med uppdraget är att beskriva dagens tilldelningsprocess, identifiera brister och framförallt komma med förslag på åtgärder. Den övergripande frågan är; hur kan dagens tilldelningsprocess förbättras i syfte att utnyttja befintlig infrastruktur mer effektivt? Med effektivare avser Vectura här åtgärder som gynnar följande övergripande målsättningar:

- uppfyllelse av de transportpolitiska målen
- nya aktörers möjlighet att komma in på den avreglerade marknaden
- möjlighet att möta efterfrågan från olika resenärsgupper och transportköpare

#### 2.1.2 Metod

Utredningen sker stegvis på en övergripande nivå enligt Figur 2. Dagens tilldelningsprocess och dess brister sammanfattas kort. I utredningen förslås sedan åtgärder i syfte att nå ett effektivare utnyttjande av järnvägen.

För varje förslag beskrivs om det finns något bedömt hinder i järnvägslagen samt om åtgärden bedöms vara tillämpbar i dagens tilldelningsprocess. För att vara tillämpbar måste åtgärden gå att hantera inom det omfattande och tidspressade arbete Trafikverket årligen genomför i samband med tilldelningen.



Figur 2: Visar utredningens olika steg.



## 2.2 Avgränsningar

Utredningen är avgränsad till att studera hur den årliga tilldelningsprocessen används och hur den kan utvecklas för att nå ett effektivare nyttjande av järnvägen på högtrafikerade banor vid kapacitetsbrist. Exempel på högtrafikerade banor är: Ostkustbanan mellan Stockholm och Sundsvall, Västkustbanan mellan Helsingborg och Göteborg, Västra stambanan mellan Stockholm och Katrineholm eller Södra stambanan genom Östergötland och Skåne. Gemensamt för dessa banor är att de fyller ett antal olika trafikfunktioner (t.ex. för arbetspendling, långväga resor och godtransporter) samtidigt som kapacitetsbristen är påtaglig.

Utredningen har genomförts på en övergripande nivå där syftet är att tydliggöra brister och möjligheter. Inga djupare analyser eller beräkningar av trafiksystem, kapacitetsutnyttjande eller samhällsekonomiska effekter har därmed utförts.

### 3. Dagens tilldelningsprocess

Trafikverket ansvarar för planeringen av trafik på spåret och arbetet med detta sker inom den så kallade tilldelningsprocessen. I Figur 3 visas arbetsflödet från ansökan av tåglägen till färdig tidtabell. Arbetet utgår från de ansökningar om tåglägen som kommer in från i huvudsak olika operatörer. Utifrån ansökningarna fördelar Trafikverket järnvägens kapacitet. Om två ansökningar kommer i konflikt med varandra, dvs. om de har ansökt om samma utrymme på spåren, sker som en sista utväg en samhällsekonomisk prioritering. Prioriteringen ska säkerställa ett effektivt utnyttjande av järnvägen och därmed även säkerställa att uppfyllelse av de transportpolitiska målen eftersträvas. Tågplanen tas fram en gång per kalenderår och sträcker sig från december till december.



Figur 3: Figuren visar arbetsflödet från ansökan av tåglägen till färdig tidtabell.

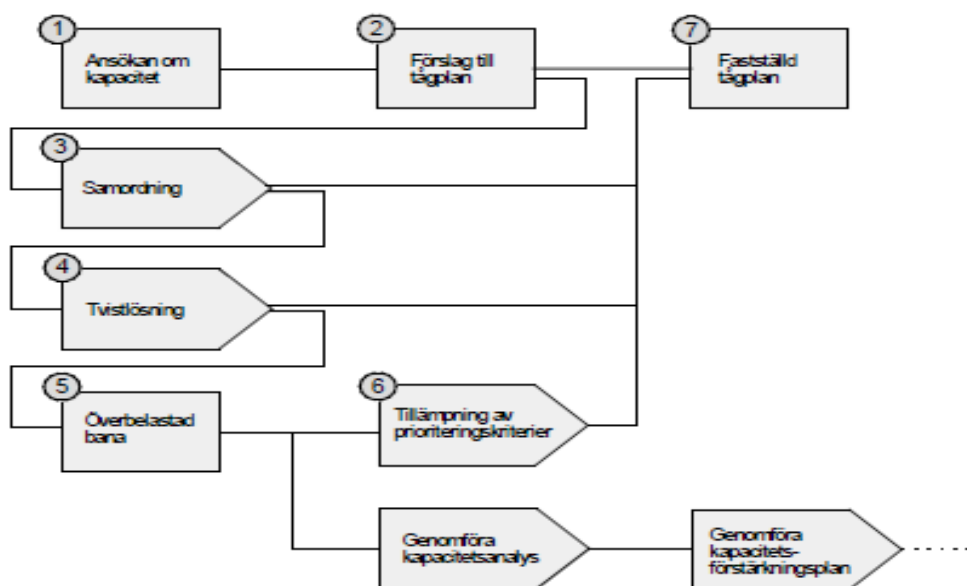
#### 3.1 Tilldelningsprocessen

I Järnvägsnätsbeskrivning finns en utförlig beskrivning om förutsättningar för ansökan samt nyttjande av infrastrukturkapacitet på statens järnvägsnät. Järnvägsnätsbeskrivningen innehåller bl.a. Trafikverkets process för tilldelning av kapacitet, vilken följer den järnvägslagstiftning och de föreskrifter som utfärdas av Transportstyrelsen.<sup>1</sup> Processen delas in i en tilldelnings- och en ad-hoc-process:

- I tilldelningsprocessen hanteras ansökningar om kapacitet till den ettåriga planen som sträcker sig från december till december.
- I ad-hoc-processen hanteras justeringar av ettårsplanen till följd av nya kapacitetsbehov. Processen används för tilldelning av tåglägen i korttidsplaneringen.

<sup>1</sup> Trafikverket (2011) Järnvägsnätsbeskrivning 2011, kap 4 Tilldelning av kapacitet.





Figur 4: Trafikverkets processkarta för tilldelning av kapacitet.

Källa: Trafikverket (2011) Järnvägsnätsbeskrivning 2011.

I Figur 4 visas Trafikverkets processkarta för tilldelning av kapacitet. Processen kan kortfattat sammanfattas som att järnvägsföretagen ansöker om kapacitet (1) hos Trafikverket som sammanställer detta i ett förslag till tågplan (2). Om ingen erinran finns från de sökande kan Trafikverket fastställa tågplanen (7). Vid intressekonflikter om kapacitet försöker Trafikverket jämkas samman de sökandes behov av kapacitet genom samordning (3). Om detta inte lyckas kan berörda järnvägsföretagen begära tvistlösning (4) där de kan föreslå lösningar av intressekonflikten. Ett särskilt Tvistlösningsråd upprättas där Trafikverket redovisar för de inblandade vilken lösning som valts och på vilka grunder. Om intressekonflikten inte gått att lösa på frivillig väg ska Trafikverket förklara den berörda delen av infrastrukturen för överbelastad (5) samt ta fram en kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan. Beslutet om att infrastrukturen är förklarad överbelastad är ett villkor för att Trafikverket ensidigt ska kunna avgöra intressekonflikten. Trafikverket fastställer tågplanen genom att använda fastställda prioriteringskriterier (6).<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Vectura (2011) Tilldelning av tågslagen på Södra stambanan genom Östergötland.

I Tabell 1 ses datum för respektive processteg under arbetet med Tågplan 2012.

Tabell 1: Viktiga datum och processteg under arbetet med Tågplan 2012.

Datum	Processteg 2011
11 april	Sista datum för ansökan till Tågplan 2012
24-26 maj	Trafikverkets interna tidtabellskonferens, Järnvägsföretagen bör vara tillgängliga
1 juni	Grafer publiceras på Trafikverket.se inför samrådsmöte
7-9 juni	Samrådsmöte Sundbyberg Inbjudan skickas separat
1 juli	Förslag till Tågplan 2012 publiceras på Trafikverket.se
8 augusti	Synpunkter på förslag till Tågplan 2012 ska ha inkommit till Trafikverket senast kl 09.00
15-18 augusti	Trafikverkets interna tidtabellskonferens, Järnvägsföretagen bör vara tillgängliga
18 augusti	Grafer publiceras på Trafikverket.se inför samordningsmöte
22-24 augusti	Samordningsmöte Sundbyberg Inbjudan skickas separat
25 augusti	Grafer publiceras på Trafikverket.se efter samordningsmöte
29 augusti	Dag för begäran om tvistlösning
5 september	Konstruktion av Tågplan 2012 avslutas. Efter detta datum utförs endast felrättningar samt rättning/ändring enligt körbarhets- och säkerhetsgranskning
6 september	Tvistlösning avslutas
6-8 september	Körbarhets- och säkerhetsgranskning av tågplanen
16 september	Fastställd tågplan 2012 publiceras
25 oktober	Ad hoc-processen startar
11 december	Tågplan börjar gälla

### 3.2 Prioriteringskriterier

Trafikverkets prioriteringskriterier ska användas vid konflikter mellan operatörer som vill använda samma tågläge. Vid konflikter utan möjlighet till tvistlösning ska Trafikverket förklara den aktuella infrastrukturen överbelastad. Detta medför att Trafikverket ensidigt kan avgöra intressekonflikten med utgångspunkt i förutbestämda prioriteringskriterier. Kriteriernas syfte är att visa på vilken av de föreslagna lösningarna som innebär att infrastrukturen användas samhällsekonomiskt mest effektivt. Trafikverket eftersträvar att prioriteringskriterierna ska vara "konkurrensneutral och icke-diskriminerande. Prioriteringen ska vara tillräckligt transparent och resultaten spårbara.<sup>3</sup>

Vid ansökan om tågläge lämnar operatörerna själva in de uppgifter som behövs för att kunna värdera dem sinsemellan. I detta ingår även att de själva ska göra en objektiv bedömning av vilket prioriteringskategori de tillhör. Vidare står preciserat att "prioriteringskategori ska väljas individuellt för varje tågläge. Kollektiv bedömning, där ett helt trafiksystem värderas tillsammans, får inte förekomma".<sup>4</sup> Med utgångspunkt i de olika prioriteringskategorierna sker tilldelning av värden som ingår i modellen för bedömning av det samhällsekonomiska värdet.

I Tabell 2 visas de poster som ingår i beräkningsmodellen. Modellen bygger på en rad förenklingar och schabloner. Den sökande fyller i ett formulär och anger själv vilken prioriteringskategori den hör till och vilket identifieringsvillkor som ska gälla. För en given

<sup>3</sup> Trafikverket (2011) Järnvägsnätsbeskrivning 2011, kap 4 Tilldelning av kapacitet.

<sup>4</sup> Trafikverket (2011) Järnvägsnätsbeskrivning 2011 del1, bilaga 4.2 – Prioriteringskriterier.

prioriteringskategori finns unika kostnadsparametrar angivna i prioriteringskategorier. Dessa ingår i beräkningsmodellen och är markerade med fet stil i tabellen.

Det kan för alla tåg förekomma stora variationer i identifieringsvillkoren, t.ex. andel resande, andel affärsresor, som gäller både över tid eller på vissa sträckor. En typ av medelvärde på egenskaper får representera tåget. Huvudregeln är att om den valda prioriteringskategorins identifieringsvillkor uppfylls på minst 40 procent av tågets sträcka och minst 40 procent av tågets antal gångdagar så får den prioriteringskategorin tillämpas på tågets hela sträcka och alla perioder/dagar.<sup>5</sup>

Tabell 2: Beräkningsmodell för samhällsekonomiska kostnader.

Beräkningspost	Beskrivning
Kostnad för transportsträcka	= [Total transportsträcka] x <b>Transportavståndskostnad (kr/km)</b>
Transporttidkostnad	= [Total transporttid] x <b>Transporttidkostnad (kr/km)</b>
Förskjutningskostnad	= [Förskjutningstid] x <b>Förskjutningskostnad (kr/min)</b>
Kostnad för uppehållsförkortning	= [Total uppehållsförkortning] x <b>Transportavståndskostnad (kr/km)</b>
Kostnad för "ej tågläge"	= ([Total transportsträcka] x <b>Transportavståndskostnad (kr/km)</b> ) + ([Fördröjd transporttid] x <b>Transporttidkostnad (kr/min)</b> ) där [Fördröjd transporttid] = [Bastid*] x (100 + Ej tåglägesgräns (%))/100 <sup>3</sup>
Kostnad för "tåg utom tidsgräns"	= Samma som kostnad för "ej tågläge"
Kostnad för brott mot styv tidtabell	Ingen kostnad för närvarande
Kostnad för osynkroniserade varianter	Ingen kostnad för närvarande
Kostnad för en associations varaktighet	= [Aktuell associationstid] x <b>Varaktighetskostnad (kr/min)</b>
Kostnad för en bruten association	= <b>Bruten associationskostnad (kr/association)</b>
Produktionskostnad för banarbete	= Banarbetets aktuella produktionskostnad (endast andelen man- och maskinkostnad)
Totalkostnad	= Summering av alla kostnadsposter för alla i planen ingående dagar.

\*) Bastid är tågets totala transporttid exklusive all tilläggstid som uppstår p.g.a. trängsel.

Den beräkningsmodell som ligger till grund för prioriteringskriterierna är en kraftig förenkling av verkligheten. I många fall kan avvikelserna mellan modellen och verkligheten bli avsevärda. I de fall den sökande kan påvisa att modellens kraftiga schablonisering av verkligheten orsakat felberäkningen kan en omprövning ske. Trafikverket kan då efter särskild prövning korrigera beräkningarna med manuella tillägg.

### 3.3 Antal ansökningar och tvistlösningar

Inför arbetet med Tågplan 2011 lämnade 42 operatörer in ansökningar om kapacitet på järnvägen. Totalt lämnade sex operatörer in begäran om tvistelösning varav det i fyra fall kvarstod tvist efter tvistelösning. För arbetet med Tågplan 2012 lämnade 47 operatörer in en ansökning. Sju operatörer lämnade in begäran om tvistelösning varav det i tre fall kvarstod tvist

<sup>5</sup> Trafikverket (2011) Järnvägsnätsbeskrivning 2011 del1, bilaga 4.2 – Prioriteringskriterier.

efter tvistelösning. Totalt fördelades ca 8 000 tåglägen i Tågplan 2012. Trafikverket hanterar även 4 000-5 000 ändringar i månaden.<sup>6</sup>

### 3.4 Överklagan till Transportstyrelsen

I det fall en operatör inte är nöjda med infrastrukturförvaltarens beslut om tilldelning, finns möjlighet att vända sig till Transportstyrelsen för att få beslutet prövat (prövning av tvist). Antalet tvister som Transportstyrelsen prövar varje år varierar något, för 2011 års tågplan prövades fem fall<sup>7</sup>. Observera att prövning av tvist är ett annat förfarande än den tvistelösning som kan ske inom tilldelningsprocessen. Prövning av tvist är ett förfarande som används först när infrastrukturförvaltaren har fattat beslut enligt Järnvägslagen och en part begär att Transportstyrelsen ska pröva frågan. Transportstyrelsen kommer då att pröva om beslutet överensstämmer med Järnvägslagen, Järnvägsförordningen och föreskriften. Transportstyrelsens beslut i tvisten bör meddelas inom två månader från det att Transportstyrelsen har fått in all den information som behövs för att pröva tvisten.<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> Muntlig uppgift Trafikverket under workshop på Trafikanalys 2011-10-18.

<sup>7</sup> Muntlig uppgift. Anders Mattsson, Transportstyrelsen 2011-12-07

<sup>8</sup> Transportstyrelsen (2009) Vägledning för att ta fram den järnvägsnätsbeskrivning 2009-11-09.

## 4. Järnvägslagen

Nedan beskrivs kortfattat de juridiska delar som påtagligt berörs av tilldelningsprocessen återfinns i järnvägslag (2004:519).<sup>9</sup>

### 4.1 Lagens tillämpningsområde

Den ovan nämnda lagen gäller enbart järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt utförande och organisation av järnvägstrafik. Lagen gäller inte för tunnelbana och spårväg då sådana spårbundna system finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

### 4.2 Tillstånd för järnvägsverksamhet

#### 4.2.1 Utföra

För att utföra järnvägstrafik krävs antingen tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd (för exempelvis underhållsarbete, museijärnväg etc.). I licensen ingår att operatören ska tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik med hänsyn till yrkeskunnande och ekonomisk förmåga samt ha försäkringstäckning för den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafik. Operatören ska också visa att tillgängliga järnvägsfordon uppfyller kraven på säkerhet. För att få organisera men inte själv utföra järnvägstrafik krävs ett tillstånd i form av auktorisation (undantag för Rikstrafiken). Detta beviljas till den som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att organisera järnvägstrafik.

#### 4.2.2 Förvalta

För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs ett säkerhetstillstånd. Infrastrukturförvaltaren har samma krav som operatörerna vad gäller ekonomisk förmåga och försäkringar. Tillståndet ska omprövas om och när verksamheten ska genomgå väsentliga förändringar, vilket förvaltaren ska meddela tillsynsmyndigheten, eller minst vart femte år.

### 4.3 Tilldelning av infrastrukturkapacitet

#### 4.3.1 Skyldigheter för infrastrukturförvaltare

En infrastrukturförvaltare är skyldig att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät. Denne ska också, på ett konkurrensneutralt och ickediskriminerande sätt, mot avgift tilldela denne infrastrukturkapacitet i enlighet med bestämmelserna i lagen. En gång per kalenderår upprättar en infrastrukturförvaltare en tågplan. Tågplanen ska börja gälla andra lördagen i december och ska gälla för en tågplaneperiod i taget. Om ett tågläge inte har utnyttjats på en månad, under normala omständigheter, ska operatören på uppmaning från förvaltaren avstå från detta och bristerna kan komma att beaktas i nästa tilldelningsperiod.

I tågplanen tilldelas både tågspår och sidospår för en tågplaneperiod i taget och den får sedan inte överlåtas. Om den trots allt överlåtes så kan operatören vägras tilldelning i nästa period. Alla som skickar en ansökan om att bedriva trafik och har en rättighet att utföra eller

---

<sup>9</sup> Lagen.nu, <https://lagen.nu/2004:519>, uttag 2011-10-12.

organisera trafik på det svenska järnvägsnätet ska få sin ansökan behandlad av infrastrukturförvaltaren. Vid tilldelningen av infrastrukturkapacitet ska förvaltaren ta hänsyn till den tidsplan som regeringen eller den av regeringen utsedda tillsynsmyndigheten har föreskrivet. Om behovet visar sig vara större än vad det finns kapacitet för kan förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med de prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande. Den som betalar en avgift har företräde vid tilldelningen av överbelastad infrastruktur. Om inte detta hjälper så ska förvaltaren tillämpa prioriteringskriterierna vid tilldelningen.

#### **4.4 Kapacitetsplanering**

Infrastrukturförvaltaren skall ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt från de ansökningar som kommit in och med beaktande av behovet av reservkapacitet. I förslaget skall även anges de tåglägen för internationell trafik som planerats med andra infrastrukturförvaltare. Infrastrukturförvaltaren skall i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet samt beakta den ekonomiska effekten på sökandenas verksamhet och andra förhållanden av betydelse för sökandena. Berörda parter skall ges möjlighet att yttra sig över förslaget till tågplan. Tidsfristen för att yttra sig får inte understiga en månad. Infrastrukturförvaltaren skall genom samordning av ansökningarna söka lösa de eventuella intressekonflikter som uppstår vid kapacitetstilldelningen. Infrastrukturförvaltaren får föreslå en sökande annan infrastrukturkapacitet än den begärda. Om ansökningarna kan samordnas, skall infrastrukturförvaltaren fastställa kapacitetstilldelningen i en tågplan. Om en intressekonflikt mellan två eller flera sökande inte kan lösas, skall infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett förfarande för skyndsamt tvistlösning.

##### **4.4.1 Kapacitetsförstärkningsplan**

Om ansökningarna inte kan samordnas trots förfarande för samordning och tvistlösning, skall infrastrukturförvaltaren snarast förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad och ange under vilka tider så är fallet. Om det är uppenbart att det kommer att bli en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen inom kommande tågplaneperiod, får infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad, innan ett förfarande för samordning inleds. När järnvägsinfrastruktur har förklarats överbelastad ska infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan. Den som betalar en extra avgift har företräde vid tilldelningen av överbelastad infrastruktur. Om möjligheten att ta ut en extra avgift inte används eller inte leder till att det avgörs vilken sökande som skall tilldelas infrastrukturkapacitet, skall infrastrukturförvaltaren tilldela kapacitet i enlighet med de prioriteringskriterier som anges i beskrivningen av järnvägsnätet. En ansökan om tågläge inom en redan gällande tågplan skall besvaras av infrastrukturförvaltaren snarast och senast inom fem arbetsdagar.

##### **4.4.2 Ramavtal**

Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller den som har auktorisation och en infrastrukturförvaltare om utnyttjande av infrastruktur för längre tid än en tågplaneperiod (ramavtal) 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.

##### **4.4.3 Trafikeringsavtal**

I samband med tilldelning av ett tågläge skall järnvägsföretaget eller den som har auktorisation och infrastrukturförvaltaren ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som

behövs för utnyttjande av tågläget (trafikeringsavtal). Avtalsvillkoren skall vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande. Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats.

#### 4.4.4 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

Ett trafikeringsavtal ska innehålla villkor om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter, som ska gälla vid normala driftsförhållanden. Kvalitetsavgiften ska betalas av den part som orsakar avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen. I ett trafikeringsavtal får undantag göras från kravet på verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i fråga om:

- lågt trafikerade järnvägsnät,
- delar av järnvägsnät, där risken för driftsstörningar på grund av parts avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen är obetydlig, och
- tider på dygnet då risken för driftsstörningar på grund av sådana avvikelser är obetydlig

### 4.5 Avgifter

#### 4.5.1 Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen

En infrastrukturförvaltare skall ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen, fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon.

Infrastrukturförvaltaren får för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen ta ut en extra avgift för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur. Har infrastrukturförvaltaren inte gjort eller genomfört en kapacitetsförstärkningsplan får den extra avgiften dock inte tas ut utan tillsynsmyndighetens godkännande. Sådant godkännande skall lämnas om planen inte kan genomföras på grund av omständigheter utanför förvaltarens kontroll eller om de alternativ som står till buds för att komma till rätta med överbelastningen, inte är ekonomiskt eller finansiellt rimliga.

#### 4.5.2 Särskilda avgifter

Infrastrukturförvaltaren får, för att uppnå kostnadstäckning, ta ut högre avgifter om det är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Avgifterna får inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen.

### 4.6 Tillsyn

#### 4.6.1 Allmänna bestämmelser

Tillsynsmyndigheten skall utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats med stöd av lagen.

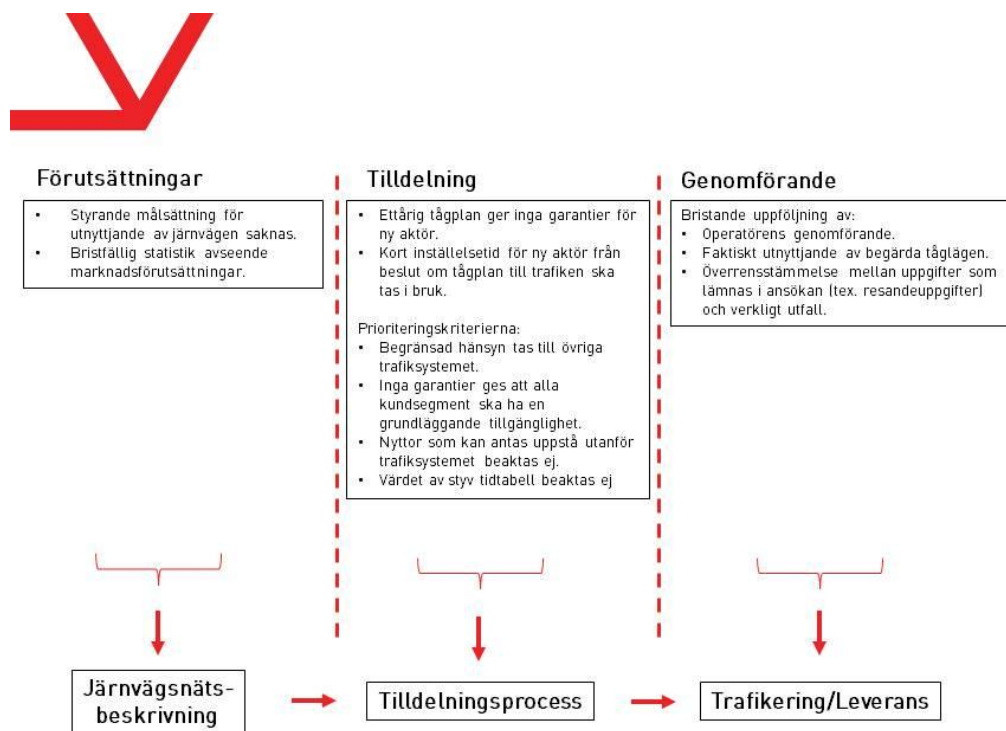
Den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag skall på begäran av tillsynsmyndigheten lämna sådana uppgifter om sin verksamhet som myndigheten behöver för att förse Europeiska gemenskapernas kommission och Europeiska järnvägsbyrån (ERA) med underlag i deras regelutvecklingsarbete. Den som bedriver verksamhet som omfattas av denna



lag skall till den myndighet regeringen bestämmer lämna sådana uppgifter som behövs för förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet.

## 5. Brister i dagens tilldelningsprocess

I detta avsnitt beskrivs identifierade brister i tilldelningsprocessen. Dessa har definierats utifrån hur väl tilldelningsprocessen förmår att leva upp till de målsättningar som satts upp för utnyttjande av järnvägen, se avsnitt 2.1.1. Bristerna är indelade i tre grupper vilka utgår från Förutsättningar, Tilldelning och Genomförande, se Figur 5.



**Vectura**

Figur 5: Identifierade brister i den årliga tilldelningsprocessen.

### 5.1 Brister i förutsättningar

Förutsättningarna för tilldelningsprocessen beskrivs i järnvägsnätsbeskrivningen. Järnvägsnätsbeskrivningen ger en operatören som vill ansöka om kapacitet/tåglägen grundläggande teknisk information och infrastruktur, kapacitet och trafik.

I Järnvägsnätsbeskrivningen framgår dock inte vilka målsättningar samhället har satt för järnvägssystemet. Det framgår heller inte vilka marknadsförutsättningar den enskilda operatören kan förvänta sig. Under avsnitt 6, Förslag till åtgärder, beskrivs detta mer utförligt.

### 5.2 Brister vid tilldelning

#### 5.2.1 Ettårig tågplan

I tilldelningsprocessen tilldelas tåglägen på ett års basis. Den förhållandevis korta tidshorizonten gör det svårare för nya aktörer att ta sig in på marknaden då detta ofta är

förknippat med stora investeringar. Detta hämmar sannolikt konkurrensen på persontrafikmarknaden och därmed även målsättningen med avregleringen.

I ett andra led påverkas även annan verksamhet som är beroende av tågtrafiken, t.ex. anslutande bussar, som kan få problem att planera sin verksamhet på längre sikt än ett år.

Även ur ett resenärsperspektiv kan den korta tidshorisonten skapa en osäkerhet. För den enskilde resenären finns inte en långsiktig trygghet att t.ex. den dagliga pendlingstrafiken fortsatt ska gå.

#### 5.2.2 Systemperspektivet beaktas ej

Den grundläggande principen för Trafikverkets prioriteringskriterier i en tvistesituation att välja den lösning av konflikter mellan sökande som ger den största samhällsekonomiska nyttan. Prioriteringskriterierna pekar ut den lösning som ska förordas med hjälp av en beräkningsmodell där varje enskilt tågläge hanteras för sig. En kollektiv bedömning där ett helt trafiksystem värderas får alltså inte förekomma, än mindre ett trafikslagsövergripande hänsynstagande.<sup>10</sup> Vad som bedöms vara samhällsekonomiskt korrekt prioritering mellan enskilda tåglägen kan därmed stå i konflikt med de övergripande transportpolitiska målen.

#### 5.2.3 Kort inställelse tid mellan ansökan och fastställd tågplan

Inför arbetet med Tågplan 2012 var sista datum för ansökan 11 april och ett preliminärt besked om tågplanen publicerades den 1 juli på Trafikverkets hemsida. Tågplanen fastställs och publicerades sedan den 16 september. För en ny operatör är inställelsetiden i dagens tilldelningsprocess mellan att ha fått besked om aktuellt tågläge till att trafiken tas i bruk bara några månader. Att det är så pass kort om tid mellan besked till att trafiken ska tas i bruk gör det svårt för nya operatörer att ställa in sig på att köra trafiken.

#### 5.2.4 Grundläggande tillgänglighet garanteras ej

I Funktionsmålet står det att "Transportsystemet användning ska ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet". I en tvistelösning med prioriteringskriterierna jämförs enskilda ansökningar/tåglägen mot varandra utan att hänsyn tas till den funktion det enskilda tågläget är tänkt att fylla. I förlängningen riskerar därmed den *grundläggande tillgängligheten* att prioriteras bort.

#### 5.2.5 Systemperspektiv saknas vid den samhällsekonomiska prioriteringen

I dagens tilldelningsprocess beaktas inte alla nyttor som uppstår utanför trafiksystemet, t.ex. är det tveksamt om hänsyn tas till hela värdet av god tillgänglighet inom en arbetsmarknad. Vidare beaktas inte den samhällsnytta och de synergieffekter som uppstår genom att ett tåg ingår i ett större trafiksystem, framför allt om det ingår i ett transportslagsövergripande trafiksystem där t.ex. resenären eller transportköparen beroende av kopplingar mellan olika trafikslag.

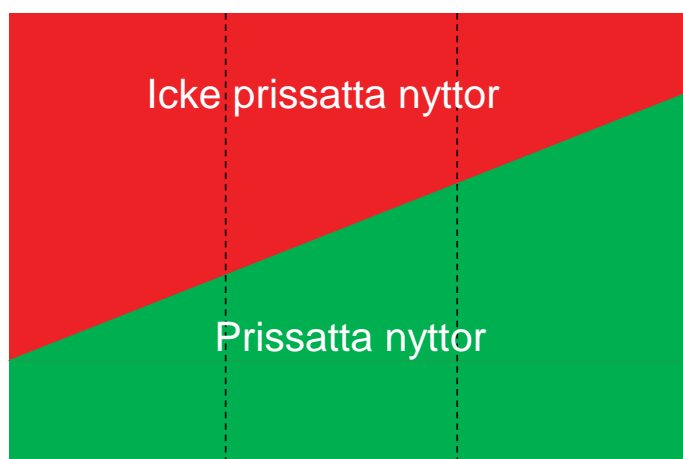
Prissatta nyttor, så som restidsvinster och biljettintäkter, har i dag en avgörande betydelse i den samhällsekonomiska prioriteringen.<sup>11</sup> Det finns här en uppenbar risk att prioriteringskriterierna missgynnar trafikslag vars nyttor till stor del är utgörda av icke prissatta nyttor.

---

<sup>10</sup> Trafikverket (2011) Järnvägsnätsbeskrivning 2011 del1, bilaga 4.2 – Prioriteringskriterier s. 7.

<sup>11</sup> Vectura (2011) Tilldelning av tåglägen på Södra stambanan genom Östergötland

I Figur 6 illustreras hur den totala nyttan genererad av olika trafikslag fördelas mellan icke beräkningsbara och beräkningsbara nyttor. Till exempel utgörs en stor del av pendeltågstrafikens totala nytta av icke prissatta nyttor så som arbets- och bostadsmarknadseffekter medan snabbtågarnas nyttor till stor del utgörs av prissatta effekter så som restidvinster och biljettintäkter. Trots detta jämförs och prioriteras olika trafikfunktioner mot varandra, likt äpplen och päron, i den samhällsekonomiska modellen.



## Pendeltåg    Regionaltåg    Snabbtåg

**Figur 6:** Illustrerar hur den totala nyttan genererad av olika trafikslag fördelas mellan icke prissatta och prissatta nyttor.

Källa: Vectura (2011) Tilldelning av tåglägen på Södra stambanan genom Östergötland

Ytterligare ett exempel på att systemperspektivet utelämnas är att ingen hänsyn tas till värdet av styv tidtabell. I rapporten "Effekter av förändrade tåglägen - för Östgötapendeln och dess resenärer" (KTH/Vectura 2010) har man påvisat värdet av att pendeltågen har en styv och taktfast tidtabell. I arbetet, vilket baseras på ett stort antal resenärsintervjuer, konstateras att om den styva tidtabellen går förlorad, förloras även samhällsnyttor vilka väl motsvarande värdet av de restidvinster som snabbtågen kan tillgodoräkna sig. Detta kan ses som ett exempel på ett faktiskt värde som inte ingår i utvärderingen av det samhällsekonomiska värdet.<sup>12</sup>

### 5.3 Brister vid genomförandet

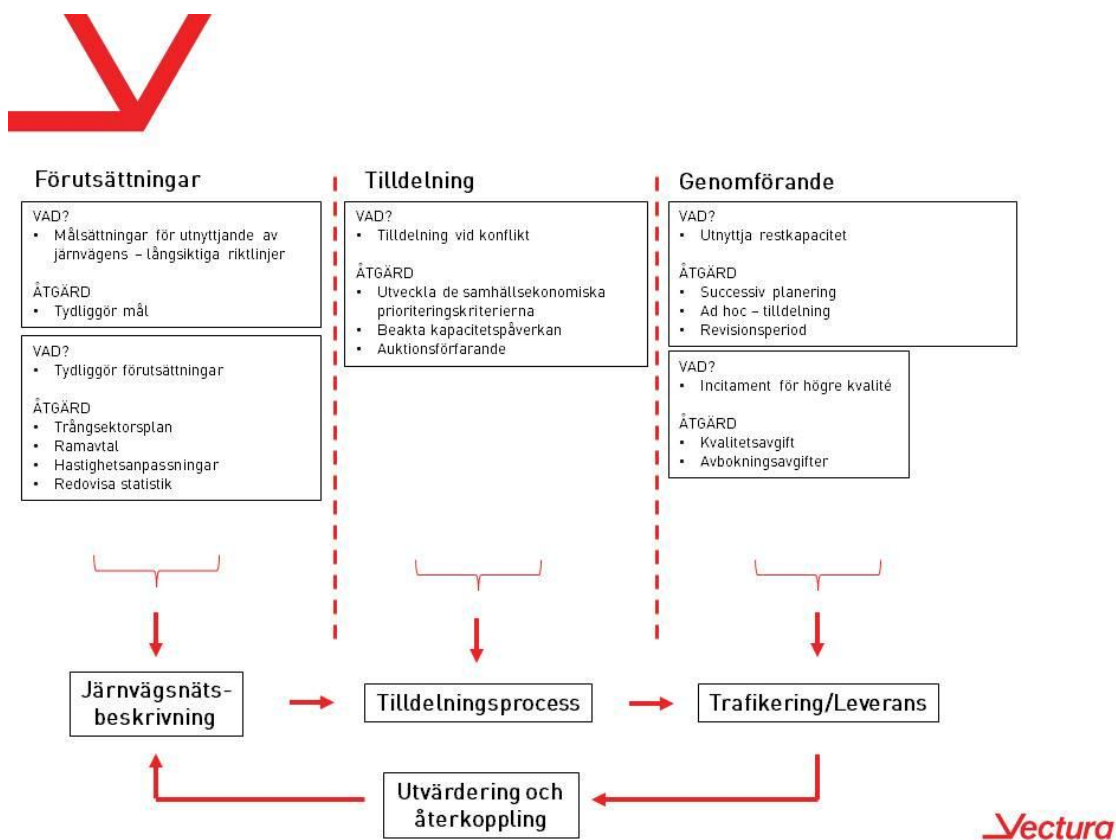
#### 5.3.1 Bristande uppföljning

Det finns även brister avseende uppföljning av operatörernas verksamhet och järnvägens nyttjande. Hur har t.ex. operatörerna utfört sitt arbete? Har alla sökta tåglägen utnyttjats? Överensstämmer de uppgifter om t.ex. resande som operatören angett i sin ansökan med det verkliga utfallet? Detta är några exempel på uppgifter som vore värdefulla att samla in under pågående trafikering för att t.ex. använda i en utvärdering av järnvägens utnyttjande. Utan insamling av dessa uppgifter är det svårt att göra en utvärdering av utnyttjandet av järnvägen.

<sup>12</sup> KTH/Vectura (2010) Effekter av förändrade tåglägen - för Östgötapendeln och dess resenärer.

## 6. Förslag till åtgärder

Förslagen till åtgärder för att utveckla tilldelningsprocessen syftar till att effektivisera utnyttjandet av befintlig infrastruktur, dvs. hur kan järnvägen på kort sikt och utan investeringar i infrastruktur utnyttjas mer effektivt. Behovet av effektivisering uppstår vid kapacitetsbrist och metoden för att nå dit kan variera beroende på olika järnvägssträckors förutsättningar. Åtgärderna är indelade i tre grupper vilka utgår från Förutsättningar, Tilldelning och Genomförande, se Figur 7.



Figur 7: Figuren visar förslag på åtgärder för ett effektivare kapacitetsutnyttjande samt var åtgärderna kan implementeras.

### 6.1 Åtgärder för att stärka förutsättningarna

Förutsättningarna för tilldelningsprocessen beskrivs i Järnvägsnätsbeskrivningen.

Järnvägsnätsbeskrivningen ger från ett tekniskt perspektiv grundläggande information om infrastruktur, kapacitet och trafik. Vectura ser här ett utvecklingsbehov i syfte att även tydliggöra konsument- och samhällsperspektivet och därmed koppla an till de övergripande målen.

#### 6.1.1 Tydliggör målsättningar för utnyttjande av järnvägen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det kan konstateras att målet är allmänt skrivet och att det inte rakt av kan tillämpas för att t.ex. avgöra vilken tåglägesansökan som skall ges företräde framför en annan.

För att ändå komma framåt i sitt arbete använder Trafikverket olika modeller för att beräkna den samhällsekonomiska nyttan av en åtgärd. Tanken är att en högre samhällsekonomisk nytta/effektivitet indikerar måluppfyllelse. Den modell som används i tilldelningsprocessen har fördelen att vara enkel och transparent men den utelämnar samtidigt flera viktiga förutsättningar och effekter, se avsnittet om brister vid tilldelning **Fel! Hittar inte referenskälla..** Det skapar en osäkerhet kring modellens resultat och det finns därmed en risk att tilldelningsprocessen leder bort från, istället för mot, de transportpolitiska målen.

Som komplement till den samhällsekonomiska utvärderingen och för att begränsa osäkerheten med densamma ser Vectura en möjlighet att redan i Järnvägsnätsbeskrivningen tydliggöra hur den aktuella sträckan ska utnyttjas. Det kan göras genom att de övergripande målen preciseras till en nivå där de blir vägledande alternativ styrande för de operatörer som söker tåglägen samtidigt som de blir ett operativt stöd i Trafikverkets arbete. Som ett exempel skulle godstrafik i ett visst stråk ges en högre prioriteras under vissa timmar av dygnet medan regionatågstrafik med en tydlig föunktion för arbetspendling prioriteras upp i viktiga pendlarstråk.

Vectura är medvetna om att det inte ligger i linje med järnvägslagen eller intentionerna för en avreglerad marknad att tillämpa målstyrning. Men då det finns så pass stora brister i den nuvarande tilldelningsprocessen bedömer vi ändå att detta krävs "vägledning" i ett inledande skede. I arbetet bör man dock eftersträva att utveckla de samhällsekonomiska prioriteringskriterierna för att på lång sikt komma ifrån målstyrning. Med väl utvecklade prioriteringskriterier blir tågtrafiken självreglerande och konsument- och samhällsperspektivet säkerställs.

Vectura bedömer att det inte finns några hinder i lagen att implementera tydligare riktlinjer i Järnvägsnätsbeskrivningen. Dock kan det ifrågasättas om det är i linje med lagen att definiera styrande förutsättningar. Detta bör testas i lagen. Förslaget anses även vara tillämbart i dagens tilldelningsprocess.

Med en tydligare riktlinjer blir det även lättare att genomföra andra åtgärder som underlättar tilldelningsarbetet och bidrar till att nå en effektivare användning av järnvägen. Nedan ges några förslag till sådana åtgärder.

#### 6.1.2 Hastighetsanpassning

I takt med att resandet och marknaden för persontrafik på järnväg har växt har nya trafikupplägg och koncept utvecklats och anpassats efter de behov resenärer och transportköpare har. Utvecklingen måste ses som positiv men den har samtidigt lett till ökad trafik och allt större hastighetskillnaderna mellan olika tåg. Det i sin tur har på flera bansträckor lett till kapacitetsbrist och återkommande konflikterna mellan olika trafikupplägg.

En möjlig åtgärd för att minska antalet konflikter kan vara att införa en "norm" för vilken hastighet som ska gälla. En parallell kan dras till vägsidan där trafiken kan styras mot mer enhetliga hastigheter vid tät trafik i syfte att öka framkomligheten. Ett exempel är Essingeleden i Stockholm där skyltad hastighet kan anpassas efter trafikintensitet.

För sträckor där hastighetskillnaderna i dag utgör ett problem föreslår Vectura att Järnvägsnätsbeskrivningen kompletteras med en norm eller ett intervall för vilken hastighet som ska eftersträvas. Om en operatör väljer att söka tåglägen som avviker från normen bör

detta beaktas i tilldelningsprocessen. Syftet blir att säkerställa en hög framkomlighet och kvalitet i tågtrafiken.

Vectura ser inga hinder med att komplettera Järnvägsnätsbeskrivningen med riktlinjer, en norm eller ett intervall, för vilken hastighet som ska eftersträvas. Dock kan det även här ifrågasättas om det är i linje med lagen att definiera styrande förutsättningar. Detta bör testas i lagen. Förslaget anses även vara tillämpligt i dagens tilldelningsprocess.

### 6.1.3 Trångsektorsplan

Trafikverket tillämpar idag trångsektorsplaner för storstadsområdena Stockholm - Mälardalen, Göteborg och Skåne. Trångsektorsplanen utgår från befintlig infrastruktur och definierar ett bestämt trafikeringssmönster i syfte att nå ett stabilt trafiksystem med ett effektivt utnyttjande av kapaciteten samt att upprätthålla punktlighet och robusthet.

En trångsektorsplan skulle även kunna utnyttjas för att tydliggöra hur kapaciteten ska fördelas mellan olika trafikfunktioner, dvs. andelen godståg, snabbtåg, regionalståg, pendeltåg, etc. Det förutsätter dock att det finns tydligt preciserade mål för detta.

Genom att trångsektorsplanen publiceras i järnvägsnätsbeskrivningen kan den gälla som förutsättning eller vägledning vid ansökan om tåglägen och vid konstruktion av tidtabeller. Det ger en efterfrågad tydlighet och tydliggör samtidigt de ekonomiska riskerna för de inblandade parterna. Vidare föreslår Vectura att trångsektorsplanen blir flerårig för att på så vis skapa stabilitet i trafiksystemet.

En utmaning för infrastrukturförvaltaren (normalt Trafikverket) blir att avgöra hur fördelningen av kapacitet ska se ut för att bäst efterlikna den faktiska efterfrågan. Här kan en första vägledning vara att utgå från den fördelning av kapacitet som rådde innan kapacitetsproblemen uppstod.

Genom att upprätta en trångsektorplan där varje enskilt segment får ett begränsat utrymme så kan inte utvecklingen ske på annan trafikfunktions bekostnad. Vectura bedömer att detta kommer att medföra att kreativa lösningar tvingas fram inom varje enskilt segment för att maximera nyttan av varje enskilt tågläge.

Vectura bedömer att lagen behöver testas med avseende på skrivelsen i Järnvägslagen (Kap 6 1§). Där står att "alla ansökningar måste behandlas av infrastrukturförvaltaren innan beslut om tågtilldelning fattas". En infrastrukturförvaltare är skyldig att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Om processen istället sker omvänt, dvs. att infrastrukturförvaltaren beslutar vilken trafik som ska bedrivas inom ett visst tågläge och operatörerna därefter får ansöka, krävs eventuellt en översyn av lagen.

Bortsett från osäkerheten i vad lagen säger bedömer Vectura att åtgärden är tillämplig i dagens tilldelningsprocess.

### 6.1.4 Flerårigt ramavtal för kapacitet på järnväg

Enligt järnvägslagen är det idag möjligt att teckna ramavtal för kapacitet på järnväg men med förbehållet att avtalet inte får utestänga annan aktör. Behovet att teckna ramavtal uppstår dock först vid kapacitetsbrist då det råder konkurrens om tåglägen. Det innebär att behov och möjlighet inte matchar varandra och följaktligen finns idag inga ramavtal.



Vectura utredde under våren 2011 på uppdrag åt Trafikverket samhällsekonomiska effekter till följd av tecknade av ramavtal för kapacitet<sup>13</sup>. En förutsättning i utredningen var att Vectura inte skulle ta hänsyn till begränsningar i järnvägslagen. I utredningen tydliggjordes tre situationer då ramavtal kan vara användbart som verktyg för att nå högre samhällsekonomisk effektivitet. Dessa var:

- när ramavtal kan utnyttjas för att säkerställa en för samhället viktig transportfunktion
- när ramavtal kan kopplas till en motprestation, exempelvis större investeringar som gynnar flera aktörer
- när ramavtal kan formuleras så att marknaden för persontrafik på järnväg blir attraktiv för fler aktörer och därigenom verkar för en ökad konkurrens

Utgångspunkten för tecknande av ramavtalet bör därmed vara ett konsument- och samhällsperspektiv. Kan samhället tjäna på att ett ramavtal tecknas så bör möjligheten ges och beskrivning av syfte och villkor framgå i järnvägsnätsbeskrivningen.

I en internationell jämförelse kan man se att EU:s järnvägsdirektiv har tolkats olika i Tyskland och Sverige. I Tyskland låter man 75 procent av kapaciteten tecknas för ramavtal och övriga 25 procent är öppet för tilldelning.

Vectura bedömer således att lagen behöver testas med avseende på restriktionen "att annan sökande inte får hindras på grund av ramavtalet". Bortsett från osäkerheten i vad lagen säger bedömer Vectura att åtgärden är tillämpbar i dagens tilldelningsprocess.

Frågan om ramavtal tas även upp i Trafikverksrapporten "Ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg för en längre tidsperiod" som är ute på remiss t.o.m. 2 december 2011.

#### 6.1.5 Redovisa statistik

En grundläggande förutsättning för att kunna utvärdera och förbättra dagens utnyttjande av järnvägen är att redovisa statistik avseende dagens funktion och dess marknadsförutsättningar. Det finns som tidigare beskrivits brister i den offentliga statistiken avseende marknadsförutsättningar som t.ex. uppgifter om dagens resande och trafikflöden. Detta försvårar möjligheterna för en ny aktör att ge sig in på marknaden samt möjligheten för t.ex. Trafikverket att utvärdera genomförd tågplan.

Vectura anser att förutsättningarna för att driva trafik bör förtydligas och framgå i järnvägsnätsbeskrivningen. Genom att systematiskt samla in uppgifter om trafikeringen/leveransen kan uppföljning mot de transportpolitiska målen göras och även underlätta för nya operatörer att ge sig in på marknaden.

Vectura bedömer inte att det finns några hinder i lagen för att samla in statistik avseende marknadsförutsättningar. Det finns en rad olika möjligheter att presentera statistiken utan att avslöja de enskilda operatörernas "marknadshemligheter". Det kan t.ex. ske genom att resandet med flera operatörer aggregeras till en totalnivå. Vectura anser även att förslaget är tillämpbart i dagens tilldelningsprocess.

---

<sup>13</sup> Vectura (2011) Samhällsekonomiska effekter till följd av ramavtal för tågtrafik.

## 6.2 Tilldelning

Tilldelningen är en utvärdering av de tåglägesansökningar som har lämnats in och en konstruktion av en tidtabell. Vectura vill koppla utvärderingen av tilldelningen tydligare till de övergripande målen samt tydliggöra varje enskild operatörs ansvar.

### 6.2.1 Utveckla de samhällsekonomiska prioriteringskriterierna

De samhällsekonomiska prioriteringskriterierna bör utvecklas så de tar ett bredare grepp om de effekter som uppstår inom och utanför järnvägssystemet. För en mer rättvisande jämförelse i en tvistelösning mellan exempelvis kommersiell trafik och samhällssubventionerad trafik krävs att de samhällsekonomiska prioriteringskriterierna utvecklas och även omfattar nyttor som uppstår genom t.ex. systemeffekter eller regionala samhällseffekter.

Vectura föreslår att befintlig modell utvecklas så att den även tar hänsyn till ett bredare systemperspektiv avseende trafik och samhälle. På detta sätt bedöms tvistelösningen med prioriteringskriterierna bli mer rättvis samt gå i linje med det övergripande transportpolitiska målet.

Exempel på beräkningsbara nyttor som kan läggas in i prioriteringsmodellen är:

- kapacitetspåverkan (se avsnitt 6.1.2)
- systemperspektiv, t.ex. effekter för anslutande trafik
- värdet av en styv tidtabell

Vectura anser även att det är viktigt att icke beräkningsbara effekter ingår som underlag vid prioritering mellan olika ansökningar. Det kan t.ex. vara:

- de ansökta tåglägets roll i en större produktionskedja
- alternativa transportlösningar
- dynamiska effekter inom samhället

Vectura bedömer ej att det finns några hinder i lagen mot att utveckla de samhällsekonomiska prioriteringskriterierna. Utvecklingen av den samhällsekonomiska modellen måste ske på ett sådant sätt att den blir tillämpbar i tilldelningsarbetet.

### 6.2.2 Auktionsförfarande

I Trafikverkets rapport *Ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg för en längre tidsperiod* föreslås att om en intressekonflikt inte kan lösas genom prioriteringskriterierna bör den hanteras genom en budgivning (auktion) som baseras på en andraprisprincip.<sup>14</sup> Det innebär att alla intressenter lämnar ett bud. Den budgivare med högst bud vinner, men betalar ett pris som motsvarar det näst högsta anbudet. Den (eller de) förlorande parterna erbjuds inget ersättande tågläge. Eventuellt nytt tågläge söks i ad-hocprocessen<sup>15</sup>.

Vectura anser att förslaget bör prövas men med restriktionen att ett sådant förfarande enbart blir möjligt om auktionen står mellan operatörer inom samma trafikslag, dvs. godståg mot godståg, pendeltåg mot pendeltåg osv.

---

<sup>14</sup> Trafikverket (2011) *Ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg för en längre tidsperiod*.

<sup>15</sup> Trafikverket. *Järnvägsnätsbeskrivningen 2011*. Kap 4

Vectura bedömer ej att det finns några hinder i lagen mot auktionsförfarande. Vectura anser även att förslaget är tillämbart i dagens tilldelningsprocess.

### 6.3 Genomförande

Vectura har i denna utredning valt att fokuserat på förslag som ligger innan genomförandet. I detta avsnitt redogörs mycket kort för de projekt som Trafikverket driver med syfte att utnyttja restkapacitet på spåret samt för att förbättra kvalitén i själva leveransen.

Trafikverket driver nedanstående tre arbeten i syfte att bättre utnyttja restkapaciteten som finns på spåren:

- Ad-Hoc processen: I Ad hoc-processen hanteras ansökningar på restkapacitet i den ordning som de kommer in samt att justeringar av tidigare tilldelad kapacitet görs.
- Successiv tilldelning: Projektets mål är att ha utvecklat och infört en ny planeringsprocess omfattande en indelning av tågläge i en leverans- och en produktionsnivå, ändringshantering av tåglägen samt en produktionsplanering där produktionsplanen successivt förbättras.
- Revisionsperiod: Tågplanen delas upp i tre perioder. Ändringar samlas upp under respektive period och justeras sedan under en förutbestämd tid.

Trafikverket driver nedanstående två arbeten i syfte att ge incitament till högre kvalitet på leveransen.

- Kvalitetsavgift: Kvalitetsavgifter avser den avgift som utgår för operatören om denne inte följer det leveransavtal som slutits.
- Avbokningsavgifter: Avbokningsavgifter avser den avgift som utgår för en operatör om denne säger upp sitt tågläge för sent. Ju närmare avgång desto högre avgift. Syftet med avgiften är att undvika att operatörer överbokar tåglägen.

## 7. Fortsatt arbete

I utredningen har ett antal åtgärdsförslag presenterats med varierande omfattning. I ett inledande skede föreslår Vectura nedanstående förslag till fortsatt arbete:

- Tydliggör hur de övergripande målen för transportsystemet kan brytas ner för att bli operativt tillämpbara. Här kan erfarenheter hämtas från Trafikverket arbete med att utveckla "Åtgärdsvalsprocessen". Processen används i den nationella investeringsplaneringen och syftar bl.a. till att tydliggöra vilka anspråk som finns på infrastrukturen och hur åtgärder ska anpassas för att bäst matcha dessa anspråk.
- De samhällsekonomiska prioriteringskriterierna bör utvecklas så att hänsyn även tas till systemeffekter inom trafiksystemet. I ett första skede föreslår Vectura att en utvärdering görs av vilka komponenter som är önskvärda att implementera samt vilka komponenter som är rimliga att implementera i beräkningsmodellen.
- Möjligheten att upprätta en "Samlad effektbedömning" bör utvärderas. Effektbedömningen omfatta både beräkningsbara och icke beräkningsbara nyttor. Erfarenheter kan hämtas från den mall för effektbedömningar som Trafikverket arbetat fram för användning i den nationella investeringsplaneringen.
- Tydliggör förutsättningarna och behov för insamling av statistik kopplat till genomförde av tågplan.
- Testa om föreslagna åtgärder är genomförbara med hänsyn till gällande lagstiftning.

## 8. Referenser

Frida Johansson KTH/Vectura (2010) Effekter av förändrade tåglägen - för Östgötapendeln och dess resenärer, Examensarbetet KTH, 2010-08-31.

Trafikverket (2011) Järnvägsnätsbeskrivning 2011, kap 4 Tilldelning av kapacitet, Utgåva 2011-06-20.

Trafikverket (2011) Järnvägsnätsbeskrivning 2011 del1, bilaga 4.2 – Prioriteringskriterier utgåva 2010-06-20.

Trafikverket (2011) Ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg för en längre tidsperiod, Remisshandling 2011-06-22.

Transportstyrelsen (2009) Vägledning för att ta fram den järnvägsnätsbeskrivning 2009-11-09, TS JV 2009:020.

Vectura (2011) Samhällsekonomiska effekter till följd av ramavtal för tågtrafik, 2011.

Vectura (2011) Tilldelning av tåglägen på Södra stambanan genom Östergötland, 2011-02-10.

Vectura är marknadsledande teknik konsulter inom transportinfrastruktur och rörelseplanering. Vectura löser komplexa transportutmaningar och står för ett unikt kunnande i samspelet mellan transportslagen. Vi hjälper våra kunder att utveckla hållbara transportsystem och erbjuder tjänster inom utredning och analys, projektering, bygg- och projektledning samt drift och underhåll.

Vi är 1100 konsulter och finns på 40 orter i Sverige samt i Köpenhamn.

[www.vectura.se](http://www.vectura.se)

***Vectura***