

Datum 2010-12-06

## 16. Anmälningssärenden

**Meddelande om delegeringsbeslut**  
enligt delegationsordning (beslutad 070827 §77 dnr 139/2007)  
gällande Lag om färdtjänst och Lag om Riksfärdtjänst.

Period	2010-10-01—2010-10-31
<b>Beslut om tillstånd till färdtjänst</b>	
Bifall	482
Bifall ledsagare	7
Avslag	42
Delavslag	19
<b>Beslut om tillstånd till riksfärdtjänst</b>	
Bifall	22
Avslag	5
Delavslag	2
Total:	579

## INBJUDAN

Borlänge 2010-11-04

Ärendenr: TRV 2010/32527

Projektnr:

Ert datum:

Ert ärendeID:

Enligt sändlista Utökat samråd om JNB 2012

Diariet



# TRAFIKVERKET

Trafikverket

781 89 Borlänge  
Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon:  
Texttelefon: 0243-750 90  
[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)  
[registrator@trafikverket.se](mailto:registrator@trafikverket.se)

Håkan Dahlkvist  
Trafik Försäljning

Direkt: 0243-44 56 31  
Mobil:

## Utökat samråd om Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2012

Med detta brev informerar Trafikverket om det kommande utökade samrådet om Järnvägsnätsbeskrivning 2012 avseende förändring av vissa avgiftsvillkor för trafik på den fasta förbindelsen över Öresund.

### FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR SAMRÅDET

Samrådstiden inleds den 11 november 2010.

Samrådstiden avslutas den 25 november 2010, kl. 15.00. Samrådssvaren ska då ha inkommit till:

Trafikverket  
Järnvägsnätsbeskrivning 2012/u  
781 89 Borlänge

eller via e-post till [networkstatement@trafikverket.se](mailto:networkstatement@trafikverket.se)

Samrådsunderlaget och sändlistan publiceras på Trafikverkets webbplats, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se), och finns tillgängligt fr.o.m. den 11 november 2010.

Den fastställda Järnvägsnätsbeskrivningen publiceras på Trafikverkets webbplats den 10 december 2010.

Med vänlig hälsning

Kenneth Håkansson  
Chef Trafik Försäljning

enligt uppdrag, Håkan Dahlkvist



2010-11-10

Ärenden: TRV 2010/32527

Trafikverket

Besöksadress:  
 Telefon:  
 Texttelefon: 0243-750 90  
 www.trafikverket.se  
 registrator@trafikverket.se

Håkan Dahlqvist, Tjfa

Direkt: 0243-44 56 31  
 Mobil:

Diariet

## Samrådsunderlag, utökat samråd järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2012

Detta samrådsunderlag ingår i samrådet om JNB 2012 och ersätter angivna avsnitt i tidigare publicerad samrådsutgåva om JNB 2012, TRV 2010/32527, daterad 2010-10-04. Justeringar anges med kursiv/understruken text i tabellen nedan.

Tidigare lydelse i samrådsutgåva 2010-10-04	Ny lydelse
<p><b>6.1.1.3 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen</b></p> <p>En särskild avgift enligt avsnitt 6.1, alternativ b, debiteras i form av en passageavgift för godstrafik som passerar över Öresundsförbindelsen. Avgiften ersätter marginalkostnadsbaserade avgifter och tåglägesavgift, och den baseras på tilldelad kapacitet.</p>	<p><b>6.1.1.3 Passageavgift för <u>trafik</u> som passerar Öresundsförbindelsen</b></p> <p>En särskild avgift enligt avsnitt 6.1, alternativ b, debiteras i form av en passageavgift för <u>persontrafik</u>, godstrafik <u>och tjänstetåg</u> som passerar över Öresundsförbindelsen. Avgiften ersätter marginalkostnadsbaserade avgifter, tåglägesavgift och övrig särskild avgift för persontrafiken, och den baseras på tilldelad kapacitet.</p>

Tidigare lydelse i samrådsutgåva 2010-10-04	Ny lydelse
<p><b>6.2.1 Tågläges- och passageavgifter</b></p> <p>När tågläge tilldelats, debiteras tåglägesavgift (persontrafik, godstrafik och tjänstetåg), passageavgift för godstrafik vid Öresundsbron samt passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö utifrån tilldelad, ej avbokad kapacitet.</p> <p>Tåglägesavgift tas inte ut för den sträcka som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen.</p>	<p><b>6.2.1 Tågläges- och passageavgifter</b></p> <p>När tågläge tilldelats, debiteras tåglägesavgift (persontrafik, godstrafik och tjänstetåg), passageavgift för <u>trafik</u> vid Öresundsbron (<u>persontrafik, godstrafik och tjänstetåg</u>) samt passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö utifrån tilldelad, ej avbokad kapacitet.</p> <p>Tåglägesavgift tas inte ut för den sträcka som omfattas av passageavgift för <u>trafik</u> över Öresundsförbindelsen.</p>
<p><b>6.2.3 Marginalkostnadsbaserade avgifter, övrig särskild avgift för persontrafik och avgift för godstrafik vid passage av Öresundsförbindelsen</b></p> <p>När den sökande använder det tilldelade tågläget, tas marginalkostnadsbaserade avgifter ut enligt avsnitt 6.3.1.5. Avgifterna debiteras efter användning per tågkilometer, bruttotonkilometer och det redovisade antalet liter diesel. Förbrukat antal liter diesel ska redovisas för den trafik som sker på Trafikverkets järnvägsnät, det vill säga inte bara förbrukningen vid nyttjande av tågläge.</p> <p>Övrig särskild avgift debiteras efter utförd trafik och per bruttotonkilometer.</p> <p>Marginalkostnadsbaserade avgifter tas inte ut för den trafik som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen.</p>	<p><b>6.2.3 Marginalkostnadsbaserade avgifter, övrig särskild avgift för persontrafik och avgift för trafik vid passage av Öresundsförbindelsen</b></p> <p>När den sökande använder det tilldelade tågläget, tas marginalkostnadsbaserade avgifter ut enligt avsnitt 6.3.1.5. Avgifterna debiteras efter användning per tågkilometer, bruttotonkilometer och det redovisade antalet liter diesel. Förbrukat antal liter diesel ska redovisas för den trafik som sker på Trafikverkets järnvägsnät, det vill säga inte bara förbrukningen vid nyttjande av tågläge.</p> <p>Övrig särskild avgift debiteras efter utförd trafik och per bruttotonkilometer.</p> <p>Marginalkostnadsbaserade avgifter tas inte ut för den trafik som omfattas av passageavgift för <u>persontrafik, godstrafik respektive tjänstetåg på</u> Öresundsförbindelsen.</p>

Tidigare lydelse i samrådsutgåva 2010-10-04	Ny lydelse
<p><b>6.3.1.1 Tåglägesavgifter (sista stycket)</b></p> <p>Tåglägesavgift tas inte ut för den trafik som omfattas av passageavgift för godstrafik över Öresundsförbindelsen. Tåglägesavgift debiteras månadsvis för tilldelat tågläge.</p>	<p><b>6.3.1.1 Tåglägesavgifter (sista stycket)</b></p> <p>Tåglägesavgift tas inte ut för den trafik som omfattas av passageavgift för <u>trafik</u> över Öresundsförbindelsen. Tåglägesavgift debiteras månadsvis för tilldelat tågläge.</p>
<p><b>6.3.1.3 Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen</b></p> <p>För godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen tas en avgift på 2 800 kr per passage ut. Avgiften debiteras månadsvis baserat på tilldelad kapacitet.</p>	<p><b>6.3.1.3 Passageavgift för <u>trafik</u> som passerar Öresundsförbindelsen</b></p> <p>För godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen tas en avgift på 2 800 kr per passage ut. Avgiften debiteras månadsvis baserat på tilldelad kapacitet.</p> <p><u>För persontrafik och tjänstetåg som passerar Öresundsförbindelsen tas en avgift på 650 kr per passage ut. Avgiften debiteras månadsvis baserat på tilldelad kapacitet.</u></p>

*Kommentar:*

**Förändringar**

*Förändringarna avser införande av passageavgift för persontrafik och tjänstetåg på järnvägsförbindelsen vid Öresundsbron. Det innebär att en passageavgift införs för persontrafik och tjänstetåg som trafikerar den svenska delen av Öresundsförbindelsen motsvarande 650 kr per passage.*

*Trafikverket har för avsikt att genomföra ändringarna förutsatt att riksdagen, i enlighet med regeringens budgetproposition för 2011 (prop. 2010/11:1), godkänner att riksdagens tidigare ställningstaganden avseende betalnings- och avgiftsvillkor för trafiken på den fasta förbindelsen över Öresund upphör att gälla. De för närvarande gällande avgiftsvillkoren för den persontrafik och de tjänstetåg som trafikerar Öresundsförbindelsen (avgiften motsvarar de ordinarie*

avgifter som tas ut för statens järnvägsnät som förvaltas av Trafikverket) kommer i sådant fall att upphöra att gälla från och med tågplan 2012.

#### **Tidigare beslut om avgifter**

Enligt det ursprungliga avtalet mellan Sverige och Danmark skulle järnvägsföretagen i Sverige betala sammanlagt 150 miljoner danska kronor per år (prisnivå januari 1991) för användningen av järnvägen på Öresundsförbindelsen. Ett motsvarande belopp skulle betalas av DSB i Danmark.

Genom proposition 1999/2000:66, Villkoren för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund m.m., beslutade riksdagen att ändra villkoren. De omvärldsförändringar som skett medförde enligt regeringens bedömning att det inte längre var möjligt att ta betalt av järnvägsföretagen på det sätt som tidigare beslutats, bland annat mot bakgrund av förändringar av järnvägens organisation, påbörjad avreglering av marknaden, ändrat huvudmannskap för den regionala järnvägstrafiken på Öresundsbron och bedömning av järnvägsföretagens betalningsförmåga för nyttjande av Öresundsbron.

Genom propositionen beslutades att Sverige genom Banverket, och Danmark genom Banestyrelsen, skulle betala motsvarande 150 miljoner danska kronor per år (prisnivå januari 1991) till Öresundsbrokonsortiet för nyttjandet av järnvägsanläggningen på Öresundsbroförbindelsen. I utbyte mot att de två länderna svarar för detta erhöles rätten att var för sig, inom sitt respektive lands territorium, ta upp avgifter från järnvägsföretag för nyttjande av den fasta Öresundsförbindelsen.

Direktiv 2001/14/EG, om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg, antogs 2001 och genomfördes i svensk lagstiftning 2004 genom den då nya järnvägslagen. Genom denna lagstiftning gavs nya förutsättningar för avgiftssättning av nyttjandet av järnvägsinfrastruktur.

Regeringen anser att de principer för avgiftssättningen på Öresundsbron som ska tillämpas till följd av uttalanden i regeringens proposition 1999/2000:66 samt riksdagens uttalanden i behandlingen av denna riskerar att inskränka Trafikverkets möjlighet att bestämma avgifterna inom hela den ram som järnvägslagen tillåter. Regeringen anser att detta inte är en tillfredsställande ordning. Regeringen föreslår därför i prop. 2010/11:1 att riksdagen godkänner att riksdagens tidigare ställningstaganden rörande betalnings- och avgiftsvillkor för trafiken på den fasta förbindelsen över Öresund ska upphöra att gälla. Regeringen anser att Trafikverket inte bör vara bundet av uttalanden av riksdag och regering gjorda i tiden före ikraftträdandet av järnvägslagen, utan Trafikverket bör ha frihet att fastställa avgiftsuttaget i enlighet med villkoren i 7 kap. järnvägslagen.

#### **Positiv utveckling av järnvägsmarknaden**

Trafikverket anser att marknadsförutsättningarna förändrats i en positiv riktning och att järnvägsmarknaden idag har en bättre förmåga att betala avgifter för trafik på järnvägsförbindelsen över Öresundsbron, bland annat utifrån en mycket positiv resandeutveckling. Enligt det ursprungliga avtalet var

grundtanken att järnvägsföretagen skulle ta ansvar för en betydande del av finansieringen av järnvägsförbindelsen. De två länderna ändrade villkoren när de bedömde att marknaden inte längre hade förmåga att betala dessa avgifter. Trafikverket bedömer att i och med den positiva utvecklingen, där resandet ökat från 4,3 miljoner resor år 2001 till 10,6 miljoner resor år 2009<sup>1</sup>, har järnvägsmarknaden idag förmåga att betala avgifter i linje med den ursprungliga inriktningen. Trafikverket anser vidare att det är rimligt att avgifterna utformas mer likartat mellan dels Sverige och Danmark dels för person- och godstrafik och verket anser därför att även den persontrafik och de tjänstetåg som trafikerar den svenska delen av Öresundsbron bör betala en passageavgift istället för de avgifter som trafiken idag betalar för denna sträcka (för närvarande betalar man de avgifter som tas ut för statens järnvägsnät som förvaltas av Trafikverket).

#### **Införande av passageavgift i flera steg**

Trafikverket bedömer att en förändring av avgiftssystemet i riktning mot det ursprungliga upplägget bör ske i flera steg för att ge järnvägsmarknaden en möjlighet att ställa om till högre avgifter för den persontrafik som nyttjar järnvägsförbindelsen på den svenska delen av Öresundsförbindelsen. Trafikverket bedömer att avgiften för persontrafik och tjänstetåg bör höjas i flera steg för att nå en rimlig avgiftsnivå inom några år. Passageavgiften bör inom några år ligga på samma nivå som gäller för trafikering av den danska delen av järnvägsförbindelsen på Öresundsbron. Trafikverket kommer att genomföra kompletterande analyser som underlag för framtida ställningstaganden om avgifter generellt och om passageavgifter för den trafik som nyttjar järnvägsförbindelsen på den svenska delen av Öresundsbron och i vilken takt som dessa avgifter ska förändras. När det gäller passageavgift för godstrafik på järnvägsförbindelsen på den svenska delen av Öresundsbron kommer den även framgent att ändras med konsumentprisindex.

Mot den ovanstående bakgrunden har Trafikverket för avsikt att införa en passageavgift för den persontrafik och de tjänstetåg som trafikerar järnvägsförbindelsen på Öresundsbron, enligt järnvägslagen 7 kap. 5 §, som en särskild avgift som baseras på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt. Passageavgiften för persontrafik och tjänstetåg som trafikerar Öresundsbron bör uppgå till 650 kr per passage för tågplan 2012, istället för de avgifter som denna trafik betalar idag för denna sträcka (för närvarande betalar man de avgifter som tas ut för statens järnvägsnät som förvaltas av Trafikverket). Införandet av passageavgift för persontrafiken och för tjänstetåg förutsätter att riksdagen godkänner regeringens prop. 2010/11:1.

För den godstrafik som trafikerar bron föreslås inga ändringar.

---

<sup>1</sup> Källa: [www.skanetraffiken.se](http://www.skanetraffiken.se)

**Sändlista, utökat samråd JNB 2012**

Aarhus Karlshamn Sweden AB	V. Kajen	374 82	Karlshamn
AB Borlänge Energi	Box 834	781 28	Borlänge
AB Electrolux	Box 401	542 24	Mariestad
AB Elektrokoppar	Box 914	251 09	Helsingborg
AB Impregna	Box 76	771 22	Ludvika
AB Karl Hedin Sågverk Krylbo	Box 84	775 26	Krylbo
AB O Hallqvist Återvinning	Box 204	665 25	Kil
AB Sandvik Materials Technology		811 81	Sandviken
AB SkandiaTransport	Box 50	261 22	Landskrona
AB Storstockholms lokaltrafik		105 73	Stockholm
AB Strängbetong	Box 137	430 20	Veddige
AB Strängbetong	Box 500	736 25	Kungsör
AB Strängbetong	Örnvägen 20	890 51	Långviksmon
AB Svenska Shell		167 80	Bromma
AB Sydåtervinning	Sturkögatan 2	211 24	Malmö
AB Västerbottens Fodercentral	Box 76	913 22	Holmsund
AB Östgötatraffiken	Box 1550	581 15	Linköping
ABB Fastighet AB		771 80	Ludvika
ABetong Precon AB	Hästhagen	340 30	Vislanda
Aditro Logistics Jönköping AB	Box 162	551 13	Jönköping
Akzo Nobel Base Chemicals AB	Box 503	663 29	Skoghall
Akzo Nobel Functional Chemicals AB	Stenunge Allé 3	444 31	Stenungsund
Akzo Nobel Salt AB	Box 344	401 25	Göteborg
Almer Oil Company AB	Cisternvägen	805 95	Gävle
Alstom Transport AB	Gamla Brogatan 34	111 20	Stockholm
Arctic Paper Håfreströms AB	Fack	464 82	Åsenbruk
Arctic Paper Munkedals AB		455 81	Munkedal
Ardagh Glass Limmared AB	Storgatan 12	514 83	Limmared
Arizona Chemical	Box 66	820 22	Sandarne
Arriva Tåg AB	Box 38	201 20	Malmö
Arvidsjaurs Järnvägsförening	Basvägen 7	933 34	Arvidsjaur
A-Train AB (Arlanda Express)	Box 130	101 22	Stockholm
Axel Bergkvist AB	Box 401	793 13	Insjön
BAE Systems Hägglunds AB		891 82	Örnsköldsvik
Balfour Beatty Rail AB	Box 413	721 08	Västerås
Baneservice Scandinavian AB	Skårs Led 3	415 63	Göteborg
BE Group Sverige AB	Box 225	201 22	Malmö
BE Group Sverige AB	Box 6054	600 06	Norrköping
Benders Sverige AB	Box 20	535 21	Kvänum
Bergs kommun	Box 73	840 40	Svenstavik
Bergs Timber Mörlunda AB	Bergs Väg 13	570 84	Mörlunda
Bergslagemas Järnvägssällskap (BJs)	Lärje Bangårdsgata 2	415 02	Göteborg
Bharat Forge Kilsta AB	Box 428	691 27	Karlskoga
Billerud AB Gruvöns Bruk	Storjohansväg 4	664 28	Grums
Billerud Karlsborg AB		952 83	Karlsborgsverken
Billerud Skärblacka AB	Skärblacka Bruk	617 10	Skärblacka
Blekingetraffiken AB	Järnvägsstationen	371 34	Karlskrona
Bläster och lack i Luleå AB	Betongvägen 34	973 45	Luleå
Bodafors Trä AB	Box 111	570 21	Malmbäck
Bodens kommun	Stadshuset	961 86	Boden
Boliden Bergsöe AB	Box 132	261 22	Landskrona
Boliden Mineral AB	Aitikgruvan, Sakajärvi 1	982 92	Gällivare
Boliden Mineral AB	Smältverk, Rönnskär	932 81	Skelleftehamn
Bombardier Transportation Sweden AB		721 73	Västerås
Botniabanan AB	Box 158	891 24	Örnsköldsvik
Botniatåg AB c/o DB Regio Sverige AB	Åstaängsvägen 9, 6 tr	117 43	Stockholm
Boxholm Timber AB	Box 12	590 10	Boxholm
Branschföreningen Tågoperatörerna	Box 555 45	102 04	Stockholm
Broson Aktieföretag	Box 84	447 23	Värgårda
Bräcke kommun, Bräcke	Box 190	840 60	Bräcke
BS Mekaniska Verkstads AB	Box 84	521 84	Falköping
CargoNet AB	Sjöviksbacken 26	117 43	Stockholm
CargoNet AS	Platous gt. 14-16	NO0048	Oslo
Casco Adhesives AB	Box 422	681 29	Kristinehamn
Casco Products AB	Box 422	681 29	Kristinehamn
Cementa AB	Box 33	541 21	Skövde
Cementa AB	Box 47328	100 74	Stockholm
Cerealia Foods AB		153 81	Järna
Coop Inköp & Logistik AB	Box 1215	351 12	Växjö
Coop Inköp & Logistik AB	Box 3015	903 02	Umeå
Coop Inköp & Logistik AB	Broterminalen	197 25	Bro

Copenhagen Malmö Port AB	Box 566	201 25	Malmö
CQ Correct AB	Nynäsvägen 306, 2 TR	122 34	Enskede
Crema Produktions AB	Box 188	432 24	Varberg
Daily Print i Umeå AB		901 70	Umeå
Dalatrafik	Box 924	781 29	Borlänge
Danafjord Fastigheter AB		405 08	Göteborg
Danisco Sugar AB, Arlövs Sockerbruk	Box 32	232 21	Arlöv
DB Regio Sverige AB	Årstaängsvägen 9, 6tr	117 43	Stockholm
DB Schenker Rail Scandinavia A/S	Spotorno Allé 12	2630	Tåstrup
Dellenbanan AB	Stationsgatan 9	820 60	Delsbo
DHL Rail AB	Box 57	231 21	Trelleborg
Domsjö Fabriker AB	Domsjö fabriker	891 86	Örnsköldsvik
Dow Sverige AB	Box 783	601 17	Norrköping
Draka Kabel Sverige AB	Vallgatan 5	571 88	Nässjö
DSB Sverige AB	Norra Vallgatan 64	211 22	Malmö
DSBFirst Sverige AB	Box 57	201 20	Malmö
E.ON Gas Sverige AB	Box 84	374 22	Karlshamn
E.on Värme Sverige AB		701 18	Örebro
Eka Chemicals AB		445 80	Bohus
Eka Chemicals AB	Albyfabrikerna	841 44	Alby
Eka Chemicals AB	Box 13000	850 13	Sundsvall
Eka Chemicals AB	Hammargatan 4	574 33	Vetlanda
Elektroskandia AB	Box 942	701 31	Örebro
El-Giganten Logistik AB	Box 577	175 26	Järfälla
Engelsberg-Norbergs Järnvägshistoriska förening	Engelbrektsgatan 73	738 31	Norberg
Ericsson AB	Box 731	791 29	Falun
Ericsson AB	Kabelvägen 1	824 82	Hudiksvall
Esab AB	Box 55	284 21	Perstorp
Eskilstuna kommun, Stadsbyggnadsförv./Trafikavdeln		631 86	Eskilstuna
Eureco Bofors AB		691 86	Karlskoga
EuroMaint Rail AB	Box 1555	171 63	Solna
Evonik Norcab AB	Kusthamnsgatan 1	211 24	Malmö
Fagersta Stainless AB	Box 508	737 25	Fagersta
Falkenbergs kommun	Stadsbyggnadskontoret	311 80	Falkenberg
Falköpings kommun	Kommunledningsförvaltningen	521 81	Falköping
Falu kommun		791 83	Falun
Fastighets AB Ångturbinen	Friedningsgatan 7	721 37	Västerås
Fläkt Woods AB	Fläktgatan 1	551 84	Jönköping
Fortum Värme		115 77	Stockholm
Fraktkedjan Distribution AB	Fraktvägen 2	435 33	Mölnlycke
Fundia Amering AB	Box 119	301 04	Halmstad
Föreningen Böda Skogsjämväg	Fagerrörvägen 60	380 75	Byxelkrok
Föreningen Gotlandståget	Dalhem Hesselby 166	622 56	Dalhem
Föreningen Gotlandståget	Hesselby järnvägsstationen	620 24	Dalhem
Föreningen Nynäs hamns järnvägsmuseum (NJM)	Nynäsgårds lokstall	149 43	Nynäshamn
Förvaltnings AB Ellipsen	Västkustvägen 21	211 24	Malmö
Förvaltnings AB Smålandsbanan (FAS)	c/o I Qvarnström, Storgatan 36	593 33	Västervik
Gamla Varvet AB	Stora Varvgatan 14	211 19	Malmö
Green Cargo AB	Box 39	171 11	Solna
Greif Sweden AB, Div. Plåtemballage	Box 174	137 23	Västerhaninge
Grängesbergsbanornas Järnvägsmuseum (GBBJ)	Box 82	772 22	Grängesberg
GS Spårvagn AB	Box 424	401 26	Göteborg
Gåsgruvan Kalcit AB	Högbergsvägen 55	682 40	Filipstad
Gällö Såg AB	Öhn 160	840 50	Gällö
Gävle Lagerhus AB	Fredriksskans	805 95	Gävle
Göteborgs Hamn AB	Anläggningsavdelningen	403 38	Göteborg
Göteborgs spårvagnar AB	Box 424	401 26	Göteborg
Göteborgs stad, Trafikkontoret	Box 2403	403 16	Göteborg
HA Industri Göteborg AB	Importgatan 47	422 46	Hisings Backa
Hallandstrafiken AB	Box 269	311 23	Falkenberg
Hallsbergs Terminal AB	Hallsbergs Kommun	694 80	Hallsberg
Halmstads Hamn och Stuveri AB	Box 1	301 02	Halmstad
Halmstads kommun	Box 153	301 05	Halmstad
Haninge kommun	Tekniska kontoret	136 81	Haninge
Hannells Industrier AB	Box 174	311 22	Falkenberg
Hans Andersson Paper AB	Indiska Oceanen	418 34	Göteborg
Hargs Hamn AB	Hamnen	742 50	Hargshamn
Hector Rail AB	Svärdvägen 13	182 33	Danderyd
Helsingborg stad, Stadsbyggnadsförvaltningen	Gåsebäcksvägen 4	251 89	Helsingborg
Helsingborgs Hamn AB	Box 821	251 08	Helsingborg
Hercules AB	Box 622	251 06	Helsingborg
Holmen Paper AB		763 81	Hallstavik
Holmen Paper AB	Bravikens Pappersbruk	601 88	Norrköping

Hudiksvalls kommun, Tekniska Förvaltningen		824 80	Hudiksvall
Härjedalens kommun, Tekniska kontoret		842 80	Sveg
Hämöсандs kommun	Medborgarhuset	871 80	Hämöсанд
Hässleholms Lokstall	Hämöсандs hamn	234 31	Lomma
ICA Fastighets AB	Kraftgatan 6	651 07	KARLSTAD
ICA Fastighets AB	Box 263	721 84	Västerås
ICA Handlarna AB	Sjöhagsvägen 3	901 22	Umeå
IKEA AB Förvaltning	Box 1223	251 06	Helsingborg
IKEA AB Förvaltning	Box 640	343 81	Ålmhult
IKEA Fastigheter AB	Box 700	251 06	Helsingborg
IKEA Fastigheter AB	Box 640	343 81	Ålmhult
IL Recycling Partner AB	Box 700	701 18	Örebro
Imerys Mineral AB	Box 1803	436 33	Askim
Industrial Quality Recycling AB IQR	Ekonomivägen 3-5	461 38	Trollhättan
Industrispår i Ystad AB	Stallbackavägen 26	271 39	Ystad
Industry Park of Sweden AB	Dragongatan 51	251 09	Helsingborg
Ineos Sverige AB	Box 902	444 83	Stenungsund
Infranord AB		171 41	Solna
Infrastruktur i Umeå AB	Svetsarvägen 6	903 47	Umeå
Inlandsbanan AB IBAB		831 27	Östersund
Inlandståget AB	Box 561	831 27	Östersund
ISS TrafficCare AB	Box 561	170 09	Solna
Itab Fastigheter i Nässjö AB	Box 905	550 09	Jönköping
Jernhusen Verkstäder AB	Box 9054	851 21	Sundsvall
Jämtlands läns museum	Box 703	831 28	Östersund
Järnmalm AB	Box 709	403 12	Göteborg
Järnvägsentreprenörerna	Box 2079	114 85	Stockholm
Järnvägssällskapet Ämål-Ärjängs Järnväg (JÄÄJ)	Box 5510	662 32	Ämål
Jästbolaget AB	Stenbecksgatan 10	192 07	Sollentuna
Jönköpings kommun	Box 7003	551 89	Jönköping
Jönköpings Läns trafik AB	Tekniska kontoret	551 15	Jönköping
Kalmar Hamn AB	Box 372	391 28	Kalmar
Kalmar kommun, gatu- och parkkontoret	Box 810	391 26	Kalmar
Kalmar Läns Trafik AB	Box 611	579 22	Högsby
Kalmar Veterantåg (KV)	Box 54	391 23	Kalmar
Karl Ljungberg & CO AB	Box 331	281 02	Hässleholm
Karlshamn Kraft AB	Box 2014	374 21	Karlshamn
Karlshamns hamn AB	Box 65	374 21	Karlshamn
Karlshamns kommun	Box 8	374 81	Karlshamn
Karlskoga kommun, Kultur & Föreningsförv.	Tubbarydsvägen 6	691 83	Karlskoga
Karlskrona kommun, tekniska förvaltningen	Kyrkbacken 9	371 83	Karlskrona
Karlstads kommun, Teknik- och fastighetsförvaltning	Ö. Hamngatan 7 B	651 84	Karlstad
Katrineholms kommun		641 80	Katrineholm
Kemetyl AB		136 25	Haninge
KGK Fastighet Lunda AB	Box 533	191 81	Sollentuna
Kilenkrysset		645 47	Strängnäs
Kils kommun, Tekniska förvaltningen	Kilenvägen 3	665 23	Kil
Klh Solid Wood Scandinavia AB	Box 88	794 32	Orsa
Klippans kommun	Klockarvägen	264 80	Klippan
Kockums Industrier AB		211 19	Malmö
Konsum Värmland, lagercentralen	Stora Varvsgatan 14	651 15	Karlstad
Korsnäs AB	Timmergatan 4	801 81	Gävle
Korsnäs Frövi AB	Korsnäsverken	718 80	Frövi
Kristianstads kommun, mark- och exploateringskonto		291 32	Kristianstad
Kristinehamns kommun, Tekniska förvaltningen	V. Boulevarden 13	681 84	Kristinehamn
Krokoms kommun	6A Tekniska förvaltningen	835 80	Krokoms
Kubikenborg Aluminium AB (Kubal)		851 76	Sundsvall
Kumla kommun		692 80	Kumla
Kuusakoski Sverige AB		973 45	Luleå
Landskrona kommun	Cementvägen 3	261 80	Landskrona
Landskrona Varvet AB	Tekniska verken	261 27	Landskrona
Lantmännen Cerealia AB	Box 746 - Varvsudden	595 21	Mjölby
Lantmännen Cerealia AB	Box 100	751 06	Uppsala
Lilla Edets kommun	Box 446	463 80	Lilla Edet
Lindbergs i Forsbacka AB		102 44	Stockholm
Ljungafors fastigheter AB	Box 5171	840 10	Ljungaverk
Logistikfastigheter Fast Food Borlänge AB	Industriområde 2	411 21	Göteborg
Lucchini Sweden AB	Stora Badhusgatan 28A	735 23	Surahammar
Luleå Generator Service AB	Box 210	972 54	Luleå
Luleå Hamn	Industrivägen 15	974 37	Luleå
Luleå kommun, Mark- och exploateringsavdelningen	Box 910	971 85	Luleå
Lundstam Åkeri & Återvinning AB		831 05	Östersund
Lycksele kommun	Box 5003	921 81	Lycksele

Lysekils kommun Hamnförvaltningen	Hamnkontoret	453 80	Lysekil
Länstrafiken i Jämtlands Län AB	Hamngatan 14	831 34	Östersund
Länstrafiken Kronoberg	Vidéum Science Park	351 96	Växjö
Länstrafiken Norrbotten AB	Box 183	956 23	Överkalix
Länstrafiken Sörmland AB	Box 88	611 23	Nyköping
Länstrafiken Västerbotten	Box 134	921 23	Lycksele
Länstrafiken Örebro AB	Box 8013	700 08	Örebro
Löfbergs Lila Fastigheter AB	Box 1501	651 21	Karlstad
M2 Fastigheter Hamn-City AB	Garnisonsgatan 25	254 66	Helsingborg
Malmbanans vänner	Arcusvägen 95	975 94	Luleå
Malmtrafik i Kiruna AB MTAB	LKAB FK	981 86	Kiruna
Malmö stad, fastighetskontoret		205 80	Malmö
Map Sverige AB	Box 553	136 25	Haninge
Marieborgs Lagerfastigheter i Arboga AB	Box 145	732 33	Arboga
Marieholms järnvägsspår ekonomiska förening	c/o Borlind, Bergsén & CO AB	415 02	Göteborg
MEFOS - Metallurgical Research Institute AB	Box 812	971 25	Luleå
Metsä Tissue AB	Katrinefors bruk	542 88	Mariestad
Metsä Tissue AB	Pauliström	570 19	Pauliström
MidCargo AB	Gölgatan 8A	571 34	Nässjö
Midwaggon AB	Bultgatan 1	841 31	Ånge
Mjölby kommun, Tekniska kontoret		595 80	Mjölby
Moelven ByggModul AB	Brovägen 27	661 93	Säffle
Moelven Dalaträ AB	Box 8	785 21	Gagnef
Moelven Valåsen AB	Box 404	691 27	Karlskoga
Mondi Dynäs AB		873 81	Väja
Mondi Packaging Örebro AB	Box 926	701 30	Örebro
Mora kommun		792 80	Mora
Motala Train AB	Box 950	591 29	Motala
Museiföreningen Anten-Gråfsnäs Järnväg (AGJ)	Box 300	441 26	Alingsås
Museiföreningen Anten-Gråfsnäs Järnväg (AGJ)	Box 300	441 26	Alingsås
Museiföreningen Gefle-Dala jernväg (MfGDJ)	Tullkammaregatan 15	791 31	Falun
Museiföreningen Munkedals Jernväg	Östra Åtorpsvägen 18	455 31	Munkedal
Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar ULJ	Box 3076	750 03	Uppsala
Museiföreningen Wadstena Fogelsta Järnväg	c/o G.Johansson Strå Lärarbostad 101	592 92	Vadstena
Museiföreningen Östra Skånes Järnvägar (mfÖSJ)	V.Storgatan 89	291 54	Kristianstad
Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg (ÖSIJ)	Box 53	647 22	Mariefred
Museisällskapet Jädraås-Tallås Järnväg (JTJ)	Jädraås station	816 91	Jädraås
Mälardalstrafik MÅLAB AB	c/o Storstockholms Lokaltrafik	105 73	Stockholm
Mälarenergi AB	Box 14	721 03	Västerås
Mälardammar AB	Seglargatan 3	721 32	Västerås
Möbeldirekten AB	Lagervägen 1	136 50	Haningen
Mönsterås kommun, tekniska kontoret	Box 54	383 22	Mönsterås
Naturbränsle i Mellansverige AB	Box 1931	791 19	Falun
NCC AB	NCC Ameringsfabriken	602 38	Norrköping
Neova AB	Box 1143	824 43	Hudiksvall
Nerikes Allehanda		701 92	Örebro
Neste LPG AB	Box 803	851 23	Sundsvall
NetRail AB	Box 127	231 22	Trelleborg
Nilson Group AB	Box 508	432 19	Varberg
Nora Bergslags Veteranjärnväg (NBVJ)	Järnvägsgatan 1	713 31	Nora
Nordic Paper Seffle AB	Box 610	661 29	Säffle
Nordic Sugar AB	Box 32	232 21	Ärlöv
Nordic Sugar AB	Stationsvägen 5	270 22	Köpingebro
Nordic Sugar AB	Örtofta Sockerbruk	241 36	Eslov
Nordkalk AB	Box 901	731 29	Köping
Norrköpings kommun	Tekniska nämnden	601 81	Norrköping
Norrlandspojkarna Fastighet AB	Heffnersvägen 1	856 33	Sundsvall
Norrskog Wood Products AB	Box 213	831 23	Östersund
Nortåg AB	Box 134	921 23	Lycksele
Norske Skog Jämtland AB	Box 106	830 47	Trångsviken
Notvikens Fastighet AB	Timotejstigen 9	954 35	Gammelstad
Nybro kommun, tekniska kontoret		382 80	Nybro
Nykvams kommun		155 80	Nykvam
Nässjö järnvägmuseum	Box 7	571 21	Nässjö
Nässjö kommun		571 80	Nässjö
Ohs bruks järnvägs museiförening (OBJ)	Box 179	351 04	Växjö
OMYA AB	Kalendegatan 18	211 35	Malmö
Orsa Jernvägsförening	Holnersgata 16	794 95	Orsa
Osby kommun	Gatukontoret	283 80	Osby
Oskarshamns Hamn AB	N Strandgatan 50	572 32	Oskarshamn
Osram Aktiefbolag	Box 504	136 25	Haninge
Outokumpu Stainless AB		644 80	Torshälla
Outokumpu Stainless AB		693 81	Degerfors

Outokumpu Stainless AB	Box 74	774 22	Avesta
Ovako Bar AB		777 80	Smedjebacken
Ovako Bar AB	Box 5	590 10	Boxholm
Ovako Forsbacka AB	Box 100	818 03	Forsbacka
Ovako Steel AB		813 82	Hofors
Ovako Steel AB	Box 77	712 80	Hällefors
Oxelösunds Hamn AB	Box 1200	613 24	Oxelösund
Pergo (Europe) AB	Box 1010	231 25	Trelleborg
Perstorp Fastighets AB		284 80	Perstorp
Perstorps kommun		284 84	Perstorp
Peterson Packaging AB	Box 693	601 15	Norrköping
Peterson Rail AB	Box 6008	40060	Göteborg
Piteå Hamn	Box 716	941 28	Piteå
Piteå kommun	Svartuddsvägen 1	941 85	Öjebyn
Posten Logistik	A9V1-9	105 00	Stockholm
Posten Sverige AB	Produktion Brevnätet	105 00	Stockholm
Preem AB		418 34	Göteborg
Procordia Food AB	Viagatan 17	692 82	Kumla
Procordia Food AB	Åbyvägen 11	701 31	Örebro
Qvickab AB	Byn 180	841 96	Erikslund
Railcare Tåg AB	Box 34	932 21	Skelleftehamn
Ramnäs Bruk AB	Box 14	730 60	Ramnäs
Region Dalarna	Myntgatan 2	791 92	Falun
Region Skåne genom Skånetrafiken		281 83	Hässleholm
Rexam Beverage Fosie AB	Box 9016	200 39	Malmö
Rikstrafiken	Box 473	851 06	Sundsvall
Rockhammars Bruk AB		718 81	Frövi
Rohm and Haas Nordiska AB	Box 45	261 22	Landskrona
Roslagståg AB	Box 5829	102 48	Stockholm
Rusta AB	Box 406	191 24	Sollentuna
Ruukki Sverige AB, Virsbo	Box 100	730 61	Virsbo
SAAB AB, Saab Support	Box 360	831 25	Östersund
Saab Automobile AB		461 80	Trollhättan
Saint Gobain Isover AB	Box 501	260 50	Billesholm
Sakab AB		692 85	Kumla
Sandviken Energi AB	Box 91	811 21	Sandviken
SAPA Industriservice AB		621 81	Finspång
SCA Graphic Sundsvall AB	Östrands massafabrik	861 81	Timrå
SCA Hygiene Paper AB, Edet bruk		463 81	Lilla Edet
SCA Hygiene Products AB	Box 243	311 23	Falkenberg
SCA Packaging Munksund AB		941 87	Piteå
SCA Packaging Sweden AB	Box 504	331 25	Värnamo
SCA Skog AB Virke Nord		851 88	Sundsvall
SCA Skog AB Virke Nord	Box 783	941 28	Piteå
SCA Timber AB	Box 100	873 80	Bollstabruk
SCA Timber AB	Box 783	941 28	Piteå
Scana Steel Björneborg AB	Kristinehamnsvägen 1	680 71	Björneborg
ScandFibre Logistics AB	Gårdsvägen 4	169 70	Solna
ScanDust AB	Box 204	261 23	Landskrona
Scania CV AB		151 87	Södertälje
Scanlog Lagerpartners AB	Box 376	631 05	Eskilstuna
ScanPole Sverige AB	Åsavägen 10	690 45	Åsbro
Schenker Logistics AB		551 90	Jönköping
Setra Trävaror AB	Box 430	801 05	Gävle
Setra Trävaror AB	Box 740	941 28	Piteå
Setra Trävaror AB	Timmervägen 1	774 68	Horndal
Shell Raffinaderi AB	Box 8889	402 72	Göteborg
SJ AB		105 50	STOCKHOLM
Skanska Asfalt och Betong AB	Åstorp	265 32	Åstorp
Skanska Sverige AB	Div Asfalt & Betong avd Syd	380 30	Rockneby
Skara-Lundsbrunns järnvägar (SkLJ)	Tullportagatan 1	532 30	Skara
Skellefteå kommun, Tekniska kontoret	Skeppargatan 16	931 85	Skellefteå
SKF Sverige AB	Fastighetsförvaltningen	415 50	Göteborg
Skåne Småland Jernvägsmuseiförening (SSJF)	Järnvägsstationen	287 32	Strömsnäsbruk
Skånska Järnvägar AB	Brösarps stationsväg 3	277 55	Brösarp
Skånska Makadam AB	Vramsavägen 1	265 32	Åstorp
Smalspåret i Hulfsfred AB	c/o Callvik, Kästadalsvägen 14	141 59	Horndinge
Smurfit Kappa Kraftliner Piteå		941 86	Piteå
Smurfit Kappa Mittpac AB	V. Kungsvägen 1	840 60	Bräcke
Smurfit Kappa Sverige AB	Box 1104	241 26	Eslöv
Smurfit Kappa Sverige AB	Box 4036	800 04	Gävle
Spark Trade AB	Box 40	571 21	Nässjö
SSAB Oxelösund AB		613 80	Oxelösund

SSAB Tunnbrå AB		781 84	Borlänge
SSAB Tunnbrå AB		971 88	Luleå
Stena Recycling AB	Box 4088	400 40	Göteborg
Stiftelsen Dal-Västra Värmlands Järnväg (DVVJ)	Box 14	666 21	Bengtsfors
Stockarydsterminalen AB	Box 186	576 24	Sävsjö
Stockholms hamn AB	Box 27314	102 54	Stockholm
Stockholms kultursällskap för ånga och järnväg	Box 35	191 21	Sollentuna
Stockholms stad, Expolateringskontoret	Box 8189	104 20	Stockholm
Stockholms ånglokssällskap (SÅS)	Vretensborgsv 13 B	126 30	Hägersten
Stockholmståg KB	Box 505	101 30	Stockholm
Stora Enso Fors AB		774 89	Fors
Stora Enso Hylte AB	att: Anders Magnusson	314 81	Hyltebruk
Stora Enso Kvarnsveden AB		781 83	Borlänge
Stora Enso Nymölla AB	Nymölla bruk	295 80	Nymölla
Stora Enso Pulp		814 81	Skutskär
Stora Enso Pulp	Box 4	817 21	Norrsundet
Stora Enso Skoghall AB	Box 501	663 29	Skoghall
Stora Enso Timber AB	Box 502	820 20	Ljusne
Stora Enso Timber AB	Timmervägen 2	664 33	Grums
Storfors Bruks Samfällighetsförening	Box 35	688 32	Storfors
Strukton Rail AB	Uddvägen 7	131 34	Nacka
Strömsunds kommun	Box 500	833 24	Strömsund
Sundsvalls Hamn AB	Box 805	851 23	Sundsvall
Sundsvalls kommun	Gatu och Markavd.	851 85	Sundsvall
Sundsvallsflyg	Sundsvall Härnösand flygplats	860 30	Sörberge
Sundsvallsflyg AB	Sundsvall Härnösand Flygplats	860 30	Sörberge
Surahammars Bruk AB	Box 201	735 23	Surahammar
Swedspan Sweden AB	Box 502	577 26	Hultsfred
Swedtrain	Box 5510	114 85	Stockholm
Swedwire AB	Box 170	432 24	Varberg
SweMaint AB	Utbyvägen 151	415 07	Göteborg
Svensk Kollektivtrafik	Box 1108	111 81	Stockholm
Svenska Lantmännen Ek. för.		311 83	Falkenberg
Svenska Lantmännen Ek. för.	Box 1743	701 17	Örebro
Svenska Lantmännen Ek. för.	Box 905	601 19	Norrköping
Svenska Motorvagnsklubben (SMoK)	Spårvägen 1	521 32	Falköping
Svenska Privatvagnföreningen	Sövde gård	275 96	Sövde
Svenska Statoil AB Gasol/LPG	Torkel Knutssons gata 24	118 88	Stockholm
Svenska Tågkompaniet AB	Centralplan 3	803 11	Gävle
Sveriges Transportindustriförbund	Box 5384	102 49	Stockholm
SWT Swedtrac AB	Box 7092	170 07	Solna
Sydskaåns Avfallsaktiebolag	Box 50344	202 13	Malmö
SÅBI Pellets AB	Götafors ind.omr.	567 92	Vaggeryd
Sågverkens Trädprodukter AB	Storsjöstråket 15	831 34	Östersund
Sällskapet Ostkustbanans Vänner (OKBv)	Box 458	851 06	Sundsvall
Söderhamns Stuveri & Hamn AB	Box 5082	826 05	Söderhamn
Södertälje Hamn AB	Box 2016	151 02	Södertälje
Södertälje kommun	Samhällsbyggnadskontoret	151 89	Södertälje
Södra Cell		383 25	Mönsterås
Södra Cell	Mörums Bruk	375 86	Mörum
Södra Cell	Värö Bruk	430 24	Väröbacka
Sölvesborgs Stuveri & Hamn AB	Yttershamnen	294 35	Sölvesborg
Söråker Hamnfastigheter AB	Hamnvägen 3	860 35	Söråker
Tarkett AB		289 89	Hanaskog
Terminal West AB	Box 18	432 21	Varberg
Terramet Stålcener AB	Box 45	551 12	Jönköping
Tetra pak Business Support AB	Ruben Rausings Gata	221 86	Lund
Tetra Pak Packaging Material Sunne AB	Box 502	686 28	Sunne
TGOJ Trafik AB	Gredbyvägen 3-5	632 21	Eskilstuna
Thule Trailers AB	Industrigatan 16	553 02	Jönköping
Tibnor AB	Box 600	169 26	Solna
Tibnor AB	Box 909	731 29	Köping
Timrå kommun		861 82	Timrå
Tjustbygdens järnvägsförening (TJF)	Box 173	593 23	Västervik
Tjåmviks Trå AB	Gryttje 1372	820 77	Gnarps
Trafikverket	Trafikverket	781 89	Borlänge
Trafikverket, Sveriges Järnvägsmuseum	Box 407	801 05	Gävle
Transportstaden Örebro AB C/O Brinnova Fastigheter	Verkstadsgatan 13	252 27	Helsingborg
Transwaggon AB	Båthusgatan 13	252 67	Helsingborg
Trelleborgs Hamn AB	Box 51	231 21	TRELLEBORG
Trollhättans Stad Tekniska Förvaltningen	Gårdhemsvägen 9	461 83	Trollhättan
Tråtag AB		791 80	Falun
TX Logistik AB	Grimsbygatan 14	211 20	Malmö

Tåg i Bergslagen	Smidesgatan 5	781 71	Borlänge
Tågfrakt Produktion i Sverige AB	Spårvägen 1	521 32	Falköping
Tågäkeriet i Bergslagen AB TÅGAB	Bangårdsgatan 2	681 30	Kristinehamn
Uddevalla Hamnterminal AB	Box 543	451 21	Uddevalla
Umeå Hamn AB	Umeå Hamn	913 32	Holmsund
Umeå kommun, Samhällsbyggnadskontoret		901 84	Umeå
Univar AB	Box 4072	203 11	Malmö
Upplands lokaltrafik AB	Box 1400	751 44	Uppsala
Uppsala kommun, Gatu & Trafikkontoret		753 75	Uppsala
Ursvikens Mekaniska Verkstads AB	Mekanvägen 71	932 82	Ursviken
Vallviks Bruk AB		820 21	Vallvik
Varbergs kommun		432 80	Varberg
Varvsstaden AB	260 92 Förslöv	211 19	Malmö
Wasabröd AB		682 82	Filipstad
Vattenfall AB Värme Norden	Box 600	753 82	Uppsala
Vectus LTD	Kronåsvägen 14	752 37	Uppsala
Veolia Transport Sverige AB	Box 1820	171 24	Solna
Veolia Transport Sverige AB	Box 79	841 33	Ånge
Veolia Transport Sverige AB	Södra Kungsgatan 18	972 35	Luleå
Vetlanda kommun, Tekniska kontoret		574 80	Vetlanda
Vida Alvesta AB/Tongen 17	Box 100	342 21	Alvesta
Vida Bruza AB	Hjältevadssågen	570 32	Hjältevad
Vida Packaging AB	Box 119	330 27	Hestra
Volvo Cars Body Components		293 80	Olofström
Volvo Construction Equipment AB Hauler & Loader	Box 303	671 83	Arvika
Volvo Powertrain Corporation	Volvo Division, Facility Servi	541 87	Skövde
Vossloh Nordic Switch System AB	Box 1512	271 00	Ystad
VR-Track Ltd Finland Filial Sverige	Box 80085	972 23	Luleå
V-tab Västerås AB	Box 873	721 23	Västerås
V-Tab Örebro AB		701 92	Örebro
Vänerhamn AB	Stuvargatan 1	652 21	Karlstad
Vännäs Kommun		911 81	Vännäs
Värmlandstrafik AB	Tallbacksvägen 2	684 30	Munkfors
Värnamo kommun	Tekniska Kontoret	331 83	Värnamo
Västerbottens-Kuriren AB		901 70	Umeå
Västernorrlands Läns Trafik AB	Box 114	872 23	Kramfors
Västerviks Industrihotell KB	Pappersbrukets Industrihotell	593 52	Västervik
Västerviks kommun, Teknisk Service	Box 25	593 21	Västervik
Västerås stad, fastighetskontoret		721 87	Västerås
Västmanlands Lokaltrafik	Retortgatan 7	721 30	Västerås
Västtrafik AB	Box 123	541 23	Skövde
Väte Consulting AB	Farstavägen 87	123 34	Farsta
X-trafik AB	Box 125	826 23	Söderhamn
Yara AB	Box 516	261 24	Landskrona
Yara AB	Box 908	731 29	Köping
Yara AB	Kommendantvägen	602 38	Norrköping
Ystad Hamn Logistik AB	Hamntorget 2	271 39	Ystad
Ystads kommun, Samhällsbyggnad	Nya Rådhuset	271 80	Ystad
Åhus Hamn & Stuveri AB	Krangan 2	296 32	Åhus
Åkers Sweden AB		647 83	Åkers styckebruk
Åkers Sweden AB		640 60	Åkers styckebruk
Älmhults Terminal AB	Box 500	343 23	Älmhult
Älvsbyns kommun	Storgatan	942 85	Älvsbyn
Örebro kommun, tekniska förvaltningen	Box 33 300	701 35	Örebro
Öresundsbrokonsortiet	Vester Sögade 10	DK1601	Köpenhamn
Örnsköldsviks Hamn och Logestik AB	Överön 101	981 55	Amesvall
Östersunds kommun	Samhällsbyggnads/Trafik & Park	831 32	Östersund
Östra Södermanlands Järnväg (ÖSIJ)	Box 53	647 22	Mariefred

Handläggare  
Mats Sjölin  
0451-288608  
0768-890608

## SAMRÅDSSVAR

Datum 2010-11-23



1 (11)

Till  
Trafikverket  
Järnvägsnätsbeskrivning 2012/u  
781 89 Borlänge  
e-post:networkstatement@trafikverket.se

## Yttrande utökat samråd om Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2012

### 1. Inledning med sammanfattande synpunkter

Trafikverket föreslår i det utökade samrådet om Järnvägsnätsbeskrivningen 2012 att vissa avgiftsvillkor för trafik på den fasta förbindelsen över Öresund skall förändras. Av nedanstående samrådsyttrande framgår att Skånetrafiken/Region Skåne har starka invändningar mot detta förslag eftersom vi menar att det är tillkommet utifrån felaktiga förutsättningar och riskerar att radera det regionala persontrafiksystem som har byggts upp.

Trafikverkets förslag innebär att nu gällande avgiftskonstruktion där persontrafiken på Öresundsförbindelsen har samma villkor som övrig infrastruktur upphör att gälla. Nuvarande avgiftskonstruktion var en väsentlig förutsättning för Skånetrafiken/Region Skåne i den överenskommelse som träffades med Näringsdepartementet angående villkor för att överta huvudmannaskapet för Öresundstågtrafiken. Det är också på denna grund som Region Skåne genomfört eller fattat beslut om investeringar i tågmateriel på över sex miljarder kronor och infrastruktur på cirka två miljarder (till stor del i stamjärnvägsnätet som i princip är statens ansvar) och gjort betydande utbyggnad av kollektivtrafiken på väg och järnväg i Skåne. En ändring av dessa villkor innebär att förutsättningarna för Öresundstågtrafiken och den övriga kollektivtrafiken i Skåne och södra Sverige blir radikalt förändrade.

Förslaget innebär att persontrafiken på Öresundsbron skall belastas med passageavgifter istället för nuvarande marginalkostnadsbaserade avgifter. Nivån på avgiften föreslås bli 650 kr per passage till att börja med för att på sikt uppgå till cirka 3000 kr per passage. Den föreslagna nivån skulle innebära en våldsam kostnadsökning för Skånetrafiken/Region Skåne och detta redan i det första steget. Det finns inga möjligheter att fullt ut kompensera avgiftshöjningen med taxeändringar eller trafikneddragningar utan att det får allvarliga negativa konsekvenser vad gäller järnvägens konkurrenskraft.

Den föreslagna modellen är ett steg tillbaka från den utveckling mot interregional och internationell integration av boende, arbete och service som har byggts upp under tio års tid i Öresundsregionen och som har utvecklats in i kringliggande län.

Trafikverket menar att den positiva utvecklingen, där resandet ökat från 4,3 miljoner resor år 2001 till 10,6 miljoner resor år 2009, innebär att järnvägsmarknaden idag har förmåga att betala avgifter i linje med den ursprungliga inriktningen. Med järnvägsmarknaden skall förstås Skånetrafiken/Region Skåne, detta mot bakgrund av att 88 % av persontrafiken består av Öresundståg. Tvärt emot vad Trafikverket hävdar så har den positiva resandeutvecklingen mattats av, konkurrenssituationen inte alls förbättrats och Skånetrafikens/Region Skånes ekonomi försämrats.

Förslaget innebär en mycket kraftig överflyttning av kostnader från statlig till regional nivå. Ett förslag med så genomgripande konsekvenser borde ha åtföljts av någon form av analys där de åsikter som förs fram kunde utvecklas och motiveras.

## 2.Förslagets innebörd

Trafikverket föreslår i det utökade samrådet om Järnvägsnätsbeskrivningen 2012 att vissa avgiftsvillkor för trafik på den fasta förbindelsen över Öresund skall förändras.

Trafikverket har för avsikt att genomföra ändringarna förutsatt att riksdagen, i enlighet med regeringens budgetproposition för 2011 (prop. 2010/11:1), godkänner att riksdagens tidigare ställningstaganden avseende betalnings- och avgiftsvillkor för trafiken på den fasta förbindelsen över Öresund upphör att gälla. Av budgetpropositionen framgår att regeringen anser att Trafikverket inte bör vara bundet av uttalanden av riksdag och regering gjorda i tiden före ikraftträdandet av järnvägslagen (2004:519), utan vara fri att fastställa avgiftsuttaget i enlighet med villkoren i 7 kapitlet i järnvägslagen.

Budgetpropositionen pekar inte ut vilken av de tre undantagsparagraferna som skulle vara tillämplig för trafiken över Öresundsbron. Trafikverket har valt att tolka budgetpropositionen som att det är 7 kapitlets 5 § som avses<sup>1</sup>. Trafikverkets förslag innebär att en särskild passageavgift för persontrafik och tjänstetåg införs med 650 kr per passage. Av kommentarerna till förslaget framgår vidare att Trafikverket bedömer att avgiften för persontrafik och tjänstetåg bör höjas i flera steg för att nå en "rimlig avgiftsnivå" inom några år. Enligt Trafikverkets uppfattning menas med "rimlig avgiftsnivå" samma nivå som gäller för trafikering av den danska delen av järnvägsförbindelsen på Öresundsbron, d v s närmare 3 000 kr per passage.

Som motivering till förslaget anger Trafikverket att man anser att marknadsförutsättningarna har förändrats i en positiv riktning och att järnvägsmarknaden idag har en bättre förmåga att betala avgifter för trafik på järnvägsförbindelsen över Öresundsbron, bland annat utifrån en mycket positiv resandeutveckling.

## 3.Förslagets konsekvenser

Öresundstågstrafiken är den järnvägstrafik som står för den överlägset största delen av den persontrafik som nyttjar Öresundsförbindelsen. I kommande tågplan är 88 % av persontrafikpassagera på järnväg Öresundstågstrafik. De avgiftsförändringar som nu föreslås kommer därför i allt väsentligt att innebära att Skånetrafiken/Region Skåne belastas med ökade kostnader.

<sup>1</sup> Se avsnitt 4 angående Järnvägslagens 7 kapitel

Den Öresundstågstrafik som bedrivs med Skånetrafiken/Region Skåne som huvudman kommer under nästa tågplan att omfatta cirka 75 tågpar per dag över Öresundsbron, d v s cirka 150 passager. Under 2011, med den avgiftsnivå som gäller under det året, kommer Skånetrafikens/Region Skånes banavgifter för trafiken på den fasta förbindelsen över Öresund att uppgå till cirka 2 mkr. Med föreslagen ändring skulle motsvarande avgift under år 2012 öka till 36 mkr. På några års sikt, då det som Trafikverket betecknar som en "rimlig avgiftsnivå" införs, skulle den årliga avgiften för samma trafikutbud uppgå till cirka 165 mkr. På ett år blir avgiften arton gånger så hög som idag och på några års sikt avser Trafikverket att höja avgiften till nästan hundra gånger så mycket som idag.

#### 4.Järnvägslagens 7 kapitel

Järnvägslagens 7 kapitel innehåller som huvudprincip att avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, d v s utgöras av marginalkostnadsbaserade avgifter. Från denna huvudregel finns tre undantag enligt vilka avgifterna kan höjas (3-5 §§). I 3 § anges att infrastrukturförvaltaren under vissa förutsättningar får ta ut en extra avgift för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Enligt 4 § får infrastrukturförvaltaren, för att uppnå kostnadstäckning, ta ut högre avgifter om det är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Avgifterna får dock 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. Enligt 5 § får infrastrukturförvaltaren, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och har avslutats efter den 15 mars 1986, ta ut högre avgifter, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats enligt huvudregeln.

Bestämmelsen i järnvägslagens 7 kapitel 5 § har ett ursprung i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg. Artikel 8 punkt 2 i detta direktiv anger följande: "För särskilda investeringsprojekt, i framtiden, eller som har avslutats senast 15 år före ikraftträdandet av detta direktiv, får infrastrukturförvaltaren fastställa eller fortsätta att fastställa högre avgifter på grundval av den långsiktiga kostnaden för sådana projekt om de ökar effektiviteten och/eller kostnadseffektiviteten och annars inte skulle kunna företas eller ha företagits. En sådan avgiftsordning får även inbegripa överenskommelser om fördelning av de risker som sammanhänger med nya investeringar."

Av texten i EU-direktivet framgår att det handlar om två olika situationer: framtida investeringsprojekt respektive projekt som har avslutats de senaste 15 åren. Dessa två situationer leder till två möjligheter för infrastrukturförvaltaren: att fastställa eller att fortsätta att fastställa avgifter. Den rimliga tolkningen av detta är att det för framtida investeringsobjekt handlar om att fastställa avgifter medan det för avslutade projekt handlar om att fortsätta att fastställa avgifter.

Denna tolkning av EU-direktivets text stöds också av den proposition (2003/04:123) som låg till grund för den förändrade skrivning i järnvägslagen som skedde 2004. Avsnitt 15.2.3 i propositionen behandlar "särskilda avgifter för infrastrukturprojekt". I detta nämns de två fall där denna typ av avgifter togs ut, Arlandabanan samt godstrafiken på Öresundsbron. Propositionen slår fast att "Den möjligheten till avgifter för särskilda infrastrukturprojekt som föreslås skapar förutsättningar för att även fortsättningsvis ta ut den särskilda avgiften" (för såväl Arlandabanan som för godstrafiken). Framåtriktat anges att "Denna möjlighet till särskilda avgifter för infrastrukturprojekt bör kunna utnyttjas för att öppna för möjligheten att attrahera andra än staten att investera i ny järnvägsinfrastruktur även i Sverige".

Av regeringens proposition framgår det alltså att det fanns två projekt, Arlandabanan samt godstrafiken på Öresundsbron, där avgifter togs ut då propositionen skrevs och där lagförslaget gav möjlighet att fortsätta att ta ut den särskilda avgiften. Härutöver fanns möjlighet att framåtriktat öppna för nya finansieringsmöjligheter, men då handlade det om kommande investeringsprojekt. Möjligheten att i efterhand införa denna särskilda avgift finns inte omnämnd i propositionen och förutsågs uppenbarligen inte. Denna tolkning av texten är också den enda rimliga eftersom en förutsättning för att ta ut en högre avgift är att projektet annars inte hade kommit till stånd. Detta förbehåll kan inte gärna vara tillämpligt på projekt som de facto har kommit till stånd utan denna särskilda avgift.

### **5. Bakgrund till nuvarande avgiftskonstruktion**

Sveriges och Danmarks regeringar slöt den 23 mars 1991 ett avtal om en fast förbindelse över Öresund. I detta avtal angavs i artikel 16 att "Tillkomsten av en fast förbindelse syftar till att främja en rationell och ändamålsenlig järnvägstrafik mellan länderna. Avgifterna skall utformas med beaktande av detta syfte". I det tilläggsprotokoll som finns till avtalet fastställs avgiften för respektive nation till 150 miljoner danska kr (prinsnivå 1/1 1991). I regeringens proposition med anledning av avtalet (1990/91:158) bedömdes att trafiken några år efter öppningsåret årligen skulle uppgå till över 5 miljoner enkelresor med regionalståg och 1,5 miljoner enkelresor med fjärrståg samt 8 000 - 10 000 bilar per dygn.

SJ meddelade i en skrivelse till regeringen 1998 att man tillsammans med DSB hade för avsikt att bedriva tågtrafik över den fasta Öresundsförbindelsen men att man inte hade möjlighet att erlagga de planerade infrastrukturavgifterna. Jämförelser hade även gjorts mellan de föreslagna avgiftsnivåerna för tågresenärer i förhållande till det som föreslogs för bussresenärer och bilister varvid det konstaterades att den ursprungliga avgiftsmodellen missgynnade tågtrafiken.

Öresundskommittén tillskrev regeringen ungefär samtidigt och menade att den regionala kollektivtrafiken inte skulle kunna bära en belastning med de extraordinära infrastrukturavgifter som hade föreslagits. Dessa skrivelser tillsammans med önskemål från dansk sida om att göra förändringar i betalningsprinciperna resulterade i ett nytt svensk/danskt regeringsavtal om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken över Öresund.

Av regeringens proposition 1999/2000:66 framgick att regeringen då gjorde bedömningen att de omvärldsförändringar som hade skett sedan avtalet om Öresundsförbindelsen ingicks år 1991 medförde att det inte var möjligt att ta betalt av järnvägsföretagen på det sätt som ursprungligen hade beslutats.

Utifrån denna bakgrund kontaktade Näringsdepartementet under 1998 Skånetrafiken/Region Skåne med en förfrågan om att överta huvudmannskapet för den svenska delen av Öresundstågstrafiken. Skånetrafiken/Region Skåne påtog sig detta ansvar under förutsättning att trafiken på Öresundsbrons svenska del inte skulle belastas med några andra avgifter än de banavgifter som gäller för nyttjande av statens spåranslagningar i Sverige. Detta villkor accepterades varvid riksdagen beslöt att det mest ändamålsenliga var att Banverket skulle sköta betalningarna till Öresundsbrokonsortiet och att Banverket kompenseras för detta genom höjda banavgifter och höjda anslag.

Sammanfattningsvis gjorde berörda trafikföretag bedömningen att det inte skulle vara möjligt att bedriva järnvägstrafik utifrån den ursprungligt beslutade avgiftsmodellen. De konstaterade också att avgiftsmodellen innebar en konkurrensnackdel för tågtrafik i förhållande till buss- och biltrafik. Denna bedömning ledde till den avgiftsmodell vi har idag vilken var ett villkor för att Skånetrafiken/Region Skåne skulle överta huvudmannskapet.

En avgiftsmodell där broavgiften betalas dels genom förhöjda banavgifter, dels genom ökade anslag till Banverket (Trafikverket).

### **5. Tanken om integration - De trafiksatsningar vi planerar för har utgått från en viss kostnadsnivå**

Syftet med anläggandet av Öresundsförbindelsen beskrevs i avtalet mellan Sverige och Danmark som att skapa förbättrade trafikförbindelser mellan de två länderna och därmed åstadkomma förutsättningar för ett förstärkt och utbyggt kulturellt och ekonomiskt samarbete samt för utveckling av en gemensam arbets- och bostadsmarknad i Öresundsregionen till gagn för båda stater. Tanken om integration var oerhört central såväl för planeringen av Öresundsförbindelsen som för den slutliga avgiftskonstruktionen.

I regeringens proposition 1999/2000:66 betonades att den ändrade avgiftskonstruktionen samt övergången av huvudmannskapet från SJ till Skånetrafiken/Region Skåne gav förutsättningar för en fortsatt integration av Öresundstågtrafiken in i angränsande län i Sydsverige.

Tanken om integration över nationsgränsen och över länsgränserna har fullföljts i ett antal steg och omfattar nu ett sammanhållet trafiksystem från Göteborg, Kalmar och Karlskrona över Öresundsbron till den danska sidan. Därmed har de ambitioner regeringen gav uttryck för då nuvarande avgiftsmodell och huvudmannskap fastställdes haft ekonomiska förutsättningar att kunna förverkligas.

De omfattande trafiksatsningar som har genomförts och som planeras framåtriktat har utgått från nuvarande kostnadsstruktur. Det är också på denna grund som Region Skåne genomfört eller fattat beslut om investeringar i tågmateriel på över sex miljarder kronor och infrastruktur på cirka två miljarder (till stor del i stombanjvägsnätet som i princip är statens ansvar) och gjort betydande utbyggnad av kollektivtrafiken på väg och järnväg i Skåne. Investeringar som har följts upp i kringliggande län. Det förslag som Trafikverket nu presenterar är så långtgående att det innebär en genomgripande förändring av de förutsättningar som ligger till grund för Trafikhuvudmännen och kommer, i den mån förslaget genomförs, att leda till att trafiksystemet måste omprövas.

### **7. Resandeutvecklingen har mattats av - Marknadsandelen har inte förbättrats**

Trafikverket bedömer i sitt förslag att den positiva utvecklingen, där resandet ökat från 4,3 miljoner resor år 2001 till 10,6 miljoner resor år 2009, innebär att järnvägsmarknaden idag har förmåga att betala avgifter i linje med den ursprungliga inriktningen.

Av nedanstående tabell framgår utvecklingen av antal resor per år med Öresundståg (källa: Skånetrafiken) samt antal personbilar per år (källa: Öresundsbron).

	Åresundstågsresor		Personbilar	
	Milj	Index	Milj	Index
2001	4.270	100	2.661	100
2002	4.784	112	3.106	117
2003	5.320	125	3.418	128
2004	5.896	138	3.908	147
2005	6.366	149	4.500	169
2006	7.516	176	5.228	196
2007	9.491	222	6.143	231
2008	10.522	246	6.503	244

2009	10.585	248	6.565	247
------	--------	-----	-------	-----

Tabellen visar att det har varit en stark utveckling såväl för tågtrafiken som för biltrafiken. I genomsnitt är ökningstakten per år cirka 12 % för båda trafikslagen. Det har dock skett en avmattning under de senaste åren och för år 2010 är prognosen att Öresundstågsresandet över bron kommer att minska med 3½ %.

Eftersom ökningen från år 2001 har varit lika stor för Öresundstågstrafiken som för biltrafiken är således Öresundstågens marknadsandel oförändrad i förhållande till personbilarna. De ambitioner som fanns inför trafikstart om att järnvägstrafiken skulle främjas har därmed inte uppfyllts, konkurrenskraften i förhållande till bilismen har inte stärkts.

En annan jämförelse är att ställa dagens siffror i relation till det som angavs i regeringens proposition (1990/91:158), d v s i vilken omfattning som trafikutvecklingen har levt upp till de förväntningar som fanns när brobeslutet togs. Som tidigare nämnts var bedömningen i regeringens beslut att trafiken några år efter öppningsåret årligen skulle uppgå till över 5 miljoner enkelresor med regionaltåg och 1,5 miljoner enkelresor med fjärrtåg samt 8 000 - 10 000 bilar per dygn. Merparten av det som då angavs som fjärrtåg utförs idag inom ramen för Öresundstågssamarbetet. Med justering för detta skulle det kunna uppskattas att regional- och fjärrtågsresandet i Öresundståg över bron några år efter öppningsåret skulle uppgå till cirka 6 miljoner enkelresor, ett antal som uppnåddes ungefär år 2004/2005. För bilresandet uppnåddes samma mål på ungefär halva tiden. Bilresandet ligger idag ganska precis på en nivå som är dubbelt så hög som regeringens bedömning medan tågresandet har utvecklats svagare där resandet år 2009 enbart ligger 76 % över regeringens bedömning av resandet efter några år. Det innebär alltså att det, i förhållande till den målsättning och förväntan som fanns då brobeslutet träffades, har skett en förskjutning så att biltrafiken har utvecklats mer positivt än tågtrafiken och detta trots den avgiftsjustering till nuvarande modell som gjordes inför trafikstarten.

Trafikverket anger som grund för sitt förslag att man anser att marknadsförutsättningarna förändrats i en positiv riktning, de data som vi har tillgängliga stödjer inte denna uppfattning. Det är sant att resandet har ökat och tidvis har denna ökning varit kraftig, men resandet har nu stagnerat och i jämförelse med privatbilismen finns det inget belägg för att konkurrenskraften skulle ha stärkts. I förhållande till vad som förväntades då brobeslutet togs har dessutom järnvägstrafiken haft en sämre utveckling.

#### **8. Ekonomi - Kostnadstäckningsgraden har sjunkit - Vad innebär det för vår ekonomi?**

Trafikverket anger som grund för sitt förslag att man anser att järnvägsmarknaden idag har en bättre förmåga att betala avgifter för trafik på järnvägsförbindelsen över Öresundsbron.

I detta sammanhang kan det vara värt att påpeka att "järnvägsmarknaden" i huvudsak handlar om Skånetrafiken/Region Skåne eftersom persontrafiken över Öresund nästan uteslutande består av den Öresundstågstrafik vilken utförs som entreprenadtrafik med Skånetrafiken/Region Skåne som huvudman. Kommande tågplan innehåller 1215 passager per vecka med persontåg över Öresundsförbindelsen, av detta svarar Öresundstågen för 88 % och SJ för resterande 12 %. Innebörden av Trafikverkets hypotes är således att man menar att Skånetrafiken/Region Skåne idag har en bättre förmåga att betala avgifter för trafik på järnvägsförbindelsen över Öresundsbron.

En jämförelse av Skånetrafikens kostnadstäckningsgrad under perioden 2001 - 2010 där år 2010 är en prognos visar nedanstående utveckling.

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
68%	69%	69%	69%	67%	65%	63%	62%	63%	64%

Kostnadstäckningsgraden är beräknad som intäkter exklusive skatteintäkter dividerat med kostnader<sup>2</sup>. Tabellen visar att kostnadstäckningsgraden har minskat och att detta har skett under perioden 2004 - 2008. Om man jämför denna utveckling med den resandeökning Skånetrafiken har haft kan det konstateras att det inte finns ett omedelbart samband mellan en resandeökning och en förbättrad kostnadstäckningsgrad. Av nedanstående tabell framgår den årliga resandeökning (tåg+buss) som Skånetrafiken har haft under perioden 2001 - 2009 med en prognos för år 2010.

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
8%	6%	4%	4%	4%	10%	8%	5%	2%	6%

Slutsatsen är således att Skånetrafikens/Region Skånes ekonomi har försämrats sedan år 2001 samt att detta har skett trots en markant resandeökning.

Ett genomförande av Trafikverkets förslag för år 2012 skulle innebära en kostnad för Skånetrafiken/Region Skåne på cirka 36 mkr vilket är en ökning med 34 mkr från nivån år 2011. En ökning i den omfattningen skulle kräva, utöver ordinarie prisförändringar, en prisökning på 7 % vilket beräknas leda till 3 % minskad resandevolym men en intäktsökning på 34 mkr<sup>3</sup>.

Ett genomförande av Trafikverkets mer långsiktiga förslag skulle innebära en kostnad för Skånetrafiken/Region Skåne på cirka 165 mkr. En ökning i den omfattningen skulle kräva, utöver ordinarie prisförändringar, en prisökning på cirka 40 % vilket beräknas leda till 16 % minskad resandevolym men en intäktsökning på 166 mkr<sup>4</sup>.

Båda dessa beräkningar får dock ses som teoretiska exempel. Prisökningar i den omfattningen som anges ovan skulle om de genomfördes medföra en markant förändring av konkurrenssituationen till förmån för bil- och busstrafik. För linjelagd busstrafik med en omfattning på minst 10 000 turer per år är priset per tur 535 kr. Det innebär att passageavgiften blir lägre per resenär i en jämförelse mellan en buss med 50 passagerare och ett tåg med 200 passagerare<sup>5</sup>. Ett annat alternativ skulle kunna vara att dra ner trafikutbudet för att därmed spara kostnader. Att göra denna besparing enbart för brotrafiken är dock inte möjligt eftersom det skulle innebära oerhört drastiska trafikneddragningar<sup>6</sup>. Om man istället tittar till Skånetrafikens/Region Skånes Öresundstågstrafik i länet som helhet skulle en passageavgift på 650 kr kunna kompenseras om trafikutbudet reducerades motsvarande 10 %

<sup>2</sup> Intäkter och kostnader för service- och sjukresor är exkluderade.

<sup>3</sup> År 2010 beräknas Öresundstågsresandet över bron uppgå till 10,3 miljoner resor. Intäkten per resa beräknas till 48 kr vilket är framräknat som priset för månadskort (1900 kr) delat med 40 resor. Med en priselasticitet på - 0,4 ger detta att en prisökning på 7 % leder till 3 % resandeminskning och  $(10,3 * 48 * 0,07 * (1 - 0,03)) = 33,6$  mkr i ökad intäkt.

<sup>4</sup> År 2010 beräknas Öresundstågsresandet över bron uppgå till 10,3 miljoner resor. Intäkten per resa beräknas till 48 kr vilket är framräknat som priset för månadskort (1900 kr) delat med 40 resor. Med en priselasticitet på - 0,4 ger detta att en prisökning på 40 % leder till 16 % resandeminskning och  $(10,3 * 48 * 0,4 * (1 - 0,16)) = 166$  mkr i ökad intäkt.

<sup>5</sup> 11 kr per bussresenär respektive 15 kr per tågresenär då passageavgiften har höjts till 3000 kr.

<sup>6</sup> Om Skånetrafikens nuvarande kostnadsnivå på Öresundsbron skulle bibehållas trots höjda banavgifter (men med oförändrade entreprenadavgifter) skulle nästan 2/3 av trafiken på Öresundsbron behöva ställas in vid en passageavgift på 650 kr medan en passageavgift på 3000 kr skulle leda till att cirka 90 % av Öresundsbrotrafiken skulle bortfalla.

av Öresundstågstrafiken i Skåne. Om passageavgiften skulle bli 3000 kr behöver den samlade Öresundstågstrafiken i Skåne reduceras med en dryg tredjedel.

En passageavgift på 650 kr kan således mötas med en prisökning på 7 %, en trafikminskning i hela Skåne på 10 %, en ökad skattefinansiering eller en kombination av dessa alternativ.

En passageavgift på 3000 kr kan således mötas med en prisökning på 40 %, en trafikminskning i hela Skåne på cirka 35 %, en ökad skattefinansiering eller en kombination av dessa alternativ.

Det känns närmast överflödigt att påpeka att ovan beskrivna åtgäder innebär en dramatisk förändring av de villkor som har gällt för Öresundstågstrafiken och som följer av den överenskommelse som var en förutsättning för att Skånetrafiken/Region Skåne skulle åta sig huvudmannskapet för den regionala tågtrafiken över Öresund. Hela den skånska kollektivtrafiken utgör ett sammanhängande system och en sådan förändring i förutsättningarna för Öresundstågstrafiken skulle också kraftigt påverka möjligheterna att upprätthålla den övriga kollektivtrafiken i Skåne.

Utöver den passageavgift över Öresundsförbindelsen som nu föreslås införs från december 2010 passagavgifter för persontrafik under högtrafiktid på särskilt belastade sträckor. För Skånetrafikens/Region Skånes del gäller detta för sträckan Lund - Malmö C samt i Citytunneln. Passageavgiften på Öresundsbron tillsammans med införandet av dessa avgifter samt därutöver den generella nivåhöjning av banavgifterna som nu genomförs under några år innebär att hotet mot järnvägens konkurrenskraft förstärks.

#### **9. Trafikverket hänvisar till den danska avgiftsnivån. En sådan jämförelse är inte relevant.**

Trafikverket för fram som ett argument att det är rimligt att avgifterna utformas mer likartat mellan Sverige och Danmark. Det förklaras dock inte närmare på vilka grunder man anser att detta skulle vara rimligt.

Dansk och svensk trafikpolitik ser helt olika ut. På dansk sida har merparten av broavgiften, i form av den del som erläggs för Öresundstågstrafiken, varit en omfördelning av kostnader inom staten. I den upphandling av den gemensamma Öresundstågstrafiken som nyligen har genomförts gäller på dansk sida att entreprenören belastas med banavgifter och därmed också passageavgifter på Öresundsförbindelsen. Denna kostnad var känd då upphandlingen genomfördes och anbudsgivarna kunde därmed lägga in denna kostnad i sina anbud. Därigenom hamnar entreprenörens kostnad hos beställaren som i Danmark är Trafikstyrelsen, d v s en myndighet under Transportministeriet som får sin kostnad täckt av anslag. Det innebär alltså, för den danska delen av Öresundstågstrafiken, att en del av staten tar betalt av en annan del av staten. Det är svårt att se på vilket sätt denna konstruktion skulle vara relevant för svenska avgifter där förutsättningarna är helt annorlunda. Det nu presenterade förslaget på svensk sida innebär istället att staten genom Trafikverket tar betalt av Region Skåne genom Skånetrafiken. Detta innebär en betydande kostnadsövertäring från staten till regionen/landstinget.

Trafikverket anger att man anser att det är rimligt att avgifterna utformas mer likartat mellan Sverige och Danmark. Förslaget begränsas dock till en fråga om avgifternas storlek utan hänsyn till att betalningsflödena skiljer sig markant. Därmed kan vi inte se att jämförelsen med de danska avgifterna på något sätt skulle vara relevant.

## 10. Jämförelse med godstrafiken

Trafikverket anser att det är rimligt att avgifterna utformas mer likartat mellan person- och godstrafik. Av förslaget framgår inte något motiv till denna ståndpunkt.

Den avgiftsmodell som fastställdes när beslutet om Öresundsbron träffades baserades på de kostnadsbesparingar SJ kunde göra i den trafik som då fanns till Danmark. Merparten av dessa kostnader låg på godstrafiken i form av DanLink-förbindelsen. En fast förbindelse skulle innebära att denna färjetrafik kunde tas bort och därmed skulle SJ kunna göra en besparing som kunde användas för att betala broavgifter.

Härefter förändrades förutsättningarna på järnvägsmarknaden och den nu gällande avgiftsmodellen slogs fast vilket som en effekt ledde till att godstrafikens kostnadsnivå reducerades kraftigt. Om den gamla avgiftsmodellen återinförs så som Trafikverket föreslår är det svårt att se logiken i att reduktionen av godstrafikens del skall bibehållas medan persontrafiken skall belastas hårdare.

Förutsättningarna för gods- och persontrafik är helt olika, framförallt vad gäller regional persontrafik. Medan godstrafiken typiskt har få avgångar där gods samlas ihop till långa tåg för att få en kostnadseffektivitet är frekvens och trafikutbud betydligt viktigare för den regionala persontrafiken. Medan Öresundstågen har mellan tre och sex kanaler varje timme körs det i genomsnitt cirka 10 godståg per dag och riktning.

Vi har svårt att se varför ett godståg med en helt annan längd och vikt, med lägre hastighet och därmed ett större utrymme i tidtabellen, kanske med inslag av farligt gods och med generellt sett sämre punktlighet skulle vara normgivande för avgiftssättningen av persontåg.

## 11. Hur ser Trafikverkets analys ut?

I materialet utlovar Trafikverket att man kommer att genomföra kompletterande analyser som underlag för framtida ställningstaganden om avgifter generellt och om passageavgifter för den trafik som nyttjar järnvägsförbindelsen på den svenska delen av Öresundsbron och i vilken takt som dessa avgifter skall förändras.

Denna skrivning om "kompletterande" analyser antyder att det förslag som presenteras skulle ha föregåtts av en första analys. Om så är fallet borde denna analys ha tillförts materialet. På så sätt hade det varit möjligt att exempelvis se på vilka grunder som Trafikverket menar att marknadsförutsättningarna förändrats i en positiv riktning, att järnvägsmarknadens betalningsförmåga skulle ha ökat, att en positiv resandeutveckling automatiskt skulle förbättra ekonomin samt varför det skulle vara rimligt med koordinerade avgifter mellan Sverige och Danmark respektive mellan gods- och persontrafik.

Som det nu är byggs förslaget upp av ett antal påståenden som inte utvecklas. Trafikverket anger att man söker en "rimlig avgiftsnivå" utan att ange vad som definierar en "rimlig avgiftsnivå".

## 12. Avslutning

Förslaget i Trafikverkets samråd följer av regeringens budgetproposition i vilken tanken är att Öresundsbron avgiftsmässigt inte längre måste jämföras med all annan infrastruktur. Trafikverkets förslag innebär att banavgifterna för persontrafiken på Öresundsbron istället för att vara marginalkostnadsbaserade ändras till att följa järnvägslagens 7 kapitel 5 § och utgöra 650 kr per passage för att på sikt anpassas till den danska avgiftsnivån innefattande cirka 3000 kr per passage.

Enligt järnvägslagens 7 kapitel 5 § får infrastrukturförvaltaren, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och har avslutats efter den 15 mars 1986, ta ut högre avgifter, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats enligt huvudregeln.

Rimligheten av att använda denna modell för avgiftsättning måste starkt ifrågasättas. Det är inte så att högre avgifter skulle vara en förutsättning för att persontrafik på Öresundsbron skulle ha kommit till stånd. Det var tvärtom så att denna avgiftsmodell planerades men visade sig omöjlig att genomföra. Först när avgiftskonstruktionen ändrades så att Öresundsbron fick samma villkor som all annan infrastruktur och huvudmannaskapet för den regionala tågtrafiken flyttades till Skånetrafiken/Region Skåne blev det möjligt att förverkliga denna tågtrafik. För Skånetrafikens/Region Skånes del var principen om att Öresundsbron skulle ha samma avgifter som annan infrastruktur en viktig del i den överenskommelse som träffades med Näringsdepartementet och en förutsättning för att acceptera att ta på sig huvudmannaskapet.

Trafikverket menar att den positiva utvecklingen, där resandet ökat från 4,3 miljoner resor år 2001 till 10,6 miljoner resor år 2009, innebär att järnvägsmarknaden idag har förmåga att betala avgifter i linje med den ursprungliga inriktningen. Med järnvägsmarknaden skall förstås Skånetrafiken/Region Skåne, detta mot bakgrund av att 88 % av persontrafiken består av Öresundståg. Av ovanstående redogörelse framgår att den positiva resandeutvecklingen har mattats av, att konkurrenssituationen inte har förbättrats samt att Skånetrafikens/Region Skånes ekonomi inte har stärkts sedan år 2001 utan tvärtom försämrats.

Den kraftiga avgiftshöjning som föreslås kommer inte att kunna mötas med en taxehöjning utan att det får allvarliga konsekvenser för järnvägens och därmed den samlade kollektivtrafikens konkurrenskraft, detta gäller redan i det steg som planeras för år 2012 men naturligtvis än mer markant när avgifterna når den högre nivå som Trafikverket siktar mot. Det känns inte heller rimligt att skära ner trafikutbudet så kraftigt som skulle behövas för att på så sätt möta den ökade kostnadsbelastningen.

Förslaget om införande av passageavgifter på Öresundsförbindelsen kan inte enbart ses som en avgiftsförändring. Den ändrade principen samt det faktum att avgiften föreslås höjas extremt mycket (inledningsvis med 1 700 % och på sikt med 8 200 %) innebär att förslaget kommer att få en långtgående inverkan på hela det trafiksystem som har byggts upp under 10 års tid. Förslaget hotar den integration och den gemensamma arbetsmarknad som har kunnat etableras, bl a eftersom Öresundsbron betraktades som en del av den svenska infrastrukturen och avgiftsattes utifrån detta. Förslaget borde därför remitterats till fler berörda intressenter såsom exempelvis Malmö kommun och Öresundskomiteen.

Trafikverket menar att passageavgiften skall hamna på en nivå jämförbar med såväl de danska broavgifterna som de avgifter som idag finns för godstrafik. De avgifter som finns på dansk sida utgör ingen relevant jämförelse eftersom förutsättningarna är helt olika, i varje fall när det gäller Öresundstågstrafiken. På dansk sida betalar en del av staten till en annan del av staten vilket gör att denna avgiftsnivå rimligen inte kan göras normerande för vad som skall gälla på svensk sida där istället regionen betalar till staten. Inte heller jämförelsen med godstrafiken är relevant eftersom trafiksystemen är väsensskilda liksom den belastning på infrastrukturen de för med sig. Om Trafikverket önskar gå tillbaka till de avgiftsdiskussioner som fördes i början på 1990-talet skulle detta i så fall innebära ett ökat uttag av godstrafiken eftersom det var godstrafiken som gjorde störst kostnadsbesparing till följd av att Öresundsbron kom till.

Förslaget innebär en mycket kraftig överflyttning av kostnader från statlig till regional nivå. Ett förslag med så genomgripande konsekvenser borde ha åtföljts av någon form av analys

Datum 2010-11-23

11 (11)

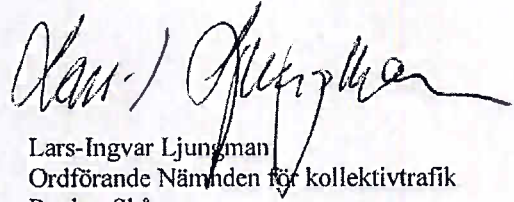
där de åsikter som förs fram kunde utvecklas och motiveras. Trafikverket anger att man söker en "rimlig avgiftsnivå" utan att ange vad som definierar rimligheten.

2010-11-

Med vänlig hälsning



Pia Kinhult  
Regionstyrelsens ordförande  
Region Skåne



Lars-Ingvar Ljungman  
Ordförande Nämnden för kollektivtrafik  
Region Skåne