

Trafikverket

Föreläggande om att på ett icke-diskriminerande sätt ge tillträde till minst en av Trafikverkets rangerbangårdar

Transportstyrelsens beslut

Transportstyrelsen förelägger Trafikverket att senast den 12 december 2027 (Tågplan 2028), i enlighet med 9 kap. 1 § järnvägsmarknadslagen (2022:365), JML, säkerställa att tillträde till minst en av de rangerbangårdar som Trafikverket förvaltar tillhandahålls på ett icke-diskriminerande sätt. I det ingår att Trafikverket så långt som möjligt – oavsett sökande – ska tillmötesgå samtliga ansökningar om tillgång till tjänst i enlighet med 9 kap. 2 § JML och att endast avslå en ansökan om villkoren för det är uppfyllda enligt artikel 13 i genomförandeförordningen¹.

Trafikverket ska skriftligen inkomma med underlag som visar hur detta föreläggande har efterlevts. Av underlaget ska framgå hur Trafikverket hanterar ansökningar om tillträde till rangerbangårdar och vilka åtgärder som har vidtagits för att säkerställa ett icke-diskriminerande tillträde. Underlaget ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den 12 januari 2028.

Redogörelse för ärendet

Bakgrund

Järnvägsföretagens möjlighet att bedriva tågtransporter är beroende av tillgång till vissa tjänster och anläggningar som är nödvändiga för verksamheten. De tjänster som avses är sådana som ofta utförs i särskilda anläggningar såsom t.ex. lastning och lossning av gods som utförs vid bangårdar; fordon som repareras, tvättas och avisas vid terminaler och tåg som rangeras på särskilda bangårdar för tågbildning – så kallade rangerbangårdar.

¹ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 av den 22 november 2017 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster.

I Sverige finns idag åtta rangerbangårdar som förvaltas av Trafikverket. Dessa rangerbangårdar finns i Hallsberg, Sävenäs, Malmö, Gävle, Borlänge, Ånge, Sundsvall och Helsingborg. En rangerbangård är en större godsbangård som är avsedd för att, på ett effektivt sätt upplösa, sortera och bilda nya godståg. Rangerbangårdarna är en central och viktig del av järnvägssystemet som möjliggör vagnslasttrafik – det vill säga transporter där enskilda godsvagnar eller mindre vagnsgrupper transporteras till olika destinationer.

Statistik för 2023 visar att vagnslasttrafiken stod för 37 %² av det totala godstransportarbetet på järnväg i Sverige. Även om det saknas officiell statistik är det sannolikt att järnvägsföretaget Green Cargo AB (Green Cargo) utför den absoluta merparten av den vagnslasttrafik som bedrivs i Sverige idag och att ingen annan aktör bedriver sådan trafik annat än i mycket begränsad omfattning. Tidigare utförde Green Cargo rangering även åt andra aktörer i viss omfattning, dels på eget initiativ och dels efter att ha blivit upphandlade i syfte att erbjuda tjänsten till andra aktörer. Under våren 2021 meddelade dock Green Cargo att de skulle upphöra med att sälja rangeringstjänsten till andra aktörer och enbart rangera inom ramen för den egna verksamheten.

För den aktör, utöver Green Cargo, som idag vill bedriva vagnslasttrafik saknas inte bara möjlighet att köpa tjänsten rangering utan också möjlighet att få tillträde till rangerbangårdarna i syfte att i egen regi utföra rangering. Detta blev i synnerhet uppenbart våren 2021 då ett annat järnvägsföretag ansökte om och fick avslag på sin ansökan om tillträde till Hallsbergs rangerbangård. Trafikverket avslog ansökan med motiveringen att de inte hade förutsättningar att tillmötesgå önskemålet, någon ytterligare motivering angavs inte i samband med avslaget.

Dagens situation gällande tillträde till rangerbangårdar och tillgång till rangeringstjänster är problematisk och har varit en fråga som har aktualiserats i omgångar alltsedan delningen av Statens Järnvägar i slutet av 80-talet. Delningen resulterade i att Banverket bildades år 1988 som en separat myndighet för infrastrukturförvaltning och fick ansvaret för rangerbangårdarna. Ansvaret för driften av trafik blev kvar i SJ och rangerbangårdarna förblev i praktiken en del av den operativa verksamheten, då den nästan uteslutande användes för SJ:s godstrafik. Under 1990- och 2000-talet skedde en gradvis avreglering av godstrafiken på järnväg, och nya järnvägsföretag fick tillträde till det svenska järnvägsnätet. Trots detta behöll SJ, genom SJ gods – sedermera Green Cargo – en i praktiken exklusiv tillgång till rangerbangårdarna, eftersom

² Trafikanalys, Bantrafik 2023, tabell 4.7

dessa anläggningar aldrig fullt ut övergick till att bli neutralt tillgängliga. Detta skapade en konkurrensfördel för Green Cargo som består än idag.

Tillsynen

Med anledning av Trafikverkets avslag på järnvägsföretagets ansökan om tillträde till Hallsbergs rangerbangård inledde Transportstyrelsen den 15 november 2021 tillsyn mot Trafikverket. Tillsynens inriktning var att kontrollera att Trafikverket på ett icke-diskriminerande sätt ger järnvägsföretag och andra sökande tillträde till Sveriges rangerbangårdar på ett sätt som är förenligt med järnvägsmarknadslagstiftningen.

Inom ramen för tillsynen har totalt 16 informationsmöten genomförts. Vid informationsmötena har Transportstyrelsen fått information om Trafikverkets förändringsarbete med målet att kunna ge tillträde till alla sökande på ett icke-diskriminerande sätt. Utöver detta har Transportstyrelsen tagit del av inskickad dokumentation från detta arbete.

Skäl för beslutet

Rättslig reglering

Bestämmelser om rätten till tillträde till anläggningar för tjänster finns i järnvägsmarknadslagen (2022:365), JML. Syftet med lagen är att säkerställa en väl fungerande järnvägsmarknad präglad av transparens och likabehandling. Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, det så kallade SERA-direktivet (Single European Railway Area).

Genom artikel 13.9 i SERA-direktivet medgavs kommissionen mandat att anta genomförandeakter i syfte att närmare fastställa bestämmelser om de förfaranden och kriterier som ska följas för tillträde till de tjänster som ska tillhandahållas i anläggningar för tjänster. Kommissionen har med stöd av detta mandat antagit genomförandeförordning (EU) 2017/2177 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster, nedan kallad genomförandeförordningen.

Tillsynsmyndigheten

Av 1 kap. 5 § järnvägsmarknadsförordningen (2022:416) följer att Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt JML. Härutöver framgår det av 1 kap. 8 § JML att tillsynsmyndigheten också ska fullgöra rollen som regleringsorgan enligt artikel 55 i SERA-direktivet.

I 10 kap. 1 § JML anges att tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. Tillsynsmyndigheten ska också utöva tillsyn över efterlevnaden

av direkt tillämpliga EU-rättsakter som har utfärdats med stöd av direktiv 2012/34/EU. Tillsynsmyndigheten får enligt 10 kap. 7 § JML besluta de förelägganden som behövs för att denna lag eller de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen ska följas. Detsamma gäller för att säkerställa efterlevnaden av sådana direkt tillämpliga EU-rättsakter som avses i 10 kap. 1 § 2 st JML. En av dessa direkt tillämpliga EU-rättsakter är genomförandeförordningen. Ett föreläggande får förenas med vite.

Tjänsteleverantör och anläggning för tjänster

Vilka verksamhetsutövare som är att betrakta som tjänsteleverantörer enligt JML framgår av 1 kap. 9 § JML. Här definieras begreppet tjänsteleverantör som den som ansvarar för förvaltning av en anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av sådana tjänster som avses i 9 kap. JML. Vidare definieras i bestämmelsen att en anläggning för tjänster är mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställts för att det ska gå att utföra eller tillhandahålla en sådan tjänst som avses i 9 kap. Av 9 kap. 1 § 2 st. 3 p. JML framgår att *rangerbangårdar* och andra anläggningar för tågbildning och växling är sådana anläggningar för tjänster.

Icke-diskriminerande tillträde och hantering av ansökan om tillträde

Av 9 kap. 1 § JML framgår att en tjänsteleverantör på ett icke-diskriminerande sätt ska ge tillträde till anläggningar för tjänster och tillgång till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar (grundläggande tjänster) till järnvägsföretag och andra som ansöker om det.

Av 9 kap. 2 § JML framgår vidare att en tjänsteleverantör som tillhandahåller en grundläggande tjänst så långt som möjligt ska tillmötesgå samtliga ansökningar om tillgång till tjänsten. I andra stycket anges vissa uppgifter om avslagsbeslut.

I genomförandeförordningen har närmare bestämmelser om det förfarande och de kriterier som ska följas för tillträde till tjänster fastställts. Framförallt i artikel 8 – 12 beskrivs förfarandet för ansökningar om tillträde till tjänsteanläggningar och användning av tjänster, inklusive förfarande för samordning, tillämpning av prioriteringskriterier och övervägande av praktiskt möjliga alternativ om ansökan inte kan tillgodoses.

I artikel 13 regleras under vilka förutsättningar en tjänsteleverantör får avslå en ansökan om tillträde till en anläggning för grundläggande tjänst eller tillhandahållande av tjänst i anläggningen. Så får i huvudsak ske i ett skede där ansökningsförfarandets konfliktlösningsmekanismer har misslyckats och praktiskt möjliga alternativ övervägts.

Enligt artikeln får ansökan avslås i följande fall:

Om tjänsteleverantören vid en anläggning för grundläggande tjänster och sökanden kommer fram till att inga praktiskt möjliga alternativ finns, och om det inte är möjligt att tillgodose ansökan om tillträde till eller tillhandahållande av en tjänst i anläggningen efter samordningsförfarandet, får tjänsteleverantören avslå ansökan.

Om tjänsteleverantören och sökanden inte kan komma överens om ett praktiskt möjligt alternativ får tjänsteleverantören avslå ansökan med angivande av de alternativ som tjänsteleverantören anser vara praktiskt möjliga.

Om tjänsteleverantören och sökanden gemensamt har hittat praktiskt möjliga alternativ får tjänsteleverantören avslå ansökan.

I de fall som avses i artikel 12.5 (dvs. om sökanden anmodat tjänsteleverantören att inte ange de praktiskt möjliga alternativen och att inte inleda den gemensamma bedömningen) får tjänsteleverantören avslå ansökan utan att uppfylla de krav som fastställs i punkterna 3 och 4 i denna artikel.

Om sökanden upprepade gånger har underlåtit att betala för redan beviljade och utnyttjade tillträdesrättigheter får tjänsteleverantören begära finansiella garantier för att skydda sina berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av anläggningen. Information om sådana garantier ska offentliggöras i anläggningsbeskrivningen.

Transportstyrelsens bedömning

Är rangerbangårdar sådana anläggningar för tjänster som omfattas av regelverket?

Enligt 1 kap. 9 § JML är en anläggning för tjänst ”mark, spår, installationer, byggnader och utrustning som iordningställts för att det ska gå att utföra eller tillhandahålla en sådan tjänst som avses i 9 kap.

Enligt 9 kap. 1 § 2 st. 3 p. JML är rangerbangårdar och andra anläggningar för tågbildning och växling sådana anläggningar som omfattas av 9 kap. bestämmelser om grundläggande tjänster. Transportstyrelsen bedömer att Trafikverkets rangerbangårdar är sådana anläggningar som omfattas av 9 kap. JML.

Är Trafikverket en sådan tjänsteleverantör som omfattas av regelverket?

En tjänsteleverantör är enligt definitionen i 1 kap. 9 § JML den som ansvarar för förvaltningen av en sådan anläggning för tjänster eller för tillhandahållande av sådana tjänster som avses i 9 kap. JML.

Rangerbangårdar är enligt 9 kap. 1 § andra stycket p. 3 sådana anläggningar för tjänster.

Enligt 2 § 9 p förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska Trafikverket vara tjänsteleverantör för sådana anläggningar för tjänster som tillhör staten och ansluter till järnvägsnätet, om inte något annat beslutats.

Av Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning 2025 framgår att Trafikverket förvaltar åtta rangerbangårdar som finns i Hallsberg, Sävenäs, Malmö, Gävle, Borlänge, Ånge, Sundsvall och Helsingborg.

Av järnvägsnätsbeskrivningen framgår också att Trafikverket tillhandahåller den grundläggande tjänsten *tillträde till rangerbangård* och att tjänsten omfattar tillträde till spår och tillgång till anläggningar inom en rangerbangård.

Transportstyrelsen bedömer mot bakgrund av det anförda att Trafikverket är en tjänsteleverantör och omfattas av regelverket.

Uppfyller Trafikverket kravet på att ge icke-diskriminerande tillträde till rangerbangårdarna?

Enligt 9 kap. 1 § JML ska en tjänsteleverantör på ett icke-diskriminerande sätt ge tillträde till anläggningar för tjänster och tillgång till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar till järnvägsföretag och andra som ansöker om det. Kravet på icke-diskriminering innebär bland annat att tjänsteleverantören ska presentera icke-diskriminerande villkor för tillträde och hantera ansökningar med beaktande av genomförandeförordningens bestämmelser samt i enlighet med 9 kap. 2 § JML så långt som möjligt tillmötesgå samtliga ansökningar. Så långt som möjligt innebär i detta sammanhang att en tjänsteleverantör inte får avslå en ansökan med mindre än att förutsättningarna i artikel 13 i genomförandeförordningen är uppfyllda.

Väljer anläggningsförvaltaren eller någon annan att tillhandahålla järnvägsrelaterade tjänster i, vid eller med en sådan anläggning omfattas också de tjänsterna av kraven på icke-diskriminering. I sin roll som förvaltare av Sveriges rangerbangårdar har Trafikverket idag en modell som bygger på att aktörerna själva utför samtliga moment som är förknippade med rangering. Trafikverket har aldrig i egen regi tillhandahållit något av momenten som ingår i rangering.

Under lång tid har Green Cargo varit den enda aktör som har nyttjat rangerbangårdarna, inga andra aktörer har ansökt om tillträde för att utföra rangering. Under våren 2021 valde dock ett annat järnvägsföretag att ansöka om tillträde till Hallsbergs rangerbangård i syfte att utföra rangering. Ansökan avslogs med motiveringen att Trafikverket inte hade förutsättningar att tillmötesgå den önskade kapaciteten, samtidigt fortsatte Trafikverket att tilldela kapacitet till Green Cargo. En del av förklaringen

till att Trafikverket inte hade förutsättningar att tillmötesgå ansökan är att de inte hade tillräcklig kunskap om och rådighet över de rangerbangårdar de förvaltar. Detta beror på att den samlade kunskapen om rangering och rangerbangårdarna finns hos Green Cargo. Ytterligare en omständighet är att Trafikverket inte förfogar över alla kritiska system inom anläggningarna, såsom exempelvis bangårdsradion. Sammantaget gör detta att Trafikverket idag saknar förmåga att hantera ansökningar och ge tillträde till andra sökande än Green Cargo, som enligt Trafikverket är den enda aktör som har planeringsmässiga, tekniska och operativa möjligheter att utföra rangering.

Det är oklart hur stort intresset är, från andra aktörer än Green Cargo, att nyttja rangerbangårdarna i syfte att utföra rangering. Det står dock klart att det finns en betydande efterfrågan på vagnslasttransporter då statistik visar att den typen av godstransporter stod för 37 % av det totala godstransportarbetet på järnväg i Sverige 2023. Så länge det saknas möjlighet att få tillgång till rangering bedöms det inte vara affärsmässigt relevant att bedriva vagnslasttrafik i någon större omfattning och därmed saknas förutsättningar för andra aktörer att konkurrera om vagnslasttrafiken. Det är därför viktigt att detta marknadssegment kan konkurrensutsättas, genom bland annat att Trafikverket skapar förutsättningar för andra aktörer att få tillgång till anläggningarna och de tjänster som kan komma att tillhandahållas där.

Mot bakgrund av att Trafikverket enbart kan ge tillträde till Green Cargo och inte kan tillmötesgå andra sökandes ansökningar om tillträde till de av Trafikverket förvaltade rangerbangårdarna, bedömer Transportstyrelsen att Trafikverket inte lever upp till kravet i 9 kap. 1 § i JML om att på ett icke-diskriminerande sätt ge tillträde till anläggningarna.

Transportstyrelsen bedömer dessutom, som en följd av Trafikverkets bristande förmåga att tillmötesgå andra järnvägsföretags ansökningar, att Trafikverket inte heller lever upp till kravet på att tjänsteleverantörer enligt 9 kap. 2 § JML så långt som möjligt ska tillmötesgå samtliga ansökningar om tillgång till tjänsten. Kravet måste anses innebära att om Trafikverket som tjänsteleverantör kan tillmötesgå en sökandes ansökan, så måste Trafikverket också kunna hantera och tillmötesgå andra sökandes ansökningar om samma förutsättningar och krav är uppfyllda.

Vilka åtgärder bör vidtas för att komma tillrätta med bristande regelefterlevnad?

Inom Trafikverket har man sedan några år arbetat med frågan om hur rangering och rangerbangårdarna ska bli tillgängliga för fler aktörer. Inledningsvis inriktade Trafikverket sitt arbete mot att utveckla den ”gördet-själv-tjänst” som man redan erbjöd, men med målet att även andra

järnvägsföretag än Green Cargo skulle kunna ges tillträde till rangerbangårdarna för att själva utföra rangering. ”Gör-det-själv-tjänsten” är utformad så att sökande ansvarar för att bemanna och utföra arbetet både i rangertornen och på bangårdarna. Enligt denna modell är Trafikverkets roll begränsad till att ge tillträde till dessa bangårdar.

Under våren 2023 meddelade Trafikverket att de inte avsåg att arbeta vidare med ”gör-det-själv-tjänsten”, istället beslutade man att gå vidare med en modell med arbetsnamnet ”Trafikverket i tornet”. Modellen innebär i korthet att Trafikverket tar över det som är att likställa vid trafikledning på en rangerbangård, alltså rollen som rangeroperatör som sköter rangerställverket. Trafikverket tar också över den långsiktiga planeringen av rangeringen samt den operativa planeringen dag för dag. Den aktör som vill få rangering utförd enligt denna modell kommer själv att få tillhandahålla rangerlok och behörig bangårdspersonal. ”Trafikverket i tornet” innebär att Trafikverket, förutom att ge tillträde till rangerbangårdarna, också ikläder sig rollen som tillhandahållare av tjänster då de utför tjänster i rangertornet, vilket går utöver vad JML kräver av en anläggningsförvaltare.

För att implementera ”Trafikverket i tornet” behöver Trafikverket bygga upp en helt ny verksamhet från grunden. Trafikverket behöver bland annat identifiera och hantera säkerhetsrisker, säkerställa att det finns en organisation internt som kan hantera de nya uppgifterna, samt anskaffa eller utveckla ett IT-stöd för rangeringsverksamheten. Trafikverket planerar att implementera ”Trafikverket i tornet” successivt med start på en mindre bangård. Enligt Trafikverkets preliminära tidplan ska modellen ”Trafikverket i tornet” vara implementerad på en första rangerbangård senast i slutet av 2027. Modellen ska enligt tidplanen för arbetet vara införd på samtliga rangerbangårdar senast under 2028. Tidplanen är preliminär och har under arbetets gång flyttats fram.

JML ställer inga krav på hur en tjänsteleverantör ska utforma sitt erbjudande till järnvägsföretag och andra sökande. Det står således Trafikverket fritt att välja modell för tillträde och eventuellt tillhandahållande av tjänst. Järnvägsmarknadslagen ställer endast krav på att en tjänsteleverantör ska ge tillträde på ett icke-diskriminerande sätt. För att Trafikverket ska kunna leva upp till kraven på icke-diskriminerande tillträde behöver de skapa förutsättningar att fullt ut tillämpa ett tilldelningsförfarande som också är förenligt med genomförandeförordningen. För detta krävs att Trafikverket skaffar sig nödvändig kunskap om rangerbangårdarna och undanröjer de konkurrensbegränsande hinder som står i strid med JML. Dessa åtgärder behöver Trafikverket vidta oavsett vilken modell de väljer.

Transportstyrelsen ser positivt på Trafikverkets arbete med frågan om hur rangering och rangerbangårdarna ska bli tillgängliga för fler aktörer.

Transportstyrelsens preliminära bedömning är att modellen ”Trafikverket i tornet” på ett bättre sätt än ”gör-det-själv-tjänsten” motsvarar marknadens behov och önskemål. Modellen ”Trafikverket i tornet” innebär lägre inträdeshinder än ”gör-det-själv-tjänsten” då sökande inte behöver bemanna och ha egen kompetens för rollerna i rangertornet. Detta bedömer Transportstyrelsen på ett än bättre sätt skapar förutsättningar för konkurrensen på vagnslastmarknaden. Transportstyrelsen ser inte att den valda modellen i sig på något uppenbart sätt skulle utgöra ett hinder för att leva upp till JML:s krav på icke-diskriminering. Istället kommer detaljerna i implementeringen att avgöra huruvida utformningen kommer leva upp till lagkraven.

Trafikverket har kommit långt i arbetet med ”Trafikverket i tornet” men har ännu inte implementerat sin modell. Värt att notera i sammanhanget är att flera utredningar genom åren har genomförts i syfte att hitta en långsiktigt hållbar lösning på hur rangerbangårdarna ska bli tillgängliga för fler aktörer men ingen av dessa utredningar har resulterat i någon annan lösning än den nuvarande ”gör-det-själv-lösningen”. På grund av Trafikverkets bristande förmåga att ge tillträde till andra sökande än Green Cargo har inte andra aktörer möjlighet att konkurrera om vagnslasttrafiken.

Det är av största vikt att det arbete som Trafikverket bedriver med avseende på tillträde till rangerbangårdarna resulterar i en lösning som uppfyller lagens krav gällande icke-diskriminering. Det är också viktigt att Trafikverket kommer tillrätta med problemen så snart som möjligt. Med beaktande av att tidigare utredningar inte har resulterat i en modell som innebär att tillträde ges på ett icke-diskriminerande sätt samt att tidplanen för implementering av ”Trafikverket i tornet” har flyttats fram finner Transportstyrelsen det nödvändigt att förelägga Trafikverket om att vidta åtgärder för att säkerställa ett icke-diskriminerande tillträde.

Med hänsyn tagen till det omfattande arbete som Trafikverket behöver göra för att bygga upp en långsiktigt hållbar modell för tillträde till rangerbangårdarna anser Transportstyrelsen att Trafikverket bör ges tidsmässigt rimliga förutsättningar. Transportstyrelsen anser också att det är rimligt att Trafikverket implementerar den valda modellen på en bangård i taget för att successivt kunna anpassa erbjudandet till marknadens behov och önskemål, samt att minimera risken för störningar i den nuvarande vagnslasttrafiken.

Utifrån ovanstående omständigheter och efter samråd med Trafikverket förelägger Transportstyrelsen Trafikverket att senast den 12 december 2027, i enlighet med 9 kap. 1 § JML, säkerställa att tillträde till minst en av de rangerbangårdar som Trafikverket förvaltar tillhandahålls på ett icke-diskriminerande sätt. I det ingår att Trafikverket så långt som möjligt –

oavsett sökande – ska tillmötesgå samtliga ansökningar om tjänst i enlighet med 9 kap. 2 § JML och att endast avslå en ansökan om villkoren för det är uppfyllda enligt artikel 13 i genomförandeförordningen.

Hur man överklagar

Detta beslut kan överklagas. Överklagandet ska vara skriftligt och ni ska ange vilket beslut som överklagas och vilken ändring ni vill ha. Överklagandet ska ställas till Förvaltningsrätten i Linköping men skickas till Transportstyrelsen Box 267, 781 23 Borlänge. Överklagandet ska ha kommit till Transportstyrelsen inom tre (3) veckor från det att ni tog del av detta beslut eller, om ni företräder det allmänna och beslutet överklagas till en förvaltningsrätt eller kammarrätt, inom tre (3) veckor från den dag då beslutet meddelades.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog överdirektör Ann-Cathrine Wikström, tf. enhetschef Annika Sjöberg, sektionschef Carl von Utfall Kull, utredare Elisabet Lindh Markus och utredare Charles Bergqvist, den senare föredragande.

Upplysningar

Om detta föreläggande inte följs kan Transportstyrelsen komma att fatta beslut om ett nytt föreläggande. Det nya föreläggandet får enligt 10 kap. 7 § järnvägsmarknadslag (2022:365) förenas med vite.