



Temainspektion Samarbete vid kapacitetstilldelning



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Sammanfattning.....	4
2	Summary	5
3	Inledning.....	6
	3.1 Syfte och avgränsning	6
4	Bakgrund.....	7
	4.1 Lagstiftningens syfte och tillämpning.....	7
	4.1.1 Internationell samordning – Rail Net Europe.....	9
	4.1.2 Angränsande nordiska länder.....	9
5	Redovisning.....	10
	5.1 Järnvägsstyrelsens metod för tillsyn bantillträde.....	10
	5.1.1 Metod för urval av intervjuade.....	10
	5.2 Intervjufrågorna	11
	5.3 Hur samarbetar infrastrukturförvaltarna med varandra?	11
	5.4 Järnvägsföretagarnas synpunkter på samarbetet	13
6	Järnvägsstyrelsens slutsatser.....	15

1 Sammanfattning

Temainspektion samarbete – kapacitetstilldelning har under hösten genomförts i syfte att kontrollera att ett antal av Sveriges infrastrukturförvaltare följer de lagkrav som gäller i detta avseende. Avgränsningen (baserad på riskbaserad tillsyn) är att temainspektionen omfattar ett urval av infrastrukturförvaltarna och slutsatserna kan därmed inte uppfattas gällande för hela den svenska järnvägsmarknaden. Däremot har Järnvägsstyrelsen försökt fånga upp dels förhållandena nationellt mellan större och mindre förvaltare och dels relationen som påverkar internationell trafik. Då Banverket var en av de utvalda infrastrukturförvaltarna kan slutsatserna i temainspektionen ändå sägas vara relativt allmängiltiga.

Utöver Banverket har Järnvägsstyrelsen besökt Öresundsbrokonsortiet, Inlandsbanan AB, Copenhagen Malmö Port AB, Trelleborgs Hamn AB och Ystads Hamn AB. Vidare har ett antal järnvägsföretag kontaktats via telefon för intervju i ärendet.

Järnvägsstyrelsen konstaterar att, bland de utvalda infrastrukturförvaltarna, fungerar samarbetet bra. Tåglägesansökningarna vidarebefordras till berörda. Däremot upptäckte Järnvägsstyrelsen brister i hanteringen för att lösa **hela** transportuppgifter, exempelvis uppställningsspår. Vidare bör samarbetet mellan mindre förvaltare, industrier och Banverket kunna förstärkas på så vis att ytterligare järnvägstransporter kommer till stånd. Därutöver bör samarbetet förstärkas infrastrukturförvaltare emellan (Banverket – mindre förvaltare) så att inte tilldelningen på bangårdar eller hamnar sker utan förutsägbarhet eller transparens.

Gemensamma datum i kapacitetsprocessen efterlyses för kommande år. Detta gäller ansökningsdatum för nationella respektive internationella tåglägen samt fastställelsen av tågplanen. Ur ett internationellt perspektiv skulle planerandet underlättas av att det var gemensamma datum mellan angränsande länder.

Med anledning av temainspektionen planerar Järnvägsstyrelsen att 2007 genomföra en temainspektion mot ett urval av Banverkets och Inlandsbanans TAM-sträckor, där huvudfrågorna blir: är Inlandsbanans och Banverkets nät öppet dygnet runt? Vad styr bemanningen på TAM-sträckorna?

2 Summary

Theme inspection cooperation – capacity allocation has been accomplished during the autumn, with a view to checking that a number of Sweden's infrastructure managers are following the legal requirements that apply in this respect. The delimitation (based on risk-based inspection) is that the theme inspection covers a selection of the infrastructure managers and therefore the conclusions cannot be taken to apply to the entire Swedish railway market. However, the Swedish Rail Agency has tried on the one hand to capture the relationships nationally between larger and smaller managers and on the other the relationship that affects international traffic. Since Banverket was one of the chosen infrastructure managers, the conclusions of the theme inspection can nevertheless be said to be relatively generally applicable.

In addition to Banverket, the Swedish Rail Agency visited The Öresund Bridge Consortium, Inlandsbanan AB, Copenhagen Malmö Port AB, Trelleborgs Hamn AB and Ystads Hamn AB. A number of railway undertakings were also contacted by telephone to be interviewed on the matter.

The Swedish Rail Agency notes that cooperation between the chosen infrastructure managers works well. The train path applications are forwarded to the parties concerned. However, the Swedish Rail Agency found shortcomings in the procedure for dealing with **complete** transport tasks, for example parking tracks. In addition, it should be possible to strengthen the cooperation between small managers, industries and Banverket in such a way that additional rail transport operations take place. Furthermore, cooperation between infrastructure managers (Banverket / smaller managers) should be strengthened so that allocation on station yards or at ports does not take place without predictability or transparency.

Common dates in the capacity process are being sought for the coming year. This applies to application dates for national and international train paths and the adoption of the timetable. From an international point of view, planning would be made easier if there were common dates between adjacent countries.

On the occasion of the theme inspection, the Swedish Rail Agency is planning to carry out, during 2007, a theme inspection of a selection of Banverket's and Inlandsbanan's TAM lines, where the main questions will be: Are Inlandsbanan's and Banverket's networks open round the clock? What controls the manning on the TAM lines?

3 Inledning

3.1 Syfte och avgränsning

Som en del av den planerade tillsynen har Järnvägsstyrelsen i uppgift att bevaka infrastrukturförvaltares och järnvägsföretagares rättigheter och skyldigheter på den svenska järnvägsmarknaden. För innevarande år har det i verksamhetsplaneringen beslutats om en tillsyn mot infrastrukturförvaltarens samarbete vid kapacitetstilldelningen.

Syftet med föreliggande temainspektion är att kartlägga rådande förhållanden när det gäller infrastrukturförvaltares samarbete vid kapacitetstilldelning. Temainspektionen är avgränsad till att omfatta en del av Banverkets järnvägsnät och ett urval infrastrukturförvaltare som angränsar till Banverkets infrastruktur. Därmed kan inga generella slutsatser dras, däremot ges en bild av läget hos berörda infrastrukturförvaltare (se nedan) och fakta som framkommer kan leda till ytterligare inspektioner (se även avsnitt 3.1.1). Detta gäller inte bara hantering av tåglägesansökningar utan även gemensamma datum för ansökan, tågplan etc. Hur väl lever infrastrukturförvaltare upp till kraven i järnvägslagen? Nedan, under avsnittet 2.1 Lagstiftningens syfte, specificeras gällande lagkrav och dess syfte.

Temainspektionen avgränsas till att omfatta erfarenheter från processen inför T07 och följande infrastrukturförvaltare har granskats: Banverket (BV), Copenhagen Malmö Port (CMP), Trelleborgs hamn, Ystads hamn, Inlandsbanan (IBAB) och Öresundsbrokonsortiet (ÖK). Därutöver har företrädare för järnvägsföretagen TX-logistics, SJ AB, Karlsson Gruppen och Green Cargo intervjuats för att få deras syn på planeringsprocessen i detta avseende.

Rapporten är uppbyggd på så vis att kapitel 1 och 2 ger temainspektionens syfte och bakgrund samt gällande rätt. Kapitel 3 är ett redovisningsavsnitt där intervjuerna med infrastrukturförvaltare och järnvägsföretagen först återges i sin helhet. Kapitlet inleds med en beskrivning av Järnvägsstyrelsens metod för urval av tillsynsobjekt. Där återfinns också de frågor som ställts till infrastrukturförvaltare vid besöken. Kapitel 3 avslutas med Järnvägsstyrelsens analys och slutsatser kopplade till svaren från intervjufrågorna (avsnitt 3.3, .3.4 och 3.4). Rapporten sammanfattas i kapitel 4.

Temainspektionen har genomförts av Stefan Pettersson, Nils Enberg och Christer Södergren. Kontakt med och besök hos berörda infrastrukturförvaltare har genomförts under hösten 2006. Per telefon har järnvägsföretagen intervjuats.

4 Bakgrund

Järnvägsstyrelsen har i uppgift att övervaka att tillhandahållandet av järnvägsanknutna tjänster sker på ett icke-diskriminerande sätt, att avgifterna är konkurrensneutrala och att kapacitetstilldelningen sker effektivt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

För att järnvägsföretag och auktoriserade sökande av kapacitet ska kunna planera transportupplägg eller omlopp, som kräver omlastningsplatser, tågbildningsmöjligheter eller uppställning ställs höga krav på infrastrukturförvaltarna. Inte sällan omfattar transportupplägget från A till B att järnvägstrafiken passerar över flera förvaltares infrastruktur. Är järnvägsföretaget dessutom ny på marknaden saknas lokalkännedom och kunskap om vilka förvaltares spår man måste trafikera för att genomföra ett visst transportuppdrag. Därför krävs samarbete mellan förvaltarna vid ansökningstillfället och i tilldelningsprocessen (gemensamma datum m m).

Vid ansökan om tågläge visar järnvägsföretaget hela sitt behov av kapacitet till en infrastrukturförvaltare och denne skall då i sin tur vidarebefordra ansökan till övriga berörda förvaltare som ingår i järnvägsföretagets trafikbehov. Detta samarbete skall också beskrivas i respektive infrastrukturförvaltares järnvägsnätsbeskrivning.¹

4.1 Lagstiftningens syfte och tillämpning

Kapacitetstilldelningen regleras i 6 kap. järnvägslagen (2004:519, JL), 5 kap. 1-9 §§ järnvägsförordningen (2004:526, JF) och Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur.

Vad gäller samarbete mellan infrastrukturförvaltare regleras detta särskilt i 6 kap. 4 § JL, 5 kap. 6 § JF och JvSFS 2005:1 24 och 26 §§.

Den svenska järnvägsförfattningen i denna del bygger på artiklarna 13-29 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur². Med direktivet i texten avses dir. 2001/14/EG.

Vad gäller samarbete mellan infrastrukturförvaltare regleras detta särskilt i artikel 15 i direktivet. Järnvägsstyrelsens granskning tar sin utgångspunkt i första hand i den svenska järnvägsförfattningen.

Lagstiftaren redogör i proposition 2003/04:123 syftet med regleringen i detta hänseende; ”*Infrastrukturförvaltare skall enligt artikel 15 i dir. 2001/14/EG samarbeta för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät. Samarbetet skall syfta till att införa lämpliga förfaranden för organisation av tåglägen för internationell godstrafik/.../Förfaranden för organisation av tåglägen och även andra former av infrastrukturkapacitet är enligt regeringens uppfattning viktiga även för nationell trafik. Inte sällan*

¹ Se även Järnvägsstyrelsens Tillsynsrapport 2006:2.

² Ändrad genom dir. 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet).

förvaltas terminal-, industri- och anslutningsspår av andra infrastrukturförvaltare än den som förvaltar infrastrukturen på huvudnätet.”

Det skall därmed för järnvägsföretag eller sökande inte spela någon roll att fysiskt sett sammanhängande infrastruktur förvaltningsmässigt är uppdelad. ”*Det måste vara möjligt att utan stilleståndsperioder kunna köra in ett tåg till en terminal, lasta och lossa det och köra det därifrån och ut på huvudnätet*”, avslutar lagstiftaren beskrivningen av syftet med lagstiftningen.

Järnvägsstyrelsens granskning omfattar om infrastrukturförvaltarna uppfyller följande lagkrav:

- Den infrastrukturförvaltare som fått in en ansökan om tågläge på sitt och andras järnvägsnät skall skicka vidare en kopia till berörda infrastrukturförvaltare, 26 § JvSFS 2005:1 (järnvägsföretaget behöver inte skicka in ansökan till flera förvaltare).
- Samarbete så att gemensamma datum för sista ansökningsdag för tåglägen uppnås, 24 § JvSFS 2005: 1 (vilket direkt påverkar senaste datum för offentliggörande av järnvägsnätsbeskrivningen enligt 5 kap 2 § JF).
- Gemensamma datum för förslag och beslut om tågplan, 24 § JvSFS 2005:1.
- En infrastrukturförvaltare skall samarbeta med andra förvaltare för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät. Behov av tåglägen för internationell trafik skall därvid särskilt beaktas, 6 kap 4 § JL.

Järnvägslagen tillåter att en infrastrukturförvaltare kan överlåta ansvarsområden till en annan. Detta kan även innefatta kapacitetstilldelning och trafikledning. För temainspektionen bör noteras att Öresundsbrokonsortiet har avtal³ med Banverket avseende trafikledning och kapacitetstilldelning. Liknande avtal⁴ har Inlandsbanan AB med Banverket (tidigare Tågtrafikledningen). Det är viktigt att poängtera att det är den egentliga infrastrukturförvaltaren som har det fulla ansvaret för kapacitetstilldelningen. För de infrastrukturförvaltare i denna temainspektion som har anlitat Banverket för trafikledning och kapacitetstilldelning gäller att Järnvägsstyrelsen ser Banverkets roll som en entreprenör åt infrastrukturförvaltaren.

³ Huvudavtal om förvaltning av Järnvägen på Öresundsförbindelsen daterad 2000-04-20, samt underavtal daterade 2000-04-19.

⁴ Avtal om tidtabellsplanering på Inlandsbanan daterad 2000-05-16, samt avtal om trafikledning avseende Inlandsbanan daterad 2004-02-19.

4.1.1 Internationell samordning – Rail Net Europe

Inom organisationen Rail Net Europe (RNE) sköts all samordning av gränsöverskridande trafik för de europeiska länderna. Här fastställs gränspassagetider och det arbetas med förplanerade tåglägeskanaler, exempelvis godsstråk genom Europa. Inom organisationen finns företrädare för respektive lands huvudsakliga infrastrukturförvaltare, dvs. för svenskt vidkommande deltar Banverket. Därutöver deltar andra (ca 15 st.) mindre infrastrukturförvaltare, bland annat sjöfartsbolag. På grund av att den svenska järnvägslagen inte reglerar gränsöverskridande trafik i nuvarande utformning blir dessa internationella frågor mer av upplysningskaraktär än föremål för ställningstagande av Järnvägsstyrelsen i föreliggande rapport.

4.1.2 Angränsande nordiska länder

För samordningen i kapacitetstilldelningsprocessen är det av stor betydelse vilka datum som gäller i tilldelningsprocessen i angränsande länder, Norge, Finland och Danmark. Den gränsöverskridande trafiken påverkar de nationella tåglägen som planeras i respektive land. I järnvägslagen och föreskrift meddelad därav lämnar Järnvägsstyrelsen över ansvaret till branschen att komma överrens om ansökningsdatum m m. Detta påverkar sedan datumen i hela processen. Därför har vi i denna temainspektion även tagit kontakt med våra grannländers huvudsakliga infrastrukturförvaltare RHK (Finland), Jernbaneverket (Norge) och BaneDanmark (Danmark) samt granskat aktuell lagstiftning på området. I Danmark, Norge och Finland har lagstiftaren reglerat datumen i ansöknings- och tilldelningsprocess i föreskrifter. Dessa följer de internationella datumen som RNE-samarbetet följer för gränspassagetider. Det vill säga internationella och nationella tåglägen behandlas i samma process. Med undantagen att Norge har två tidtabellsskiften, ett (i december) för internationella tåg och ett (i januari) för nationella och olika datum för nationell respektive internationell trafik. (Danmark har ett skifte i januari). Det bör finnas samordningsvinster om det är ett gemensamt ansökningsdatum och om arbetet med framtagandet av förslag och beslut av tågplan sker med gemensamma datum i Skandinavien. Våra grannländers huvudsakliga infrastrukturförvaltare har i sina järnvägsnätsbeskrivningar beskrivit denna ansöknings- och tilldelningsprocess.

5 Redovisning

5.1 Järnvägsstyrelsens metod för tillsyn bantillträde

Järnvägsstyrelsen bärande idé är riskbaserad tillsyn. Detta innebär att Järnvägsstyrelsens resurser skall läggas där de gör störst nytta. Händelser eller företeelser som påverkar större delen av järnvägsmarknaden eller gör stor skada på delar av marknaden skall prioriteras i tillsynen framför andra, där påverkan på marknads funktionssätt inte är lika stor. På grund av att de ca 550 infrastrukturförvaltarna i Sverige skiljer sig åt vad avser verksamhet och omfattning på järnvägsinfrastrukturen har en indelning av förvaltarna skett. Detta underlättar i Järnvägsstyrelsens arbete att få en överblick av de olika verksamhetsutövarna och planering av tillsynen. De olika grupperna innefattar:

- Grupp 1** Stora infrastrukturförvaltare (Banverket, A-Train, Inlandsbanan, Göteborgs hamn och Öresundsbrokonsortiet).
- Grupp 2** Infrastrukturförvaltare med kapacitetstilldelning (ca 100 st).
- Grupp 3** Infrastrukturförvaltare utan kapacitetstilldelning (ca 350 st).
- Grupp 4** Hamnar och terminaler (ca 40 st).
- Grupp 5** Infrastrukturförvaltare vars huvudsakliga uppgift är att tillhandahålla järnvägsanknutna tjänster (ca 15 st).

5.1.1 Metod för urval av intervjuade

Urvalet av tre infrastrukturförvaltare från grupp 1 (stora förvaltare, BV, ÖK, IBAB) och tre infrastrukturförvaltare från grupp 4 (hamnar och terminaler, Ystads, Trelleborgs och Malmös hamnar) motiveras med att då åskådliggörs både hur väl den nationella samordningen fungerar (BV's tågspår – hamnspår) och frågor om hur den internationella samordningen fungerar.

Insamling av erfarenheter från järnvägsföretag med gods- eller persontrafik ger tillsynen ytterligare en dimension och tyngd. I förlängningen är det nämligen dessa järnvägsföretag som i sitt arbete får ta konsekvenserna av ett dåligt samarbete eller får dra nytta av ett gott samarbete. Temainspektionen omfattar intervjuer med två större och två mindre gods- respektive persontrafikoperatörer. Därmed medger urvalet synpunkter från mindre och större järnvägsföretag, med olika verksamhetsinriktningar och erfarenheter.

5.2 Intervjufrågorna

Utifrån lagstiftningens syfte och tillämpning (avsnitt 2.1) har Järnvägsstyrelsen ställt följande frågor till infrastrukturförvaltarna.

- i) Beskriv hur ni upplever samarbetet med angränsande infrastrukturförvaltare
- ii) Hur fungerar det med hanteringen av tåglägesansökningar inför planeringsprocessen? Vidarebefordras tåglägesansökningarna?
- iii) Gemensamma ansökningsdatum/förslag på och beslut tågplan? Internationell/nationell trafik?
- iv) Vilken trafik har ni på er infrastruktur? Vilka järnvägsföretag/auktoriserade sökande trafikerar idag?
- v) Beskriv hur ni upplever hur kapacitetstilldelningsprocessen fungerat inför T07.

5.3 Hur samarbetar infrastrukturförvaltarna med varandra?

Nedan redovisas intervju svaren och Järnvägsstyrelsens analys per intervjufråga:

Fråga i) Beskriv hur ni upplever samarbetet med angränsande infrastrukturförvaltare

Med några få undantagsfall upplever infrastrukturförvaltarna att samarbetet fungerar väl med de angränsande infrastrukturförvaltarna. Undantagsfallen i denna temainspektion handlar om kontakten mellan mindre och större infrastrukturförvaltare i tilldelningsprocessen. Där visar exempel att kontakten styrs via ett järnvägsföretag. Det framkom även exempel där kommunikation om driftsstörningar från angränsande infrastrukturförvaltare inte kommer berörda förvaltare till del utan kommuniceras via järnvägsföretag.

Järnvägsstyrelsen anser att kontakten mellan infrastrukturförvaltarna inte får ersättas med kontakt med ett järnvägsföretag. För ett fungerande samarbete krävs att *infrastrukturförvaltaren* själv äger frågan om kapacitetstilldelning i samarbete med *angränsande förvaltare*.

Fråga ii) Hur fungerar det med hanteringen av tåglägesansökningar inför planeringsprocessen? Vidarebefordras tåglägesansökningarna?

För de större infrastrukturförvaltarna var erfarenheten att tåglägesansökningarna vidarebefordras till de angränsande förvaltarna. Ett undantag är internationell trafik, exempelvis mot Trondheim, där gör järnvägsföretagen en ansökan i Sverige och en i Norge. För trafik mot Danmark skickas ansökan till både Banverket och BaneDanmark. Därmed saknas en rutin för att vidarebefordra ansökan över landsgränsen. I sammanhanget skall också nämnas att för Trondheim-trafiken sker ingen samordning via RNE, där den internationella gränsöverskridande trafiken samordnas.

Vidarebefordring av tåglägesansökningar mellan större och mindre infrastrukturförvaltare fungerar sämre. Det skall tilläggas att i flera fall har den mindre förvaltaren en entreprenör som sköter kapacitetstilldelningen.

Järnvägsstyrelsen anser att nationellt fungerar hanteringen av tåglägesansökningarna inför planeringsprocessen. Däremot bör förenklingar i hanteringen ske exempelvis för tåglägesansökningar som passerar gränsen mot Trondheim. Järnvägsstyrelsen anser att hanteringen av tåglägesansökningarna även innebär att dessa vidarebefordras till berörd angränsande förvaltare med entreprenör som sköter själva tilldelningen. Detta för att den tidigare har ansvaret i slutändan.

Fråga iii) Gemensamma ansökningsdatum/förslag på och beslut av tågplan? Internationell/nationell trafik?

Eftersom Banverket är den enskilt största infrastrukturförvaltaren styr de också i stor grad branschens tidpunkt för sista ansökningsdatum för tågplanen. Erfarenheter från temainspektionen visar att olika ansökningsdatum för nationell respektive internationell trafik stör kapacitetsplaneringen. Nationellt sker ansökan generellt med de datum Banverket anger i sin järnvägsnätsbeskrivning. Undantag finns, där mindre förvaltare (ofta med ett eller få järnvägsföretag som trafikerar) sköter ansökan om tågplanen och kapacitetstilldelningsbeslut i operativt skede med järnvägsföretagen (ofta ad-hoc). Det krävs samordning med färjetrafiken lyfter hamnarna fram. Ansökan om kapacitet på trafikplatser och bangårdar sker i den ordinarie processen och fastställs på samma sätt som för tågplanen. Däremot fördelas inte viss kapacitet på bangårdar, t.ex. i växelgator som leder till de olika spåren.

Järnvägsstyrelsen anser att det i respektive järnvägsnätsbeskrivning skall framgå hur och var man skall ansöka om kapacitet för uppställning och bangårdar.

Järnvägsstyrelsen anser att gemensamma datum i hela tilldelningsprocessen från ansökan till beslut av tågplan införs så att tilldelningen av kapacitet sker enligt de intentioner järnvägslagen har. Vidare ingår det även (för mindre förvaltare) i infrastrukturförvaltarens uppgift att hantera inkomna ansökningar och besluta om tågplan.

Fråga iv) Vilken trafik har ni på er infrastruktur? Vilka järnvägsföretag/auktoriserade sökande trafikerar idag?

De berörda infrastrukturförvaltarna i temainspektionen har alla daglig trafik av mycket varierande karaktär och intensitet. Från Banverkets nät som trafikerar av såväl gods- som persontrafik till hamnen med någon enstaka aktör. Generellt gäller för de aktuella hamnarna att de är ett fåtal järnvägsföretag som trafikerar spåren, i extremfallet endast en.

Samtidigt deklarerar samtliga hamnar att man givetvis välkomnar ytterligare aktörer.

Fråga v) Beskriv hur ni upplever hur kapacitetstilldelningsprocessen fungerat inför T07.

Den generella erfarenheten från samtliga förvaltare är att processen fungerat ganska väl. Brister som nämns är återigen avsaknad av gemensamma internationella datum i

kapacitetstilldelningsprocessen. Planeringen av tåglägen har skett i princip som tidigare år.

När det gäller planering av tåglägen på TAM-sträckor framkom det i temainspektionen att det inte alltid finns bemanning vid stationerna vilket begränsar kapaciteten.

Det framkom en uppfattning hos förvaltarna att det finns ytterligare ansträngningar att göra för att förbättra processen och att detta är första året med den nya lagstiftningen på området. Det gäller exempelvis hanteringen av ad-hoc-lägen eller koordination av kapacitetstilldelning för internationell trafik på helgdagar (eftersom de kan variera i olika länder).

Järnvägsstyrelsen anser att förvaltarna bör vara förberedda för situationer som inte liknar tidigare års planer, dvs vad händer om ytterligare ett järnvägsföretag söker kapacitet? Är man förberedd att hantera detta? Detta gäller såväl Banverkets nät (inklusive stationer och bangårdar) som mindre förvaltares anläggningar.

Järnvägsstyrelsen anser att för att utveckla transportupplägg och överföra godstransporter till järnväg bör förvaltarna noga överväga om man ensidigt kan avböja kapacitetsansökningar på TAM-sträckor under obekväma tider.

5.4 Järnvägsföretagarnas synpunkter på samarbetet

De i temainspektionen intervjuade järnvägsföretagen ombads kommentera hur de upplever hur infrastrukturförvaltarna samarbetar vid kapacitetstilldelning.

Synpunkterna sammanfattas nedan:

- Inför ansökningstillfället tyckte samtliga järnvägsföretag att samarbetet fungerade relativt väl.
- Att ansöka om kapacitet och att få tillgång till exempelvis terminaler, uppställningsspår och hamnar var däremot bristfälligt hanterat. Det är ännu svårt att få grepp om var och hos vem ansökan om uppställning av exempelvis vagnar skall ske. Några anser att tilldelningen av kapacitet på bangårdar fungerar bättre idag än tidigare.
- Samarbetet mellan förvaltare bör förstärkas så att transportupplägg från mindre förvaltare och vidare ut på nätet kan utvecklas även på obekväma tider (gäller TAM-sträckor).
- För järnvägsföretag med godstrafik gällde fortfarande den tågordningen att ansökan skickas in till Banverket och sedan tas kontakt direkt med exempelvis hamn eller annan angränsande infrastrukturförvaltare.
- De järnvägsföretag som har internationell trafik lyfte fram problematiken med avsaknad av gemensamma datum i kapacitetstilldelningsprocessen för angränsande länder.

Järnvägsstyrelsen anser att infrastrukturförvaltarna har att i respektive järnvägsnätsbeskrivning reda ut hur processen från ansökan till tilldelat tågläge fungerar samt hur och var ansökan om kapacitet för uppställning m m sker.

6 Järnvägsstyrelsens slutsatser

Med anledning av temainspektionen anser Järnvägsstyrelsen att:

- 1) För nuvarande trafiksituation förekommer inga större brister i samarbetet mellan förvaltarna i stort. Ett utökat samarbete mellan förvaltarna bör inledas, inte minst för att vara förberedda vid ökade trafikvolymerna och fler järnvägsföretag. Ansökningar om tågläge i såväl den ordinarie processen som ad-hoc fungerar väl med avseende på kontakt mellan förvaltarna. Det bör däremot förstärkas i de fall där man inte har en rutin för vidarebefordran av tåglägesansökningar. I de fall ett järnvägsföretag sköter kommunikationen vid planering av kapacitet bör infrastrukturförvaltarna ta i den uppgiften.
- 2) Det är inte bra att det finns en uppfattning hos infrastrukturförvaltarna att trafiken på banan är statisk över tågplaneprioderna och därmed lätt att kapacitetsplanera. Infrastrukturförvaltarna bör kunna förbereda sig på nya transportupplägg som nyetablerade järnvägsföretag önskar utföra. Som Järnvägsstyrelsen även påpekar i Tillsynsrapport 2006:2⁵ skall Banverket bättre kommunicera gemensamma datum med branschen, men det åvilar också övriga infrastrukturförvaltare att ta ansvar och kontakta Banverket i detta hänseende. Det finns samordningsvinster i att ha gemensamma datum för den nationella tågtrafiken i Sverige och den internationella trafiken i angränsande länder. Dessutom blir processen tydligare om det är ett gemensamt ansökningstillfälle i Sverige för nationella och internationella tåglägen, vilket Järnvägsstyrelsen lyfte fram i Tillsynsrapport 2006:2.
- 3) För de infrastrukturförvaltare som har avtal om kapacitetstilldelning med Banverket rekommenderas att dessa revideras och justeras mot nya järnvägsförfattningen.
- 4) Erfarenheter från järnvägsföretag pekar mot att det finns en del problem kopplade till tilldelningen av kapacitet och samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna. För persontrafiken exempelvis bör ytterligare ansträngningar vidtagas för att underlätta för dessa att i anslutning till ett transportupplägg finna lämpliga uppställningsplatser.
- 5) Det som temainspektionen visat är att det är en svår gränsdragning mellan trafikledning och kapacitetstilldelning, särskilt för exempelvis hamnspår. Där tilldelningen sker i det operativa skeendet och järnvägsföretaget, det tillkommande, kan svårligen förutse när ett läge tilldelats från Banverkets tågspår och in i exempelvis hamnen. Genom att infrastrukturförvaltarna i järnvägsnätsbeskrivningen redovisar processen i sin helhet och samarbetet med angränsande infrastrukturförvaltare förstärks underlättas detta förhoppningsvis inför kommande tågplaneprocesser.

Med anledning av temainspektionen genomför Järnvägsstyrelsen 2007 en temainspektion mot ett urval av Banverkets och Inlandsbanans TAM-sträckor.

⁵ Rapporten återfinns i sin helhet på Järnvägsstyrelsens hemsida, www.jvs.se.

Rapport 2007:2



Järnvägsstyrelsen