



Järnvägsstyrelsen

## BESLUT

Datum  
2005-09-07

Vår beteckning  
2005-1269/22

Citypendeln Sverige AB  
Box 734  
101 35 STOCKHOLM

### Prövning av tvist angående beslut om kapacitetsbegränsningar

#### Järnvägsstyrelsens beslut

Järnvägsstyrelsen har inte funnit att Banverkets beslut om periodvisa avsteg från fastställd tidtabell strider mot gällande lagstiftning.

#### Ärendet

##### *Bakgrund*

Citypendeln Sverige AB (CiP) har, som talan får förstås, begärt att Järnvägsstyrelsen prövar om Banverkets (BV:s) beslut om periodvisa avsteg från fastställd tidtabell under helgerna vecka 38 och 41-45 år 2005 strider mot gällande lagstiftning och BV:s järnvägsnätsbeskrivning.

BV har yttrat sig i ärendet.

CiP har därefter inkommit med ytterligare en skrivelse.

Slutligen har BV inkommit med ytterligare en skrivelse.

##### *Lagstiftning*

Av 8 kap. 9 § första stycket järnvägslagen (2004:519) framgår att ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare, eller den som har auktorisation för

att organisera järnvägstrafik får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt denna lag står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Enligt 1 kap. 2 § första stycket järnvägsförordningen (2004:526) är Järnvägsstyrelsen tillsynsmyndighet enligt järnvägslagen.

Beskrivning av järnvägsnät och tilldelningsförfarandet regleras i 6 kap. järnvägslagen (2004:519). Av punkten 6 övergångsbestämmelserna till järnvägsförordningen framgår att Järnvägsstyrelsen får meddela föreskrifter om när bestämmelserna om beskrivning av järnvägsnät och tilldelningsförfarande i 6 kap. skall tillämpas första gången. Till dess skall bestämmelserna i förordningen (1996:734) om statens spåranläggningar och förordningen (1997:757) om tilldelning av spårkapacitet tillämpas. Enligt Järnvägsstyrelsens föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur skall 6 kap. om tilldelning av infrastrukturkapacitet i järnvägslagen tillämpas första gången vid kapacitetstilldelning för tågplan som börjar gälla klockan 24.00 den andra lördagen i december 2006.

Enligt 22 § förordningen om statens spåranläggningar skall vid banfördelningen beaktas att statens spåranläggningar utnyttjas effektivt. Fördelningen skall ske på ett konkurrensneutralt och icke diskriminerande sätt. Rekvisitet ”banfördelning” definieras i förordningens 2 § som fördelning av tåglagen. BV:s beslut om periodvisa avsteg från fastställd tidtabell innebär inte att tåglagen fördelas men principerna om effektivt, konkurrensneutralt och icke diskriminerande utnyttjande av statens spåranläggningar bör likväl tillämpas på beslut av ifrågavarande slag.

### **Parternas talan**

**CiP** har bland annat anfört följande. **BV** har fattat beslut om hur kapaciteten ska fördelas vid de tillfällen då det, på grund av projekt Tegelbacken, råder begränsad kapacitet på sträckan mellan Stockholm C och Stockholms södra. Den trafik som ställs in är alltid pendeltågstrafiken i Stockholm. Ingen annan trafik ställs in vid något enda tillfälle. En stor del av den övriga trafiken framförs med förseningar.

**CiP** ifrågasätter huruvida **BV** har rätt att ta ett beslut som innebär avvikelse från den fastställda tågplanen utan att därmed också ersätta drabbade järnvägsföretag och beställare ekonomiskt samt huruvida de undersökningar av beslutets konsekvenser som **BV** utfört är tillräckliga.

**CiP** har framfört önskemålet att arbetena ska genomföras sommartid, eftersom redan den ordinarie trafiken på helger under sommaren är så pass neddragen att någon ytterligare neddragning inte bedömdes nödvändig. Tid och komfort för de som reser med pendeltågen i Stockholm, vilka är en majoritet av alla som reser med tåg på **BV**:s spår, nedprioriteras av **BV** jämfört med övriga resenärer. Pendeltågstrafiken i Stockholm har betydligt många fler resenärer än annan järnvägstrafik.

**BV** har tillskrivits med erbjudande för **SJ AB**:s resenärer att, med **SJ**-biljett, medfölja pendeltågen mellan Stockholm C och den station söder därom där **SJ AB**:s tåg vänder. En trafikering med pendeltåg innebär betydligt mindre

förseningar än Banverkets beslut i och med att pendeltågens möten i sammanhanget ligger mer rätt.

BV har bland annat anfört följande. För att trafikeringsplanerna skall uppnå en konkurrensneutral hantering är det BV:s bedömning att det skall ske genom en så jämn fördelning av fastställda tåglägen som möjligt mellan olika trafikuppgifter och järnvägsföretag. Såväl lokala, regionala som riksangelägen tågtrafik måste därför ges en möjlighet att få framföra sin respektive trafik i viss omfattning. Avseende kravet på icke diskriminering är det BV:s uppfattning att det medför att trafikeringsplanerna skall ge järnvägsföretagen möjlighet att utföra sina transportuppdrag enligt fastställd tågplan. Ur detta perspektiv påverkas enstaka järnvägsföretag mer än andra och tåglägen som utför samma trafikuppgift med hög frekvens, av typen pendeltågstrafik, berörs mest. Motsatsen för att uppnå samma effekt innebär att t. ex. samtliga tåg mot Göteborg, Malmö och Eskilstuna måste ställas in under vissa tider. Resultatet blir att endast pendeltåg trafikerar aktuell sträcka och det blir en järnvägstrafik med en ensidig trafikuppgift. Detta innebär enligt BV:s uppfattning att hanteringen inte sker vare sig konkurrensneutralt och inte heller ger uttryck för en likabehandling. Därtill kommer att en sådan kapacitetstilldelning synes tveksam ur ett samhällsekonomiskt perspektiv eftersom vissa resenärer, regionala, helt skulle sakna möjlighet att använda sig av transportslaget tåg och således måste nyttja andra kommunikationer under tämligen lång tid samt vidare uppstår en ökad hantering av andra transportslag inne i Stockholm.

BV:s uppfattning är att beslutade trafikeringsplaner ger en lämplig trafikstruktur under ombyggnaden av Tegelbacken i Stockholm och möjliggör såväl lokal, regional som riksangelägen tågtrafik. I detta har tågplanens mångfald av olika trafikuppgifter eftersträvat framför frekvens på antalet tåglägen. I det trafikerade området erhålls en stabilitet som är hållbar under hela tågplanen utan alltför många variationer. Därav är BV:s bedömning att beslutade trafikeringsplaner ger minst effekt på tågplanen. Det är inte den enskilda konflikten som är prioritetsgrundande utan hela trafikbilden, den planerade tillgången och den totala efterfrågan på kapacitet. CiP:s lösning där SJ AB resenärer erbjuds resa med pendeltåg på SJ-biljett är en uppgörelse mellan två järnvägsföretag. Det finns inget i järnvägsstiftningen som ger BV mandat att tvinga ett järnvägsföretag att flytta sina resenärer till ett annat järnvägsföretag.

### Järnvägsstyrelsens ställningstagande

Det är Järnvägsstyrelsens uppfattning att BV:s beslut om kapacitetsfördelning skall prövas i enlighet med 8 kap. 9 § första stycket järnvägslagen.

Järnvägsstyrelsen prövar härvid endast frågan om beslutet fattats i strid med gällande lagstiftning. Järnvägslagens regler om järnvägsnätsbeskrivning skall inte tillämpas ännu och frågan om beslutets enlighet med prioriteringsreglerna i BV:s järnvägsnätsbeskrivning skall således inte prövas.

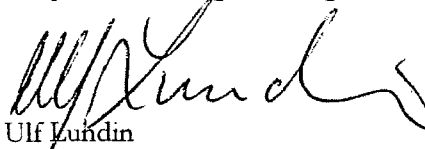
Av handlingarna i ärendet framgår att parternas olika förslag till avsteg från tidtabellen skulle få olika typer av negativa konsekvenser beträffande utnyttjandet av ifrågavarande järnvägsspår. I samband med sitt beslut skall BV bedöma vilket alternativ som skulle innebära det mest effektiva utnyttjandet

av statens spåranläggningar. Det mest effektiva utnyttjandet fastställs efter en samlad bedömning från fall till fall. Vid bedömningen skall hänsyn även tas till effekterna för spår vars utnyttjande indirekt påverkas av beslutet så att bedömningen grundas på hela trafikbilden.

Gällande lagstiftning ställer inget krav på BV att genomföra särskilda konsekvensutredningar eller att ersätta drabbade järnvägsföretag eller beställare av trafik enbart av den anledningen att BV fattat beslut som innebär avvikelser från den fastställda tågplanen. Inte heller underlåtenheten att genomföra ifrågasvarande spårarbeten på helger under sommaren 2005 och 2006 kan i sig anses strida mot gällande lagstiftning men kan tas med i den samlade bedömningen av huruvida BV:s beslut innebär ett effektivt utnyttjande av statens spåranläggningar. Det har emellertid inte visats att BV:s inställning att det skulle vara praktiskt och ekonomiskt omöjligt att förlägga arbetet på föreslagna sätt skulle vara felaktig.

Vad CiP anför till stöd för sin talan är inte tillräckligt för att anse att andra avsteg från tidtabellen än de som beslutats av BV skulle innebära ett mer effektivt utnyttjande av statens spåranläggningar eller på ett bättre sätt uppfyller kraven på konkurrensneutralitet och icke diskriminering. Mot bakgrund härav finner Järnvägsstyrelsen att det som framkommit i ärendet inte utgör tillräckliga skäl för att anse att BV:s beslut strider mot gällande lagstiftning.

I ärendets slutliga handläggning har deltagit generaldirektör Ulf Lundin, beslutande, enhetschefen Claes Elgemyr, samt handläggarna Anders Lidell och Johan Walberg, föredragande.



Ulf Lundin  
Generaldirektör

Detta beslut kan överklagas enligt 11 kap. 1 § järnvägslagen hos allmän förvaltningsdomstol, se bilaga.

Kopia till:

Banverket  
Näringsdepartementet

Bilaga:

Hur man överklagar

## Underrättelse om hur man överklagar beslut

Om företaget/Ni vill överklaga detta beslut skall företaget/Ni skriva till Järnvägsstyrelsen under adressen:

Järnvägsstyrelsen  
Box 14  
781 21 BORLÄNGE

Tala om vilket beslut som överklagas, t.ex. genom att ange ärendets beteckning (dvs. diarienumret). Tala också om hur och varför företaget/Ni anser att beslutet skall ändras.

Överklagandet skall ha kommit in till Järnvägsstyrelsen inom **tre** veckor från den dag företaget/Ni fick del av beslutet.

Järnvägsstyrelsen skall sända överklagandet och handlingarna i ärendet till Länsrätten Dalarnas län för prövning, om Järnvägsstyrelsen inte självt ändrar beslutet på det sätt som önskas.

Behövs mer information om hur företaget/Ni skall gå tillväga, skriv eller ring till Järnvägsstyrelsen.

Postadress: se ovan  
E-post: [jvs@jvs.se](mailto:jvs@jvs.se)  
Telefon: 0243 - 24 69 00

