

Sökande:

Trafikförvaltningen
Stockholms läns landsting
105 73 Stockholm

Motpart:

Trafikverket
781 89 Borlänge

Saken

Prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende Trafikverkets utformning av trångsektorsplan TRV 2013/72010 vid kapacitetstilldelning och Trafikverkets beslut den 21 september 2014 i begäran om tvistlösning.

Transportstyrelsens beslut

Trafikverkets trångsektorsplan TRV 2013/72010 uppfyller inte de krav som ställs upp i 6 kap. 5 § järnvägslagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen då infrastrukturens kapacitetsegenskaper inför tågplan 2015 inte redovisats.

Transportstyrelsen avvisar SLL:s yrkande om kapacitetstilldelning.

Redogörelse för ärendet

Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting (SLL) har ansökt om kapacitet för tåg 2911 för tiden mellan kl. 07:12 och 07:27 sträckan Jakobsberg-Stockholm Central. Då det förelåg konflikt mellan SLL:s ansökan och SJ AB:s (SJ) ansökan för tåg 781 anmälde SLL en tvist avseende de två tåglägena. Trafikverket förklarade den 21 september 2014 järnvägsinfrastrukturen överbelastad för sträckan Jakobsberg-Stockholm Central, vardagar kl. 07:15-07:45 och avvisade ansökan om tågläge för tåg 2911.

Trafikverket angav som skäl att endast ett av de två sökta tåglägena kunde tilldelas kapacitet i syfte att upprätthålla robustheten i trafiksystemet.

Den 25 september 2014 hänsköt SLL tvisten till Transportstyrelsen.

Yrkanden och inställningar

Trafikförvaltningen i Stockholm läns landsting

SLL yrkar att Transportstyrelsen ser över Trafikverkets tillämpning av de egna förutsättningarna för kapacitetstilldelning i samband med beslut om sådan tilldelning då förutsättningar som publiceras inför ansökan oförändrat måste gälla vid den slutliga tilldelningen.

SLL yrkar vidare att kapacitet ska ges för ett tåg från Jakobsberg mot Stockholms central med avgång från Jakobsberg runt klockan 07.22.

Trafikverket

Trafikverket anser att trångsektorsplanen endast anger planeringsförutsättningarna. Planen kan inte beakta samtliga faktorer som kan påverka villkoren att tilldela kapacitet och kan därför inte tillämpas strikt.

Parternas utveckling av talan

Trafikförvaltningen i Stockholm läns landsting har i huvudsak anfört följande

Trafikverket anger i järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) för 2015 att trångsektorsplaner utgör planeringsförutsättningar i tilldelningsprocessen. För Stockholmsområdet finns *Trafikverkets riktlinje, Trångsektorsplan Stockholm för tågplan T15*. Där framgår att tåg kan planeras med en tidsintervall ner till 3 minuter på sträckan Stockholm C – Jakobsberg.

SLL har samrått med SJ inför ansökan om tåglägen för den aktuella sträckan och tidsavsnittet. Utifrån planeringsförutsättningarna i trångsektorsplanen ansåg de att tåg 711, 781 och 2911 kunde få kapacitet mellan pendeltåg 2811 som avgår kl. 07:12 och pendeltåg 2513 som avgår kl. 07:27 på sträckan Jakobsberg – Stockholm C. Det finns för SLL inget alternativt sätt att lösa trafikuppgiften på. Det är inte självklart att färre tåg ger ett mer robust trafiksystem eftersom stationsuppehållen blir förlängda för de tåg som går kvar.

Ansökan om kapacitet anpassas efter givna förutsättningar. Om förutsättningarna ändras under processens gång finns ingen möjlighet att ändra ansökan efter de nya förutsättningarna. Det är svårt att göra en bedömning om beslut är konkurrensneutrala om förutsättningarna ändras i samband med att beslut fattas.

Trafikverket har i huvudsak anfört följande

Trångsektorsplanen kan inte beakta samtliga faktorer som till exempel trängsel vid korsande tågvägar eller inskränkningar av kapaciteten till följd av tillfälliga eller långvariga banarbeten.

Under tågplan 2015 begränsar bl.a. Citybanans arbeten i området flexibiliteten under hela tågplanen och därmed ökar känsligheten för samtliga tåglägen. Robustheten kan därför inte upprätthållas om tågläge 2911 tilldelas kapacitet.

Konflikten mellan tåg 2911 och 781 är identisk som i tågplan 2014. Trafikverket har då presenterat en kapacitetsanalys (TRV 2014/4314) som beskriver åtgärder som skulle möjliggöra trafikering av båda tåglägena när Citybanan och fyrspåret Kallhäll-Barkarby är klart år 2017.

Skäl för beslutet

Av 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) framgår att ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller den som har auktorisation för att organisera järnvägstrafik får hänskjuta tvister till tillsynsmyndigheten om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt järnvägslagen står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelas med stöd av lagen. Denna regel grundas på artikel 30 i direktiv 2001/14/EG.

I 6 kap. 5 § järnvägslagen anges följande. En infrastrukturförvaltare ska upprätta en beskrivning av det järnvägsnät förvaltaren råder över. Beskrivningen ska innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för tillträde till och utnyttjande av infrastrukturen och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet. Beskrivningen ska uppdateras regelbundet och ändras vid behov. Av 4 § 1 i Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur framgår att en beskrivning av järnvägsnät ska innehålla information om infrastrukturen enligt 6 kap. 5 § järnvägslagen. Av 5 § b i JvSFS 2005:1 framgår att järnvägsnätsbeskrivningen ska innehålla uppgifter om infrastrukturens kapacitetsgenskaper.

Bestämmelserna i järnvägslagen om infrastrukturförvaltares skyldigheter och kapacitetsplanering bygger på direktiv 2001/14/EG. Av förarbetena som ligger till grund för bestämmelserna i järnvägslagen (prop. 2003/04:123) framgår på s.117 bl.a. följande. Bestämmelserna i direktiv 2001/14/EG motiveras ytterst av att det på varje järnvägsnät finns en aktör i monopolställning – normalt sett infrastrukturförvaltaren – som mot avgift planerar och levererar framkomlighet på järnvägsnätet till järnvägsföretag och andra organisatörer av järnvägstrafik. Direktivet har antagits med beaktande av att systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör möjliggöra lika och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen för

alla som har rätt att organisera och utföra trafik. Därtill kommer att dessa system bör ge järnvägsföretag och andra organisatörer av järnvägstrafik klara och överensstämmande signaler, så att de kan fatta rationella beslut. Direktivets bestämmelser om infrastrukturförvaltares skyldighet att upprätta och publicera en JNB syftar till att säkerställa insyn, förutsebarhet och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen för samtliga järnvägsföretag och auktoriserade sökande.

JNB 2015 innehåller uppgifter om tillgänglig infrastruktur och järnvägsanknutna tjänster samt information om villkoren för att få tillträde till infrastruktur och tjänsterna. I avsnitt 4.3.1 finns information om trångsektorsplanerna och en hänvisning till var dessa finns publicerade. Av avsnittet framgår att trångsektorsplanerna ska gälla som planeringsförutsättningar vid ansökan om tåglägen och konstruktion av tidtabeller. Syftet är att genom färdiga tåglägeskanaler uppnå ett effektivt kapacitetsutnyttjande i trafikintensiva områden och säkerställa punktligheten genom robusta tidtabeller.

Vidare framgår att trångsektorsplanerna innehåller information om infrastruktur, trafikstruktur och minsta tidsintervall mellan tåg samt uppgifter om antalet bokningsbara tåglägeskanaler (hur många tåg som kan köras för ett banavsnitt). Där framgår även att planen bygger på att infrastrukturen är komplett och i full drift och att inskränkningar i trafikutbudet kan ske vid de tillfällen då kapaciteten är reducerad, till exempel vid underhållsarbeten eller reinvesteringar.

Transportstyrelsen gör följande bedömning.

Trångsektorsplanen ska enligt JNB 2015 vara ett stöd vid ansökan om tåglägen, vilket Transportstyrelsen förstår som ett stöd för inte bara Trafikverket utan även de som ansöker om tåglägen.

Transportstyrelsen konstaterar att Trafikverket måste medges rätt att använda trångsektorsplaner som stöd i kapacitetstilldelningsprocessen. Det ligger vidare i sakens natur att Trafikverket inte kan tillämpa trångsektorsplanerna helt strikt utan behöver ta hänsyn till ett antal övriga faktorer vid planeringsprocessen som inte kan framgå av trångsektorsplanerna.

JNB och bilagorna till beskrivningen, som trångsektorsplanen får anses vara, ska enligt 5 § b JVSFS 2005:1 innehålla information om infrastrukturens kapacitetsegenskaper.

Trafikverket har uppgett att bl.a. Citybanans arbete begränsar flexibiliteten i området under tågplan 2015 och ökar känsligheten för samtliga tåglägen. Vidare har Trafikverket uppgett att konflikten mellan tåg 2911 och tåg 781 är identiska som i tågplan 2014.

Även om Trafikverket inte kan anses bunden av trångsektorsplanen ska planen redovisa infrastrukturens kapacitetssegenskaper i syfte att säkerställa insyn, förutsebarhet och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Det är inte tillräckligt att ange att trångsektorsplanen bygger på att infrastrukturen är komplett och i full drift.


I detta fall har Trafikverket inte angett den stora kapacitetsbegränsning som bl.a. Citybanans arbete innebär. En begränsning som har varit aktuell under hela tågplan 2014 och som även föreligger under hela tågplan 2015. Trafikverket kan därför inte anses uppfylla de krav som ställs i 6 kap. 5 § järnvägslagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

SLL har yrkat att kapacitet ska ges för ett tåg från Jakobsberg mot Stockholms central med avgång från Jakobsberg runt klockan 07.22. Järnvägslagen ger Transportstyrelsen rätt att endast avgöra om ett beslut är, eller inte är, förenligt med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Trafikverket ansvarar för tilldelning av kapacitet. Transportstyrelsen har därför inte möjlighet att tilldela kapacitet. Yrkandet ska därför avvisas i denna del.

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 men skickas till Transportstyrelsen, Väg- och Järnvägsavdelningen, Box 267, 781 23 Borlänge. Överklagandet ska ha kommit till Transportstyrelsen inom 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 3 veckor från den dag då beslutet meddelades.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningsdirektör Birgitta Hermansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog tf. sektionschef Åke Lewerentz, handläggare med ansvar för det operativa arbetet Nils Enberg, handläggare Anders Mattsson och jurist Sofie Mååg, den senare föredragande.



Birgitta Hermansson
Väg- och järnvägsdirektör

