

Sökande

Veolia Transport Sverige AB
Box 1820
171 24 SOLNA

Motpart

Trafikverket
781 89 BORLÄNGE

Saken

Prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende Trafikverkets användande av trångsektorplaner vid kapacitetstilldelning och Trafikverkets beslut av den 1 november 2010.

Beslut

Trafikverket har rätt att använda trångsektorplaner vid kapacitetstilldelning.

Trafikverkets beslut den 1 november 2010 att avslå begäran om kapacitetstilldelning för tågläge för tåg 7194 och 7195 från och med den 13 juni 2011 till och med den 10 december 2011 står inte i strid med järnvägslagen (2004:519) eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Bakgrund

Veolia Transport Sverige AB (Veolia) har ansökt om kapacitet för tåg 7194 och 7195 för tiden den 13 juni 2011 till och med den 10 december 2011. Trafikverket avslag på ansökan i beslut den 1 november 2010 (TRV2010/38868). I Trafikverkets beslut anges som skäl för beslutet bl.a. att ansökan innebär avsteg från trångsektorplanen på nordgång och på sydgång, att spårplaneringen på driftplatser inte fungerar i samverkan med existerande trafik och att vändtiderna ofta är för korta. Av den skriftväxling som förekommit i ärendet framgår att det är Trångsektorsplan Mälardalen – tågplan T 11(F09-9700/TR50) som avses.

Yrkanden och inställningar

Veolia Transport Sverige AB

Veolia begär att Transportstyrelsen dels prövar om trångsektorplaner har någon relevans vid tilldelning av tåglägen generellt, dels prövar om Trafikverket gjorde rätt i att avslå Veolias ansökan om tågläge för tåg 7194 och 7195 under tiden den 13 juni 2011 till och med den 10 december 2011 med hänvisning till dokumentet ”Trångsektorsplan Mälardalen – tågplan T 11”.

Trafikverket

Trafikverket anser att trångsektorplanen motsvarar den faktiskt tillgängliga kapaciteten sett ur sin helhet i den sektor som planen omfattar. Därför var det korrekt att avslå de sökta tåglägena.

Parternas utveckling av talan

Veolia Transport Sverige AB har i huvudsak anfört följande

Tåg 7194 uppfyller enligt Trafikverket inte exakt tidsmellanrummet på sträckan Kolke - Järna till efterföljande tåg 534 och tåg 7195 uppfyller inte exakt tidsmellanrummet på sträckan Älvsjö - Huddinge till efterföljande tåg 141.

Trångsektorplanerna ska användas för att definiera behov av utbyggnad och förbättring av järnvägsnätet. De ska inte vara exakt styrande dokument för avstånden i tid mellan varje enskilt tilldelat tågläge. Istället ska den faktiskt tillgängliga kapaciteten vara styrande. Veolia har uppmärksammat Trafikverket på att flera avsteg har gjorts från trångsektorplanerna i den fastställda tidtabellen för att kunna tilldela vissa tåglägen. Det är uppenbart så att avsteg kan göras, men det framgår inte på vilka grunder avstegen är gjorda. Detta kan uppfattas som godtyckligt och andra tågoperatörer kan gynnas. Detta kan möjligen tyda på att trångsektorplanerna endast är en rekommendation. Veolias bestämda uppfattning är att faktisk tillgänglig kapacitet ska styra tilldelning av tåglägen istället.

Trafikverket har i huvudsak anfört följande

Det statliga järnvägsnätet är över lag hårt belastat och sträckan från Stockholms Central via Norra Bantorget till Karlberg tillhör de delar som är allra hårdast belastade och utgör därför en flaskhals i järnvägssystemet. Trafiken vid

Stockholms Central har påverkan på en stor andel av resterande trafik på järnvägen i landet.

För att maximera utnyttjandet av infrastrukturen är det därför angeläget att användandet av kapaciteten vid just Stockholms Central är optimerad. Det stränga kapacitetsutnyttjandet ger också en höggradig känslighet vilket innebär att även mycket små förseningar kan få stora konsekvenser för trafiken som helhet. Ett hårt tryck på kapaciteten gör att återhämtningsförmågan vid trafikstörningar blir dålig. För att utnyttja kapaciteten på bästa sätt krävs noga övervägande vid planeringen av de enskilda tåglägena.

Trångsektorplan Mälardalen har använts sedan 2008 och är publicerad i Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB). Trångsektorplaner finns för flera av de mest belastade områdena av järnvägsnätet. Planerna har tagits fram av Banverket (numera Trafikverket, *Transportstyrelsens anmärkn.*) efter analys av konstant bristande punktlighet under ett antal år. Trångsektorplanen ger en struktur åt kapacitetstilldelningen och definierar vilket kapacitetstak som faktiskt och praktiskt måste tillämpas för att tågplanen ska kunna följas i praktiken och för att systemet ska ha en rimlig återhämtningsförmåga vid störningar. I det enskilda fallet kan tyckas att trångsektorplanen begränsar optimeringen av kapacitetsutnyttjandet. Det går så att säga alltid att pressa in ytterligare ett tåg. I teorin ser det alltså ut att finnas plats, men i praktiken leder ytterligare kapacitetstilldelning till konstanta förseningar och dålig hållbarhet och kvalitet på tågplanen. För att komma till rätta med detta togs alltså trångsektorplaner fram.

Geografiskt sträcker sig trångsektorplan Mälardalen ut från Stockholms Central till Uppsala, Västerås, Eskilstuna, Katrineholm och Nynäshamn/Älvsjö. Enligt planen ska tidsavståndet mellan tågen i planens ytterområden vara 5 minuter. Ju närmare Stockholms Central desto kortare är tidsavståndet. På detta sätt uppkommer en "blixtlåseffekt" som bidrar till att optimera kapacitetsutnyttjandet i det mest belastade området vid Stockholms Central.

Med stöd av trångsektorplanen har Trafikverket nekat kapacitet för tåg 7194 och 7195 på grund av att gällande tidsavstånd inte kan upprätthållas. Veolia har påpekat att Trafikverket har gjort avsteg från trångsektorplanen för ett antal tåglägen. Två av de av Veolia uppräknade tåglägena följer tidsavstånden i trångsektorplanen. För övriga av Veolia uppräknade tåglägen kan konstateras att tidsavstånden enligt trångsektorplanen inte har uppfyllts. Detta har upptäckts först efter påpekandet från Veolia, och alltså efter att beslut om fastställande av tågplan 2011 fattats. Skälet till detta är att arbetet med att synkronisera omkring 2 000 tåglägen inom Trångsektorplan Mälardalen hanteras uteslutande manuellt. De åtta tåglägen som nu kan konstateras inte följer tidsavstånden i

trångsektorplanen har således inte upptäckts under konstruktionsarbetet. Om så skett hade tåglägen inte beviljats på nu meddelade tider.

Skäl för beslutet

Trafikverket ansvarar för kapacitetstilldelningsprocessen på statens spår- anläggningar. Vid planeringen av trafik använder sig Trafikverket av trångsektorplaner i syfte att uppnå ett optimalt kapacitetsutnyttjande vari ingår att söka undvika störningar. I detta fall har Trafikverket tillämpat Trångsektorsplan Mälardalen – tågplan T11.

Fråga i ärendet är vilken relevans trångsektorplaner ska tillmätas vid kapacitetstilldelningen.

Trafikverket är vid kapacitetstilldelningen skyldigt att i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå ansökningarna om kapacitet och ska bland annat beakta den ekonomiska effekten på sökandens verksamhet (jfr 6 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen (2004:519)). Trafikverket har i detta fall gjort bedömningen att de av Veolia utanför tågplaneprocessen sökta tåglägena inte har varit möjliga att tillmötesgå. Skälet för att neka tåglägena är att det inte varit förenligt med aktuell trångsektorplan.

Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning (JNB) innehåller uppgifter om tillgänglig infrastruktur och järnvägsanknutna tjänster samt information om villkoren för att få tillträde till infrastrukturen och tjänsterna. Av JNB:n framgår vilka villkor och förutsättningar som gäller för att få trafikera det järnvägsnät som Trafikverket förvaltar. Information om trångsektorplaner ingår i JNB:n, och den som avser söka kapacitet får alltså i JNB:n en vidare hänvisning till trångsektorplaner. Av JNB 2011 kapitel 4 framgår att Trafikverket har beslutat om trångsektorplaner för områden där kapacitetsbrist är ofta förekommande, dvs. Mälardalen och Göteborgsområdet. Trångsektorplanen för Mälardalen beskriver planerings- förutsättningarna för ett effektivt utnyttjande av linjekapaciteten i området. När det gäller trafik till och från Stockholms Central och Stockholms Södra finns särskilda s.k. tåglägeskanaler där det finns 28 förplanerade tåglägen per timme och riktning. Fyra av dessa tåglägen är reserverade för Trafikverket för att användas vid återställning av eventuella driftsstörningar.

Såvitt avser trångsektorplaners relevans för kapacitetstilldelning finner Transportstyrelsen att Trafikverket måste medges rätt att använda dem som ett stöd i kapacitetstilldelningsprocessen. Trångsektorplaner får antas bygga på erfarenhet av trafikering och syfta till att optimera trafik utan att medföra alltför

stor störningskänslighet. Trafikverket ska dock naturligtvis anpassa sin tillämpning av trångsektorplanerna till det enskilda fallet och göra nödvändiga avvägningar.

Fråga är vidare om Trafikverkets beslut att avslå begäran om kapacitetstilldelning med stöd av trångsektorplan Mälardalen är förenligt med järnvägslagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Trafikverket ska, som tidigare nämnts, i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå ansökningar om infrastrukturkapacitet. Kapacitetstilldelningsprocessen ska vidare präglas av transparens. Det innebär att järnvägsföretag ska få information om villkor för att trafikera vari inbegrips förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet. Villkoren ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande. I ärendet är ostridigt att information om trångsektorplaner funnits att tillgå i JNB 2011. Mot denna bakgrund och då de tidsmellanrum som förutsätts enligt trångsektorplanen får anses rimliga, anser Transportstyrelsen att beslutet av den 1 november 2010 inte står i strid med järnvägslagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av denna.

Transportstyrelsen noterar att Trafikverket vid ett antal tillfällen gjort avsteg från trångsektorplanen och förutsätter att Trafikverket fortsättningsvis skärper sina rutiner så att planen följs och därmed gäller för samtliga trafikutövare.

I den slutliga handläggningen av detta ärende, som beslutats av väg- och järnvägsdirektör Birgitta Hermansson, har deltagit enhetschefen Heléne Jarefors och sektionschefen Åsa Tysklind, samt juristen Susanna Angantyr, och handläggaren Anders Mattsson, den senare föredragande.

Transportstyrelsens beslut kan överklagas (se bilaga).

Birgitta Hermansson
Väg- och järnvägsdirektör

Bilaga 1 - Underrättelse om hur man överklagar beslut

Om företaget/Ni vill överklaga detta beslut ska företaget/Ni skriva till Transportstyrelsen under adressen:

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 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 ska ändras.

Överklagandet ska ha kommit in till Transportstyrelsen inom tre veckor från den dag företaget/Ni fick del av beslutet. Om klaganden är en part som företräder det allmänna ska överklagandet dock ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Transportstyrelsen ska sända överklagandet och handlingarna i ärendet till Förvaltningsrätten i Falun för prövning, om Transportstyrelsen inte självt ändrar beslutet på det sätt som önskas.

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

Postadress: se ovan
E-post: jarnvag@transportstyrelsen.se
Telefon: 0771-503 503