

Sökande:

SJ AB, 556042-4391
Vasagatan 10
105 50 Stockholm

Motpart:

Trafikverket
781 91 Borlänge

Saken

Prövning av tvist enligt 10 kap. 8 § järnvägsmarknadslagen (2022:365) avseende Trafikverkets process för revision av tågplan.

Transportstyrelsens beslut

1. Trafikverket följer inte villkoret om 18 veckors framförhållning vid erbjudande och effektivering av tågläge innan revisionsperiodens start så som det finns angivet i avsnitt 4.8.2.1 i järnvägsnätsbeskrivningen 2023.
2. Transportstyrelsen avslår SJ AB:s yrkande om att Trafikverket ska ta fram ett revisionsschema för tågplan 2023 som lever upp till kravet på 18 veckors framförhållning genom att minska mängden banarbeten.
3. Transportstyrelsen avslår SJ AB:s yrkande om att tilldelade tåglagen inte ska få anpassas för att banarbeten ska kunna genomföras under vissa förhållanden.

Redogörelse för ärendet

Den 28 november 2022 lämnande SJ AB (SJ) in en begäran om prövning av tvist enligt 10 kap. 8 § järnvägsmarknadslagen (2022:365), JML, till Transportstyrelsen. Både Trafikverket och SJ har fått tillfälle att yttra sig i ärendet. Transportstyrelsen har också begärt ett förtydligande av SJ:s yrkanden och kompletterande uppgifter från Trafikverket för att kunna ta ställning i de frågor som tvisten gäller. Transportstyrelsen bedömer att all relevant information inkom den 15 februari 2023.

Bakgrund

Trafikverket använder ett förfarande för revision där tåglägen som inte är anpassade till banarbeten i den fastställda årliga tågplanen anpassas. Trafikverket beskriver förfarandet i sin järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2023 avsnitt 4.8.2.1. Av avsnittet framgår bl.a. att tågläge för berörd revisionsperiod erbjuds och effektueras med en framförhållning på 18 veckor före revisionsperiodens start.¹

I dokumentet ”Uppdaterat Revisionsschema T23” (se bilaga 1) från den 17 november 2022 anges tio revisionsperioder där nio är tidsatta med datum för revisionsperiodernas start och slut. I dokumentet finns också beskrivet vid vilka tidpunkter de berörda förväntas få erbjudande om uppdaterade tåglägen, när de senast ska acceptera erbjudandena och när fastställda tåglägen publiceras.

Transportstyrelsen har i beslut den 27 juni 2022 (TSJ 2022-2154) fastställt att Trafikverket inte följt villkoren om 18 veckors framförhållning vid leverans av körplaner innan trafikering vid kapacitetsbegränsning som anges i JNB 2022. Vidare har Trafikverket förelagts att säkerställa att arbetet med revision av tågplan 2023 följer villkoren för tilldelning av infrastrukturkapacitet i JNB 2023 avsnitt 4.8.2.1. Beslutet överklagades inte och har vunnit laga kraft.

Yrkanden och inställning

SJ yrkar i första hand att Transportstyrelsen ska förelägga Trafikverket att ta fram ett revisionschema för tågplan 2023 som lever upp till kravet på 18 veckors framförhållning. Såvitt SJ kan bedöma kan ett sådant revisionschema endast presenteras om Trafikverket åläggs att minska mängden planerade banarbeten.

För det fall yrkandet inte bifalls yrkar SJ i andra hand att Transportstyrelsen ska besluta att tåglägen som tilldelats i den årliga tågplanen inte får anpassas för att banarbeten ska kunna genomföras om inte anpassad körplan har levererats av Trafikverket senast 18 veckor innan aktuellt tågläge ska

¹ JNB:s lydelse efter avvikelsemeddelande 4 från den 6 maj 2022.

trafikeras, förutsatt att sökande inkommit med underlag för anpassning i rätt tid. Detta ska dock inte gälla banarbeten som måste genomföras av trafiksäkerhetsskäl.

Trafikverket motsätter sig bifall till SJ:s yrkanden.

Parternas utveckling av talan

SJ anför i huvudsak följande

Under flera års tid har det varit svårt för Trafikverket att följa den revisionsprocess som beskrivs i JNB. Transportstyrelsen har i tidigare tvisteärende (TSJ 2022-444) och föreläggande (TSJ 2022-2154) också konstaterat att Trafikverket inte levererar anpassade körplaner enligt föreskrivna tidsfrister. Situationen har stundtals under 2022 varit ohållbar för SJ. Trafikverket har tidigare utfärdat löften om att framförhållningen på 18 veckor ska kunna hållas från och med tågplan 2023. I det senast kommunicerade revisions-schemat från Trafikverket för tågplan 2023 framgår det emellertid att Trafikverket planerar för att inte leva upp till reglerna på 18 veckors framförhållning under hela tågplan 2023. För vissa perioder planerar Trafikverket att inte ha en längre framförhållning än sju veckor. När ledningsrepresentanter från Trafikverket kommenterar detta så pratar de om behovet av att anpassa planen till verkligheten och den planeringsförmåga verket har. I alla andra verksamheter så innebär det att anpassa sin verksamhet, inte att bortse från de regler och avtal som gäller. Att Trafikverket väljer att driftsätta ett verksamhetskritiskt kapacitetstilldelningssystem som inte är färdigtestat eller driftklart är knappast en giltig orsak till att framförhållningen inte efterlevs.

Trafikverkets planerade framförhållning kommer innebära att det inte är möjligt för SJ att sälja biljetter till avgångar förrän sent inpå avgång, vilket leder till att resenärer tvingas välja andra, mindre klimatvänliga, resealternativ såsom bil eller flyg. Det leder också till att SJ inte kommer att kunna efterleva sina åtagande gentemot sina anställda när det kommer till scheman. Förtroendet för järnvägen som transportslag kommer att lida allvarlig skada av Trafikverkets bristfälliga planeringsprocess.

SJ utgår från att Trafikverket har uttömt möjligheterna att leva upp till 18 veckors framförhållning genom förbättrad planeringsförmåga, t.ex. bättre systemstöd, bättre interna processer och/eller fler resurser. De åtgärder som kvarstår i det här läget torde då vara att minska mängden planerade banarbeten för att kunna presentera en revisionsplan för tågplan 2023 som lever upp till 18 veckors framförhållning och säkerställa att den reglerade framförhållningen efterlevs. SJ:s förstahandsyrkande är på så sätt tänkt att vara mer långtgående än föreläggandet i TSJ 2022-2154 men mindre ingripande än andrahandsyrkandet. Om Transportstyrelsen bifaller SJs

andrahandsyrkande blir effekten att Trafikverket inte kan genomföra banarbeten, annat än av trafiksäkerhetsmässiga skäl, om inte revisionsprocessen följs och Trafikverket levererar anpassade körplaner i tid. Då infrastrukturen är i stort behov av upprustning vore det olyckligt om banarbeten inte kan genomföras men SJ ser inte någon annan lösning på situationen.

Trafikverket anför i huvudsak följande

Trafikverket har full förståelse för att situationen inte är acceptabel och vill beklaga att det uppstått stora svårigheter för sökande och järnvägsföretag med anledning av de försenade körplanerna.

De krav som ställs på infrastrukturförvaltaren avseende framförhållning och detaljplanering kring kapacitetsrestriktioner har över tid ökat i syfte att förbättra förutsättningarna för en konkurrenskraftig järnvägstrafik. Parallellt med detta har också järnvägstrafiken ökat, vilket i sig medför behov av ökat underhåll. Trafikverket har också under samma period tilldelats medel för att komma till rätta med den underhållsskuld som finns. Det är alltså flera parametrar som påverkar planeringen av användningen av järnvägsinfrastrukturen. För att kunna möta de ökande kraven på framförhållning och detaljplanering har Trafikverket inom ramen för Marknadsanpassad Planering av Kapacitet, MPK, skapat nya arbetssätt och processer. Inom MPK utvecklas också ett digitala verktyg, vars funktionalitet och prestanda i inledningsskedet av att tas i full drift, dock snarare har försenat arbetet istället för att accelerera processen. Detta har inneburit stora utmaningar under årets tågplanearbete genom att arbetssätten från MPK behövt utvecklas löpande, med förseningar som följd. Trafikverket har så snart omständigheter blivit kända kommunicerat detta med kunderna genom kontinuerlig muntlig och skriftlig information.

Trafikverket hade inte anledning att räkna med att MPKs införande skulle ha så stora inkörningsproblem att framdriften av tågplanearbetet försämrades i den utsträckning som verkligen skedde. Förseningarna i arbetet har inneburit att leveranserna av körplaner för de inledande revisionsperioderna har fördröjts. Det i sin tur innebär att tiden för kommande revisionsperioder komprimerats. För att tillskapa så goda planeringsförutsättningar som möjligt för järnvägsföretagen, har därför det ursprungliga revisionsschemat justerats. Trafikverket gör stora ansträngningar för att 18 veckors framförhållning ska nås så snabbt som möjligt.

Det är naturligtvis inte acceptabelt att framförhållningen inte är tillräcklig och inte följer vad som anges i JNB och kraven för persontrafik enligt bilaga

VII till direktiv 2012/34/EU²(bilaga VII). Frågan är dock om inställda banarbeten är en åtgärd som på kort och lång sikt förbättrar förutsättningarna för järnvägsföretagen och andra sökande.

Eftersom planeringen av kapacitetsrestriktioner sker med lång framförhållning och lägger grunden för Trafikverkets upphandlingstidplaner skulle ett stopp medföra att mycket förberedande arbete och nödvändiga ledtider enligt bestämmelserna i bilaga VII går förlorade. För att de punktlighetsmål som branschen satt upp ska kunna nås krävs vidare att anläggningen är så robust att plötsliga och oplanerade avbrott i trafiken undviks. Så som SJ påpekar finns risk för att nödvändiga åtgärder skjuts upp med följderna att ännu mer åtgärder i banan ackumuleras. Trafikverket ser en uppenbar risk att järnvägsanläggningens leveransförmåga skulle försämrats tämligen omgående om kommande banarbeten ställs in.

Dessutom skulle konsekvenserna få mycket långtgående efterverkningar då många mindre banarbeten är förarbeten till kommande större kapacitetshöjande åtgärder i anläggningen. Det är också svårt att i förväg identifiera vilka inställda arbeten som skulle ge upphov till akuta åtgärder när avvikelser från underhållsplanerna sker. En annan konsekvens är att de ekonomiska medel som är avsatta för åtgärderna inte kommer järnvägsanläggningen och tågtrafiken till nytta. Vidare bör man beakta att de järnvägsföretag som inte har samma behov av 18 veckors framförhållning av uppdaterade omledningslägen, t.ex. godstrafikföretag, skulle lida konsekvenser av inställda banarbeten utan att dra samma nytta som persontrafikföretagen. Att konsekvent ställa in banarbeten är en alltför drastisk åtgärd som skulle få oproportionerligt stora konsekvenser för hela järnvägstransportmarknaden enligt Trafikverkets mening.

Skäl för beslutet

Aktuella bestämmelser m.m.

I 7 kap. 1 § JML anges bl.a. att infrastrukturförvaltaren på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt ska tilldela sökande infrastrukturkapacitet. Av bilaga VII framgår en tidsplan som förvaltaren ska följa vid tilldelning av infrastrukturkapacitet och planering av banarbeten.

Enligt 7 kap. 8 § JML ska en infrastrukturförvaltare upprätta en beskrivning av det järnvägsnät som förvaltaren råder över. Beskrivningen ska innehålla

² Kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 av den 4 september 2017 om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för tillträde till och användning av infrastrukturen och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet. Beskrivningen ska upprättas efter samråd med berörda parter, offentliggöras, uppdateras regelbundet och ändras vid behov.

Enligt 10 kap. 8 § JML får bl.a. ett järnvägsföretag till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida ett beslut som fattats av t.ex. infrastrukturförvaltare står i överensstämmelse med 4-9 kap., föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa kapitel eller vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter. Tillsynsmyndigheten ska besluta i de frågor som tvisten gäller.

Att Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet framgår av 1 kap. 5 § järnvägsmarknadsförordningen (2022:416).

Av andra meningen i punkten 12 bilaga VII framgår att infrastrukturförvaltare i samband med tillfälliga kapacitetsbegränsningar ska tillhandahålla detaljerade uppgifter om de erbjudna tåglägena för persontåg senast fyra månader, och för godståg senast en månad, före början av kapacitetsbegränsningen, om inte infrastrukturförvaltaren och de berörda sökande kommer överens om en kortare tid.

Enligt punkten 14 bilaga VII får infrastrukturförvaltaren besluta att inte tillämpa de frister som anges i bl.a. punkten 12 om kapacitetsbegränsningen är nödvändig för att återställa säker tågtrafik, om tidpunkten för begränsningarna är utanför infrastrukturförvaltarens kontroll eller om tillämpningen av dessa frister skulle vara kostnadsineffektiv eller onödigt skadlig när det gäller tillgångens livslängd eller skick, eller om alla berörda sökande går med på detta. Bland annat i sådana fall ska infrastrukturförvaltaren omgående samråda med de sökande och de största berörda tjänsteleverantörerna.

Trafikverkets JNB 2023 avsnitt 4.8.2.1 har rubriken ”Revision av tågplan”. Där framgår bl.a. följande.

Tåglägen som inte är anpassade till banarbeten i den fastställda årliga tågplanen anpassas istället i den så kallade revisionsprocessen. Möten genomförs med järnvägsföretag och trafikorganisatörer inom ramen för denna process. För att kunna leverera de reviderade tåglägena till sökande enligt de tidskrav som gäller, kommer anpassningar av de tåglägen som har trafikstart inom perioden 11 december–26 februari att arbetas in i den fastställda tågplanen.

Tågläge för berörd revisionsperiod erbjuds och effektueras med en framförhållning på 18 veckor före revisionsperiodens start. Möjlighet att följa konstruktionsläget och att lämna synpunkter på

konstruktionen ges varje vecka som konstruktionen pågår för aktuell revisionsperiod. I de fall färdplaner kommer att levereras med kortare framförhållning än vad som anges ovan kommer Trafikverket att träffa en skriftlig överenskommelse med berörda.

Transportstyrelsens bedömning

Har Trafikverket efterlevt kraven i avsnitt 4.8.2.1 JNB 2023 m.m.

SJ har gjort gällande att Trafikverket under en längre tid inte förmått leva upp till den i JNB utfästa framförhållningen om 18 veckor för erbjudande och effektivering av tågläge (avsnitt 4.8.2.1) och att det av ingivet revisionschema framgår att Trafikverket inte planerar att leva upp till reglerna om 18 veckors framförhållning under hela tågplan 2023. Trafikverket instämmer i att dessa omständigheter är olyckliga och anför att det inte är acceptabelt att framförhållningen inte är tillräcklig och inte följer vad som anges i JNB och kraven för persontrafik enligt bilaga VII. Trafikverket anför också att stora ansträngningar görs för att 18 veckors framförhållning ska kunna uppnås så snabbt som möjligt.

Transportstyrelsen konstaterar att det uppdaterade revisionsformatet inte iakttar 18 veckors framförhållning, utan istället redovisar de tidpunkter för erbjudande och effektivering av tågägen som Trafikverket ansett vara realistiska med hänsyn till rådande omständigheter. SJ anser att Trafikverket bör åläggas att ta fram ett revisionsformat som lever upp till kravet på 18 veckors framförhållning. Vid beaktande av dokumentets karaktär saknas legala skäl att närmare kravställa dess innehåll enligt Transportstyrelsens mening. Den för ärendet relevanta prövningen är istället huruvida kraven i avsnitt 4.8.2.1 JNB 2023 efterlevs.

Av JNB framgår att tågägen för berörd revisionsperiod kommer erbjudas och effektiveras med en framförhållning på 18 veckor före revisionsperiodens start. I det av SJ ingivna revisionsformatet anges dock att revisionsperiod 1 (27 februari 2023 – 26 mars 2023) ska arbetas in i tågplanen. Detta är i strid med lydelsen i JNB och av utredningen i ärendet framgår dessutom att detta inte heller skett fullt ut. Transportstyrelsen har begärt att Trafikverket redogör för hur många tågägen avseende revisionsperiod 1 som erbjudits och effektiverats med 18 veckors framförhållning i förhållande till revisionsperiodens start dvs. före den 24 oktober 2022. Trafikverket har vid detta angett att de inte kan redogöra för uppgifterna men att det vid en mer detaljerad uppföljning av revisionsperiod 1 som påbörjades den 6 december 2022 framkom att det alltså fanns ett stort antal färdplaner som inte reviderats eller varit färdigplanerade i sin helhet. Vid sådana förhållanden har Trafikverket inte uppfyllt sina åtaganden i JNB i förhållande till revisionsperiod 1. Detsamma gäller revisionsperiod 2 (27 mars 2023 – 23 april 2023) för vilken utredningen

istället anger att leveranser av meddelande om ”Path Not Available” och ”erbjudande om uppdaterat tågläge” inte ens kunnat ske i enlighet med det uppdaterade revisionsschemat.

Transportstyrelsen konstaterar att JNB är ett dokument som infrastrukturförvaltaren, enligt lag, är skyldig att upprätta och publicera samt ändra vid behov. Att infrastrukturförvaltaren också är skyldig att efterleva sina åtaganden i JNB, såvida dessa inte ändrats genom gängse förfarande med avvikelsemmedelande, är en grundläggande förutsättning för att bestämmelserna om JNB ska vara berättigade.

Mot denna bakgrund anser Transportstyrelsen att Trafikverkets agerande, att inte följa villkoret om 18 veckors framförhållning vid erbjudande och effektivering av tågläge före revisionsperiodens start enligt avsitt 4.8.2.1, inte är förenligt med gällande rätt.

Avsitt 4.8.2.1 i JNB har härtill sin grund i punkten 12 i bilaga VII där leverans av information om tåglägen i samband med kapacitetsbegränsning regleras. I bestämmelsen framgår bl.a. att sådana uppgifter under vissa omständigheter ska tillhandahållas för persontåg senast fyra månader före början av kapacitetsbegränsningen. Vid en genomgång av revisionsschemat som SJ inkommit med framgår att planeringen inte heller ger utrymme för att erbjuda tåglägen med fyra månaders framförhållning ens i förhållande till sista dagen i någon av de tidsatta revisionsperioderna. Trafikverket medger också att verkets framförhållning inte följer kraven för persontrafik i bilaga VII. Transportstyrelsen anser mot denna bakgrund att de ostridiga uppgifterna om att avsitt 4.8.2.1 JNB inte efterlevs innebär en hög risk för upprepade brott mot punkten 12 i bilaga VII.

Det bör i detta sammanhang noteras att någon överenskommelse om att avvika från fristen i avsnitt 4.8.2.1 JNB eller andra meningens punkten 12 bilaga i VII inte har presenterats av Trafikverket. Att Trafikverket saknar tillräcklig planeringsförmåga för att hantera trafikeringen i samband med kapacitetsbegränsningarna kan vidare inte generellt sägas vara en sådan omständighet som aktualiserar villkoren i punkten 14 i bilaga VII som reglerar förutsättningar för att avvika från tidsfristen. Det har heller inte framkommit att något beslut om att inte tillämpa fristen i punkten 12 enligt punkten 14 i bilaga VII har fattats av Trafikverket.

Ska efterlevnad av fristen i 4.8.2.1 i JNB 2023 prioriteras framför utförande av banarbeten m.m.

Transportstyrelsen har så som SJ framhållit i sin begäran om tvist i beslut den 27 juni 2022, ärende TSJ 2022-2154, förelagt Trafikverket att säkerställa att arbete med revision av tågplan 2023 följer villkoren för tilldelning av infrastruktur i avsnitt 4.8.2.1 i JNB 2023. Föreläggandet är

alltjämt gällande och dess efterlevnad kommer att följas upp i enlighet med gängse arbetssätt hos Transportstyrelsen. Transportstyrelsen ser mot denna bakgrund inte anledning att fatta ett nytt beslut där Trafikverket föreläggs att efterleva avsnitt 4.8.2.1 JNB 2023 i förevarande ärende.

SJ har anfört att deras förstahandsyrkande är tänkt att vara mer långtgående än det ovan angivna föreläggandet och att efterlevnaden av kravet på 18 veckors framförhållning för tågplan 2023 endast torde kunna uppnås om Trafikverket åläggs att minska mängden planerade banarbeten. I andra hand har SJ yrkat att tågglägen som tilldelats i den årliga tågplanen inte ska få anpassas för att banarbeten ska kunna genomföras om inte anpassad körplan har levererats av Trafikverket under vissa förhållanden.

Vid prövning av tvist har Transportstyrelsen inte enbart iaktta parternas intressen, utan också de allmänna intressen som ligger bakom lagens bestämmelser (prop. 2003/04:123 s. 151). Även om fog finns för en begäran om tvist måste tillsynsmyndighetens beslut utformas med beaktande av konsekvenser för andra än den som hänskjutit tvisten (prop. 2003/04:123 s. 200).

Trafikverket har bl.a. framhållit att bifall till SJ:s yrkanden skulle få oproportionerligt stora konsekvenser för hela järnvägstransportmarknaden. Mycket förberedande arbete och nödvändiga ledtider enligt bestämmelserna i bilaga VII kommer att gå förlorade och för banan nödvändiga åtgärder kommer att behöva skjutas upp med följderna att ännu fler åtgärder i banan ackumuleras. Konsekvenserna skulle få mycket långtgående efterverkningar då många mindre banarbeten är förarbeten till kommande större kapacitetshöjande åtgärder i anläggningen. Ekonomiska medel som särskilt avsatts för åtgärder skulle vidare inte komma järnvägsanläggningen till nytta och järnvägsföretag som inte skulle dra samma nytta som SJ av att 18 veckors framförhållning följs skulle alltjämt behöva lida konsekvenserna av inställda banarbeten. Trafikverket ser en uppenbar risk att järnvägsanläggningens leveransförmåga skulle försämrats tämligen omgående om kommande banarbeten ställs in. Det bedöms härtill vara svårt att i förväg bedöma vilka avvikelser från underhållsplanen som skulle ge upphov till akuta situationer.

Transportstyrelsen konstaterar att planeringen av banarbeten är komplex. I bilaga VII finns flera tidsfrister som syftar till att kapacitetsbegränsningar som t.ex. banarbeten ska planeras och göras kända för de berörda med god framförhållning. Detta bl.a. för att de sökande ska kunna anpassa sin verksamhet och sina transportbehov till begränsningar av infrastrukturkapacitet (jfr skäl 5 bilaga VII). För banarbeten som omfattas av punkt 8 behöver kapacitetsbegränsningen t.ex. offentliggöras senast 12 månader innan tågplanen börjar. Den långa framförhållningen i

banarbetsplaneringen medför i sin tur att det kan dröja lång tid innan det går att hitta en alternativ tid för uppskjutna banarbeten. Banarbeten är här till ofta, så som Trafikverket påpekar, inbördes beroende av varandra på så sätt att ett inställt banarbete kan leda till att många andra planerade banarbeten inte kan genomföras. Att ställa in planerade banarbeten med kort varsel riskerar, mot denna bakgrund och vid beaktande av vad Trafikverket i övrigt har anfört, att medföra omfattande negativa konsekvenser för berörda parter och järnvägsmarknaden i stort.

Infrastrukturförvaltare har här till inom ramen för sitt uppdrag en skyldighet att underhålla järnvägen och krav ställs i detta hänseende från såväl säkerhetsmässiga som tekniska och marknadsmässiga perspektiv. I bilaga VII framhålls att tillfälliga begränsningar av kapaciteten är nödvändiga för att hålla infrastrukturen och dess utrustning i gott skick och för att möjliggöra infrastrukturutveckling i enlighet med marknadens behov (skäl 4 bilaga VII). I förarbeten anges bl.a. att järnvägstrafikens kortsiktiga behov inte får tränga undan behovet av långsiktigt vidmakthållande och utveckling av den fysiska infrastrukturen (prop. 2003/04:123 s. 118 f.).

Transportstyrelsen bedömer sammantaget att förutsättningar saknas för att inom ramen för detta beslut bestämma att infrastrukturförvaltarens planerade banarbeten ska begränsas på det sätt SJ har begärt. SJ:s yrkanden ska därför avslås.

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 chefsjuristen Kristina Nilsson, enhetschefen Christina Gleisner, sektionschefen Carl von Utfall Danielsson, utredarna Gustav Sjöblom och Anna Westerberg samt juristerna Jessica Wallner och Veronica Stadigs Thuraphaeng, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör

Bilaga 1: Uppdaterat revisionschema T23

1



2022-11-17

Uppdaterat Revisionschema T23

Period	Datum	PNA	Inskick av ev. synpunkt	Tid för konstruktion samt samråd	Erbjudande av uppdaterat tågläge	Sista datum för att inte acceptera erbjudandet	Sista vecka för att inte acceptera erbjudandet	Publicering/ fastställelse datum	Publicering/ fastställelse vecka
0	11/12 - 26/2 v 49-8	Arbetas in i tågplanen							
1	27/2 - 26/3 v 9-12	Arbetas in i tågplanen							
2	27/3 - 23/4 v 13-16	Måndag v 2	v 2-3	v 2-5	Måndag v 6	8-feb	v 6	9-feb	v 6
3	24/4 - 21/5 v 17-20	Måndag v 6	v 6-7	v 6-9	Måndag v 10	9-mar	v 10	10-mar	v 10
4	22/5 - 18/6 v 21-24	Måndag v 10	v 10-11	v 10-13	Måndag v 14	5-apr	v 14	6-apr	v 14
5	19/6 - 16/7 v 25-28	Måndag v 10	v 10-11	v 10-13	Måndag v 14	5-apr	v 14	6-apr	v 14
6	17/7 - 13/8 v 29-32	Måndag v 14	v 14-15	v 14-16	Måndag v 17	27-apr	v 17	28-apr	v 17
7	14/8 - 10/9 v 33-36	Måndag v 17	v 17-18	v 17-20	Måndag v 21	25-maj	v 21	26-maj	v 21
8	11/9 - 8/10 v 37-40	Måndag v 21	v 21-22	v 21-24	Måndag v 25	21-jun	v 25	22-jun	v 25
9	9/10 - 5/11 v 41-44	Måndag v 25	v 25-26	v 25-28	Måndag v 29	20-jul	v 29	21-jul	v 29
10	6/11 - 9/12 v 45-49	Måndag v 28	v 28-29	v 29-32	Måndag v 33	17-aug	v 33	18-aug	v 33