



Handläggare, tfn
Stefan Petterson, 0243-24 69 48

Kopia till

Sökande

Svenska Tågkompaniet AB, 556564-9976
Centralplan 3
803 11 GÄVLE

Motpart

Banverket
781 85 BORLÄNGE

Saken

Prövning av tvist enligt 8 kap 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende Banverkets beslut om fastställelse av kapacitetstilldelning i tågplan T07.2 (*bilaga 1*).

Beslut

Banverkets beslut den 31 oktober 2006 att fastställa kapacitetstilldelning i en tågplan ("Fastställelse av Tågplan T07.2"), vad avser av Svenska Tågkompaniet AB (Tågkompaniet) ansökt infrastrukturkapacitet, står inte i överrensstämmelse med järnvägslagen eller med föreskrifter som meddelats med stöd av lagen i följande avseenden.

1. Banverket har inte genom samordning försökt lösa intressekonflikten mellan av Tågkompaniet ansökt infrastrukturkapacitet och banarbetena M2783 och M2784. Banverket har därmed inte i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgått Tågkompaniets ansökningar om infrastrukturkapacitet och beaktat den ekonomiska effekten på Tågkompaniets verksamhet och andra förhållanden av betydelse för bolaget.
2. Beslutet har inte med tillräcklig tydlighet angett de tåglägen som tilldelats Tågkompaniet och den kapacitet som reserverats för banarbeten.

Bakgrund

Banverket offentliggjorde den 9 december 2005 en beskrivning av det järnvägsnät Banverket råder över. Beskrivningen innehåller, i enlighet med järnvägslagen, uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om

villkoren för att få tillträde till den och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet. Järnvägsstyrelsen har den 30 juni 2006 i tillsynsrapport 2006:2 "Revision av Banverkets och Öresundsbrokonsortiets järnvägsnätbeskrivningar" påtalat brister i Banverkets kapacitetstilldelning. Bland annat konstaterades att tågplanen skall omfatta en tid på ett år och att Banverkets prioriteringskriterier inte vilar på en samhällsekonomisk grund.

Tågkompaniet ingav den 22 maj 2006 ansökan om infrastrukturkapacitet på sträckan Borlänge-Gävle (tåg 7600, måndag-fredag, med avgång Borlänge 05.10 och ankomst Gävle 06.38) och Borlänge-Falun (tåg 87564, måndag-fredag, med avgång Borlänge 05.40 och ankomst Falun 05.57).

Banverket distribuerade den 13 september 2006 ett förslag till tågplan. Järnvägsföretagen kunde yttra sig över förslaget t.o.m. den 11 oktober och påkalla tvistlösning hos Banverket senast den 24 oktober 2006.

Tåglägena för tåg 7600 och tåg 87564 fanns båda med i förslag till tågplan med en viss justerad avgångs respektive ankomsttid i förhållande till Tågkompaniets ansökan.

Den 31 oktober 2006 fastställde Banverket tågplanen. Av beslutet framgår att Tågkompaniet erhållit tågläge i enlighet med förslag till tågplan.

Den 24 november skickade Tågkompaniet ett mejl till Banverket där företaget "känner sig tvingat" att återta fastställda tåglägen 7600 och 87564.

Yrkanden och inställningar

Tågkompaniet

Tågkompaniet har yrkat att Järnvägsstyrelsen granskar legaliteten i:

- Banverkets hantering av och innehållet i förslaget till T07.2,
- Banverkets hantering av tvistlösningsförfarandet,
- Banverkets fastställelsebeslut gällande T07.2 med avseende på de olösta konflikterna mellan den fastställda tågplanen och innehållet i banarbetsplanen,
- Banverkets beslut att frånta Tågkompaniet tågläget för tåg 87564 och ge det till Green Cargo,
- Banverkets beslut att frånta Tågkompaniet tågläget för tåg 7600 för att använda det för egna behov.

Tågkompaniet har, som talan får förstås, till Järnvägsstyrelsen hänskjutit en tvist om huruvida Banverkets beslut om fastställelse av Tågplan T07.2 står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen och gjort gällande följande.

Banverket har i förslag till och beslut om fastställelse av tågplan inte hanterat samtliga kapacitetsbehov på infrastrukturen.

Efter fastställelsebeslutet har Banverket utan Tågkompaniets samtycke aviserat att tåg 7600 ställs in till förmån för banarbete och att tåg 87564 flyttas och Green Cargo får tågläget istället.

Banverket har använt en felaktig prioriteringsordning, då Banverkets motiv att köra Green Cargos timmertåg istället för tåg 7600 var att det handlade om en gods bana. Detta trots att banan inte förklarats överbelastad.

Banverket har inte i praktiken tillhandahållit något tvistlösningsförfarande.

Banverket

Banverket har anfört:

att dess behandling av förslag till tågplan följer gällande rätt.

att fastställd tågplan T07.2 även innehåller en banarbetsplan. Banarbetsplanen har företrädare framför tågplanen. Justeringarna i fastställd tågplan har skett efter överensstämmelse med Tågkompaniet och andra berörda järnvägsföretag. Banverket har således inte beslutat att frånta Tågkompaniet tågläget för tåg 87564 eller tåg 7600.

att eftersom konflikt inte förelegat mellan två tåglägen har det inte funnits behov av tvistlösning.

Parternas utveckling av talan

Tågkompaniet har i huvudsak anfört följande.

Banverket har i förslag och beslut om fastställelse av tågplan T07.2 inte hanterat samtliga kapacitetsbehov på infrastrukturen. Tåglägen och banarbeten var inte konflikthanterade vid fastställelsen. När det stod klart att konsekvenserna av föreslagna tider för banarbeten skulle påverka Tågkompaniets upplägg kraftigt begärde bolaget tvistlösning i perioden mellan förslag och beslut om tågplan T07.2. Tvistlösningsmöte hölls i Borlänge 2006-10-24. Efter mötet var konflikterna fortfarande olösta. Det uppstod en situation där inte Tågkompaniet kunde skapa sig en överblick över vilka ingrepp Banverket avsåg att göra vad gäller företagens tåglägen för T07.2. Efter fastställelsebeslutet 2006-10-31 aviserade Banverket att tåg 7600 ställs in till förmån för banarbete och att tåg 87564 flyttas och Green Cargo får tågläget istället. Detta skedde helt utan Tågkompaniets samtycke.

I synnerhet tåg 7600 är i sammanhanget mycket tidskänsligt och används av många arbetspendlare och Banverkets beslut att efter fastställd tågplan ställa in tågläget får stora konsekvenser.

Banverkets prioriteringsordning ifrågasätts, då Banverkets motiv att köra Green Cargos timmertåg istället för 7600 var att det handlar om en gods bana. Detta trots att banan inte förklarats överbelastad eller att uppdelningen i gods- eller persontrafikbanor saknar legal grund.

En konsekvens av det ofullständiga fastställelsebeslutet blev enligt Tågkompaniet att Banverket den 24 november 2006 beslöt att:

- frånta Tågkompaniet tågläget tåg 87564 mellan Borlänge och Falun C Ti-F W702-721 och ge det till Green Cargo så att tåg 9750 kan framföras,
- frånta Tågkompaniet tågläget 7600 mellan Borlänge och Gävle Ti-F W702-721 för att använda företagets tågläge för sina egna behov.

Banverket har inte protokollfört eller på annat sätt dokumenterat tvistlösningsmötet den 24 oktober 2006. Att ett samförstånd om att ta bort och flytta Tågkompaniets, i fastställd tågplan, tågläge 7600 och 87564 efter beslutet mellan Banverket och Tågkompaniet skulle ha förelegat förnekas.

Banverket har i huvudsak anfört följande.

Fördelning av kapacitet för banarbeten

Banverket har infört banarbeten i den ordinarie tilldelningsprocessen och samtliga banarbeten har hanterats som "övriga kapacitetspåverkande banarbeten". I de fall banarbeten hamnat i konflikt med ansökta tåglägen har Banverket under samrådsprocessen diskuterat lösningar och tagit fram konsekvensbeskrivningar. Banverket har arbetat utefter förutsättningarna insyn, transparens samt med en ambition om att så tidigt som möjligt lösa eventuella konflikter.

I varje enskilt fall där konflikt förelegat har Banverket gjort en bedömning av banarbetens genomförande och ställt dessa i relation till hur många tåg som blir drabbade, vilka transportuppgifter som påverkas samt vilka omlopp som ingår. Detta för att så långt som möjligt tillgodose sökandes önskemål samt att uppnå en optimal användning av infrastrukturen.

Fastställd tågplan T07.2 innehåller graf, banarbetsplan och konsekvensbeskrivning där det tydliggörs hur ett tågläge påverkas av banarbete. Som huvudregel stämmer det således inte att Banverket fastställer kapacitet med olösta konflikter Dock kan Banverket ensidigt, efter vederbörlig planeringsprocess, planera in banarbeten.

Banverket vitsordar att det kallats till ett tvistlösningsförfarande men då det under mötet konstaterats att konflikt inte förelegat mellan två tåglägen skedde de fortsatta samtalen som en del av samrådsförfarandet.

Banverkets agerande efter fastställelse av tågplan

Banverket anser att justeringarna i fastställd tågplan har skett efter överenskommelse med Tågkompaniet och andra berörda järnvägsföretag. Banverket har således inte beslutat att frånta tågläget.

Skälen för beslutet

Tillämpliga bestämmelser

Järnvägslagen

Av 8 kap. 9 § första stycket framgår att ett järnvägsföretag får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt järnvägslagen står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Grundläggande skyldigheter

6 kap. 1 § första stycket:

En infrastrukturförvaltare är skyldig att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som enligt 5 kap. har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät och att på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt mot avgift tilldela denna infrastrukturkapacitet i enlighet med bestämmelserna i denna lag.

6 kap. 3 § första stycket:

En infrastrukturförvaltare skall bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas skall förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Arsökan

6 kap. 7 § första stycket

Den som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät kan ansöka om infrastrukturkapacitet i form av tågläge hos en infrastrukturförvaltare i enlighet med dennes beskrivning av järnvägsnätet.

6 kap. 8 §

Infrastrukturförvaltaren skall ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten senast vid den tidpunkt då ansökningar om infrastrukturkapacitet enligt beskrivningen av järnvägsnätet skall ha kommit in.

Kapacitetsplanering

6 kap. 9 §

Infrastrukturförvaltaren skall ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt från de ansökningar som kommit in och med beaktande av behovet av reservkapacitet. I förslaget skall även anges de tåglägen för internationell trafik som planerats med andra infrastrukturförvaltare.

Infrastrukturförvaltaren skall i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet samt beakta den ekonomiska

effekten på sökandenas verksamhet och andra förhållanden av betydelse för sökandena.

Berörda parter skall ges möjlighet att yttra sig över förslaget till tågplan. Tidsfristen för att yttra sig får inte understiga en månad.

6 kap. 10 §

Infrastrukturförvaltaren skall genom samordning av ansökningarna söka lösa de eventuella intressekonflikter som uppstår vid kapacitetstilldelningen. Infrastrukturförvaltaren får föreslå en sökande annan infrastrukturkapacitet än den begärda.

6 kap. 12 §

Om en intressekonflikt mellan två eller flera sökande inte kan lösas, skall infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett förfarande för skyndsamt tvistlösning.

6 kap. 13 § första stycket

Om ansökningarna inte kan samordnas trots förfarande för samordning och tvistlösning, skall infrastrukturförvaltaren snarast förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad och ange under vilka tider så är fallet.

6 kap. 14 §

Den som betalar en extra avgift enligt 7 kap. 3 § har företräde vid tilldelningen av överbelastad infrastruktur.

6 kap 15 §

Om möjligheten att enligt 7 kap. 3 § ta ut en extra avgift inte används eller inte leder till att det avgörs vilken sökande som skall tilldelas infrastrukturkapacitet, skall infrastrukturförvaltaren tilldela kapacitet i enlighet med de prioriteringskriterier som anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

Järnvägsförordningen (2004:526)

5 kap. 1 § pkt. 9

En beskrivning av järnvägsnät enligt 6 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519) skall bland annat innehålla

9. uppgift om att infrastruktur reserverats för viss järnvägstrafik.

Prioriteringskriterier i beskrivningen skall vara utformade så att de medger ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen, varvid betydelsen av snabba godstransporter särskilt skall beaktas.

Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur

27 §

När ansökningstiden för tåglägen har gått ut skall infrastrukturförvaltaren upprätta ett förslag till tågplan. Detta dokument skall vara en sammanställning av

- a) alla inkomna ansökningar om tåglägen, nationella som internationella,
- b) infrastrukturförvaltarens planerade banarbeten,
- c) behovet av reservkapacitet för ad hoc-ansökningar om tåglägen, nationella som internationella,
- d) behovet av reservkapacitet för banarbeten som inte kan bokas i planeringsprocessen,
- e) behovet av reservkapacitet för transporter av arbetsfordon, samt
- f) restkapacitet.

29 §

Samordning enligt 6 kap. 10 § järnvägslagen (2004:519) skall dokumenteras på så sätt att det framgår vilka väsentliga justeringar som har gjorts i förhållande till ansökningarna om tåglägen och grunden för justeringarna.

34 §

Utöver 6 kap. 11 § järnvägslagen (2004:519) skall infrastrukturförvaltaren besluta om att fastställa tågplan när det inte längre råder kapacitetskonflikter.

35 §

En tågplan skall innehålla uppgifter om

- a) tilldelade tåglägen, nationella som internationella,
- b) kapacitet som har reserverats för banarbeten,
- c) reservkapacitet för ad hoc-ansökningar om tåglägen, nationella som internationella,
- d) reservkapacitet för banarbeten som inte kan bokas i planeringsprocessen,
- e) reservkapacitet för transporter av arbetsfordon, samt
- f) restkapacitet.

Järnvägsstyrelsens bedömning

Frågan om utebliven samordning

Infrastrukturförvaltarens skyldighet att - i samband med att ansökningarna om infrastrukturkapacitet ges in - ange vilken infrastruktur förvaltaren önskar använda för banarbeten syftar till att möjliggöra en bättre avvägning mellan trafikens behov och behovet av vidmakthållande respektive utveckling av den fysiska infrastrukturen. Önskemål om banarbete bör likställas med en kapacitetsansökan från järnvägsföretag eller sökande. Infrastrukturförvaltaren skall alltså kunna motivera ett planerat banarbete och vid konflikt prioritera detta mot tåglägesansökningar på ett sätt som innebär ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen (jfr prop. 2003/04:123, s. 118).

Förhållandet mellan ansökan för tåg 7600 och 87564 om infrastrukturkapacitet och banarbetsobjekt M2783 och M2784, skulle således av Banverket ha behandlats som en konflikt mellan två ansökningar. Så har inte skett. Banverket yttrande, att eftersom det inte förelåg konflikt mellan två tåglägen behövdes ingen tvistlösning, tyder på att någon konflikthantering inte skett. Det väsentliga är därvid inte tvistlösningen i sig - där ju Banverket självt är en av parterna - utan att hela formaliserandet av förfarandet för konfliktlösning förbigåtts. Tågkompaniet har således betagits sina rättigheter att få yttra sig inom ramen för samordningsprocessen, begära tvistlösning och göra sina överväganden efter det att infrastrukturen eventuellt förklarats överbelastad etc.

Det är fullt möjligt att resultatet av ett korrekt förfarande hade blivit detsamma som det nu aktuella. Såsom Banverket påpekat måste infrastruktur-förvaltaren, inom ramen för beaktande av sökandens rimliga krav på framkomlighet, ges möjlighet till största möjliga flexibilitet vad gäller banarbeten vid kapacitetstilldelningen (jfr prop. 2003/04:123, s. 118 f.). Banverket får dock - redan genom att inte iaktta det föreskrivna förfarandet - sägas försummat sin skyldighet att beakta den ekonomiska effekten på Tågkompaniets verksamhet och andra förhållanden av betydelse för företaget

Frågan om otydlighet avseende de tåglägen som tilldelats Tågkompaniet och den kapacitet som reserverats för banarbeten

I Banverkets förslag till tågplan och beslut om tågplan avsnitt 4.4 Banarbeten anges att "... den kapacitet som reserverats för banarbeten redovisas separat i en banarbetsplan och ingår i den fastställda tågplanen."

Det är således tydligt att Banverket har inkluderat banarbetsplanen och tillhörande konsekvensbeskrivning i förslaget till tågplan. I fastställelsebeslutet ingår banarbetsplanen, medan konsekvensbeskrivningen förutskickas presenteras den 10 november 2006. Däremot föreligger det osäkerheter i hur materialet skall tolkas. Järnvägsstyrelsen har granskat förslag till tågplan och i den bifogade banarbetsplanen funnit att det för vissa banarbeten är oklart vilka tider som man planerade att genomföra arbetena eller hur mycket arbetena kommer att påverka enskilda tåglägen. För

banarbetsobjekt M2783 framgår att på sträckan Ryggen-Falun kommer spåret att vara helt avstängt under tiden v 0702-v 0712 kl. 23.00-06.00 (tisdag-fredag). För banarbetsobjekt M2784 framgår att på sträckan Falun-Borlänge kommer spåret vara helt stängt under tiden v 0702-v 0721 kl. 23.00-06.00 (tisdag-fredag). Vid en granskning av konsekvensbeskrivning av förslaget till tågplan framkommer däremot att banarbetsobjekt M2783 innebär avstängt spår v 0702-v 0721 vilket innebär att uppgifterna i banarbetsplan och konsekvensbeskrivning inte är konsistenta.

Vid en granskning av beslutet om tågplan och den senare presenterade konsekvensbeskrivningen gäller detsamma som beskrivits ovan.

Det åligger infrastrukturförvaltaren ett stort ansvar att på ett tydligt och transparent sätt presentera de olika uppgifterna en tågplan skall innehålla.

Banverket får visserligen i fastställelsebeslutet anses ha tydliggjort för järnvägsföretagen att banarbetsplanen har företräde framför tåglägen. Detta innebär att det redan i fastställelsebeslutet stod klart att tåg 7600 och 87654 under vissa perioder skulle få stå tillbaka för banarbeten. Den ovan redovisade otydligheten har dock inneburit att Banverket i strid med 35 § JvSFS 2005:1 inte med tillräcklig tydlighet har angett de tåglägen som tilldelats Tågkompaniet och den kapacitet som reserverats för banarbeten. Tågkompaniet har därigenom inte kunnat planera sin verksamhet med fastställelsebeslutet som utgångspunkt. Det har inneburit att det varit svårt för Tågkompaniet att ha en tillräcklig framförhållning för verksamheten. Framförhållning kan bl.a. handla om att informera resenärer om inskränkningar i befintlig tidtabell. Den uppkomna situationen för Tågkompaniet innebar att företaget var tvunget att agera för att få till en lösning för företagets kunder. Information i tidtabeller och ordna ersättningsbussar är saker som företaget i god tid innan trafikstart måste ordna med.

I ärendets slutliga handläggning har deltagit generaldirektör Ulf Lundin, beslutande, chefsjurist Jan Stålhandske, handläggare Christer Södergren och handläggare Stefan Pettersson, föredragande.



Ulf Lundin
Generaldirektör

Järnvägsstyrelsens beslut kan överklagas (se bilaga 2).

Datum
2006-10-31

Ert datum

Diarienummer
T06-128/TR50

Er beteckning

Se sändlista

Generaldirektören
SE-781 85 Borlänge
Besöksadress:
Jussi Björlings väg 2Telefon 0243-44 50 00
Telefax 0243-44 50 09
www.banverket.se

Beslut

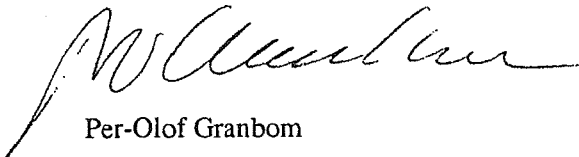
Kopla till:

Fastställelse av Tågplan T07.2 (20070107–20070616)

CT
CTP
CTL
CTPL
CTPK
Cjur

Banverket fastställer härmed, med stöd av 3 § förordning (1998:1392) med instruktion för Banverket samt järnvägslag (2004:519), bifogade tidtabeller för tågplaneperioden T07.2.

Beslut i detta ärende har fattats av Generaldirektören för Banverket Per-Olof Granbom. I handläggningen har sektionschef Pertti Kuusisto vid Banverket Trafik deltagit som föredragande.



Per-Olof Granbom



Pertti Kuusisto

Ett exemplar av de fastställda tidtabellerna finns i Banverkets diarium.

Bilaga 1, sökande

Handläggare:
Hans Linderson
Tel. 0243-44 64 33
Mobil 070-724 59 41
hans.linderson@banverket.se

1. Tågplan.

1.1 Allmänt

Beviljande av tåglägen genom detta beslut gäller för ansökande järnvägsföretag och trafikhuvudmän. Tågplanen fastställs i syfte att åstadkomma ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen genom att i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå de sökandes önskemål. Tåglägen som inte utnyttjas skall återlämnas till Banverket för att de skall kunna fördelas som restkapacitet.

Förslag och den fastställda tågplanen har levererats enligt tidsplanen.

Reservkapacitet för ad-hoc tåglägen redovisas som E-lägen.

I övrigt har ingen reservkapacitet sökts eller reserverats för banarbeten eller transport av arbetsfordon.

All övrig tid som redovisas är restkapacitet

1.2 Överbelastad infrastruktur

Banverket har under tilldelningsprocessen inte identifierat intressekonflikter mellan sökande som motiverar att förklara infrastrukturen för överbelastad. Av JNB 2007 (T07) framgår att överbelastningsförklaring kan tillämpas "om kapacitetstilldelning inte kan lösas genom vare sig frivillig samordning eller tillämpning av tvistlösningsförfarande". Några sådana fall har inte framkommit under processens gång eller från de sökande.

Banverket ser dock en ökad negativ effekt på transportkvaliteten i de mest trafikintensiva områdena. Dessa områden beskrivs i JNB 2007 (T07) som trångsektorer där särskilda trångsektorsplaner kan upprättas.

1.2.1 Området kring Stockholm C

Banverket har beslutat att inte tilldela mer kapacitet till/från Stockholm C under rusningstid med motivering att järnvägssystemet i området har stora brister i transportkvaliteten. Beslutet grundar sig i den trafikbild som för närvarande råder i stockholmsområdet och som förorsakar ett ansträngt läge i järnvägssystemet. Fler tågtransporter kan inte tilldelas kapacitet utan att det ger en ökad negativ effekt på transportkvaliteten i hela mälardalsområdet. Situationen gör att driftsäkerheten i järnvägsinfrastrukturen inte kan garanteras och de krav på punktlighet och kvalitet som resenärer, transportköpare och andra intressenter i samhället ställer på järnvägen kan inte levereras av dess aktörer.

För att komma tillrätta med denna situation arbetar Banverket med en kapacitetsförstärkningsplan för Mälardalen vars syfte är att säkerställa transportkvali-

Datum
2006-10-31

Vår beteckning
T06-128/TR50



teten på dagens tågtrafik. Denna kommer successivt implementeras varpå kapacitet tillförs järnvägssystemet. Med en ökad driftsäkerhet och stabilitet kan på sikt ytterligare tågtrafik beviljas till/från Stockholm.

För närvarande råder dock en mycket restriktivt hållning vid tilldelningsförfarande för området kring Stockholm under hela tågplan T07. Under rusningstid, vardagar mellan klockan 06.00-09.00 och 15.30-18.00 kommer inga nya ansökningar att beviljas kapacitet utan att detta kan motiveras av punktlighets- eller säkerhetsrelaterade skäl. Den del av infrastrukturen som berörs är, bangården på Stockholm C och anslutande sträckor till/från Stockholm C som ligger inom det område som Storstockholms pendeltåg (SL) trafikerar. Även nya ansökningar i anslutning till rusningstiden och/eller till den del av infrastrukturen som är be- lagd med begränsningar kan beröras av restriktionerna ovan.

1.3 Sökanden

Antalet sökande i tågplan var 26, varav 13 bedriver persontrafik, 11 godstrafik och två växling och tjänstetåg. 8 JF har ansökt om internationell trafik.

1.4 Trafikeringsavtal (TRAV)

Förhandlingarna om trafikeringsavtal (TRAV), är vid tidpunkten för fastställelse av tågplanen inte avslutade. Ett sådant avtal kan komma att resultera i avvikelser från den fastställda tidtabellen och avtalet är en förutsättning för att trafik skall få utföras.

1.5 Prövning

Detta beslut får enligt 6 kap 13 § järnvägsförordning (2004:526) inte överklagas. Tvister om beslutets författningsenlighet kan emellertid hänskjutas till Järnvägsstyrelsen, i enlighet med 8 kap 9 § järnvägslag (2004:519).

2. Infrastruktur

Kapacitetsfördelningen för denna tågplan är baserad på tidigare publicerade förutsättningar för banstandarden. Avvikelser från dessa förutsättningar är noterade nedan:

Förändrad banstandard under planeringsprocessen

- Förändring av tidigare kommunicerad hastighetsrestriktion på 40 km/h vid Uppsala km 64.120-65.140 och 66.190-66.471. Hastigheten höjs till 70km/h.
- Moheda spår 3 stängs av under år 2007, möjlighet till förbigång försvinner. Spåret kommer att nyttjas som depå för arbetsfordon.

- Göteborg C, projekt "Breddning av midjan". Planerad totalavstängning på sträckan Göteborg C – Gubbero under perioden 2007-07-16—2007-08-05 (T07.3) kan eventuellt komma att ersättas av en enkelspårdrift med begränsad framkomlighet under perioden 2007-05-28—2007-08-05. Beslut i frågan kommer under 2006.
- På sträckan Anundsjö - Långsele har hastigheten sänkts från sth 100 km/h till sth 80 km/h för stax D tåg pga. låg spårstandard på urspårningssträckor.

3. Järnvägsnät som kapacitetstilldelningen inte omfattar

3.1 Kapacitetstilldelning på Trafikplatser

Kapacitetstilldelning på trafikplatser ingår inte i detta fastställelsebeslut utan sker efter fastställelsen, dock senast den 10 november 2006.

3.2 Sträckor som inte omfattas av Banverkets fastställelsebeslut

Tåglägen på följande sträckor kommer inte att omfattas av fastställelsebeslutet eftersom de inte ingår i det järnvägsnät som Banverket förvaltar:

- Arlandabanan, sträckan Myrbacken – Arlanda – Skavstaby
- del av Öresundsförbindelsen, sträckan Lernacken – Peberholm
- Bengtsfors – Billingsfors
- sträckor i andra länder

Tåglägen på sträckan Fosieby – Lernacken fastställs av Banverket på uppdrag av Svedab.

4. Kapacitetstilldelning

4.1 Allmänt

Tåglängder skall vara anpassade för att klara planerade tågmöten i den fastställda tågplanen med avseende på de kortaste mötesspårarna. Om den ansökta tåglängden överskrider detta skall antingen nytt tågläge ansökas eller tåglängden anpassas för att klara aktuella mötesspårängder.

Datum
2006-10-31

Vår beteckning
T06-128/TR50



Norrgående nattåg från Stockholm Central måste föränmälas till Banverket Trafik om längden överskrider 345 meter. Föranmälan ska ske till korttidsplaneringen eller operativ chef.

Det är generellt förbjudet att anordna extra tåg som passerar, ankommer eller avgår från Uppsala Central mellan klockan 06:00– 09:00 och 16:00– 18:30. Förbudet gäller T07.2, M-F. Orsaken till detta är bangårdsombyggnaden i Uppsala. Avsteg från detta förbud hanteras av korttidsplaneringen eller av operativ chef/tågledare för att säkerställa spår användningen på Uppsala Central.

Tåg och vagnuttagningar till och från Gamlarp längdbegränsas till 430 meter, eftersom spår 1 i Gamlarp endast är 435 meter.

Tåglängder längre än 630 m tillåts inte på sträckan Älvsjö – Trelleborg.

4.2 Järnvägsföretag

Connex

Nytt upplägg med nattågstrafik på sträckan Göteborg-Storlien.

Green Cargo

Tåg 42931 lördagar går Vännäs - Hallsberg Rbg, fortsätter som 42933 söndagar till Jönköpings Gbg.

Tåg 48931-49 "Vedpendeln". Tågen är konstruerade på svensk sträcka.

Hector Rail

Tilldelad kapacitet för timmertransporter med vagnvikt 2700 ton, som går i det så kallade TÖVA-upplägget, gäller bara under förutsättning att resultatet av provdriften så medger. Bland annat måste kraftförsörjning vara säkerställd, samt att det inte uppstår störningar för omgivningen eller för övrig trafik. Efter avslutad provdrift kan Banverket avbryta trafikeringen med vagnvikt 2700 ton, om man så finner nödvändigt.

OBAS

I fastställda grafer ligger begärda tåglägen i nummerserien 3960-3965 med Södertälje Hamn som avgångs eller sluttstation. Anledningen därtill redogörs för under punkt 1.2 överbelastad infrastruktur. När det gäller tåg 3960, 3962, 3964 och 3965 som inte befinner sig i rusningsintervallet har Banverket för avsikt att i samråd med OBAS tilldela kapacitet så att tågen kan använda Stockholms Central som start respektive slutpunkt i sitt trafikupplägg.

När det gäller tåg 3961 och 3963 kommer Banverket inte att bereda kapacitet till eller från Stockholms Central i begärt tidsintervall.

Datum
2006-10-31

Vår beteckning
T06-128/TR50



SJ

Samtliga genomgående Öresundståg Helsingör-Kristianstad/
Helsingborg/Alvesta och omvänt byter tågnummer på Malmö Central.

4.3 Trafikplatser

Kapacitetstilldelning på trafikplatser är vid tidpunkten för detta beslut inte färdigställd. Det beror på att kompletta ansökningar om kapacitet endast inkommit från ett fåtal järnvägsföretag vid dag för ansökan, och det har inte varit möjligt att planera för uppställning och växling förrän tågplanen har blivit robust. Den tilldelade kapaciteten på linjen kan påverkas om konflikter konstateras.

Vad gäller uppställning med uppfälld strömavtagare eller uppställning vid plattformsspår kan kapacitetsbrist uppstå beroende på om dispens ges för sådan uppställning.

Hallsberg

Banverket har tagit fram en grundplan avseende kapacitetsfördelningen på Hallsberg rangerbangård och anslutande tåglägen. Banverket organiserar en kvalitetssäkring av grundplanen med ett antal verksamhetskunniga personer som identifierar och graderar risker, dess konsekvenser, samt om och vad som kan göras för att minska eller eliminera dessa risker.

4.4 Banarbeten

Den kapacitet som reserverats för banarbeten redovisas separat i en banarbetsplan och ingår i den fastställda tågplanen.

Konsekvensbeskrivning av Banverkets behov av banarbeten kommer att presenteras senast 2006-11-10.

Datum
2006-10-31

Vår beteckning
T06-128/TR50



Bilaga 1

Ansökningar för T07 har inkommit från följande:

A-Train AB	TGOJ AB
Banverket	Tjustbygdens Järnvägsförening
CargoNet	TX Logistik AB
Connex Sverige AB	Tågakeriet i Bergslagen AB (Tågab)
Engelsberg - Norberg järnväg	Vägverket Produktion
Euromaint	AB Östgötatrafiken
Green Cargo AB	
HectorRail AB	
Inlandsbanan AB (IBAB)	
Inlandsgods AB	
Kalmar Veterantåg	
Karlssongruppen AB	
Länstrafiken i Jämtland	
Malmtrafik AB (MTAB)	
Ofotenbanan AS (OBAS)	
Railion, Danmark	
SJ AB	
Stockholmståg AB	
Svenska Motorvagnsklubben (SMoK)	
Svenska Tågkompaniet AB (TKAB)	

SÄNDLISTA:

AB Östgötatrafiken
A-Train AB
Banverket Produktion
Branchföreningen Tågoperatörerna
CargoNet
Connex AB
Engelsberg- Norbergs Järnväg
EuroMaint
Green Cargo AB
Hector Rail
Inlandsbanan
Inlandsgods AB
Järnvägsstyrelsen
Kalmar Veterantåg
Karlssongruppen
Länstrafiken i Jämtland
Malmtrafik AB
Ofotenbanan, Norge
Railion, Danmark
Samtrafiken i Sverige AB
SJ AB
SMok
Stockholmståg AB
Svenska Tågkompaniet AB
TGOJ Trafik AB
Tjustbygdens Järnvägsförening
Tågåkeriet i Bergslagen AB
TX Logistik AB
Upplands Lokaltrafik AB
Vägverket Produktion
X-Trafik AB
Banverket, Banregioner

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. Om klagande är en part som företräder det allmänna skall överklagandet dock ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

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
Telefon: 0243 - 24 69 00