



Handläggare, tfn
Stefan Pettersson, 0243-24 69 48

Kopia till

Sökande

Green Cargo AB, 556119-6436
Box 39
171 11 SOLNA

Motpart

Banverket
781 85 BORLÄNGE

Saken

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

Beslut

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

1. Banverket har, för de delar av verkets järnvägsnät som utgörs av Göteborgs ställverksområde och Hallsbergs rangerbangård, inte fullgjort sin skyldighet att behandla Green Cargos ansökan om infrastrukturkapacitet och att i tågplanen fastställa kapacitetstilldelningen för dessa delar.
2. Banverket har inte dokumenterat samordningen vad avser Green Cargos tåglägesansökningar 5700, 5892, 4606, 42059, 42939, 42051, 42931, 5360 och 5711 på så sätt att grunden för de väsentliga justeringarna som gjorts framgår.
3. Banverket har inte genom samordning försökt lösa intressekonflikten mellan Green Cargos ansökan om tågläge för tåg 9132 och andra ansökningar. Banverket har därmed inte i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgått ansökan om tågläget och beaktat den ekonomiska effekten på Green Cargos verksamhet och andra förhållanden av betydelse för företaget. Banverket har inte dokumenterat och angett skälen till den väsentliga skillnaden mellan det fastställda tågläget och Green Cargos ansökan.

Postadress	Besöksadress Webb	Telefon	Fax	E-post	
Järnvägsstyrelsen Box 14 781 21 BORLÄNGE	Borganäsvägen 26	0243-24 69 00	0243-24 69 99	jvs@jvs.se	www.jvs.se

4. Banverket har inte genom samordning försökt lösa intressekonflikten mellan av Green Cargo ansökt infrastrukturkapacitet och banarbete M1803 Frövi-Krampen. Banverket har därmed inte i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgått Green Cargos ansökningar om infrastrukturkapacitet och beaktat den ekonomiska effekten på Green Cargos verksamhet och andra förhållanden av betydelse för bolaget.
5. Beslutet har inte föregåtts av att Banverket vad gäller sträckan Anundsjö-Långele i en beskrivning av järnvägsnätet angett tillräckliga uppgifter om den tillgängliga infrastrukturens kapacitetsegenskaper.
6. Banverket har inte i rätt tid i kapacitetstilldelningsprocessen angett att det önskar använda förbigångsspår 3 i Moheda för planerade banarbeten eller genom samordning försökt lösa de intressekonflikter som har uppstått vid kapacitetstilldelningen av spåret.

Bakgrund

Banverket offentliggjorde den 9 december 2006 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. Bl.a. konstaterades att Banverkets prioriteringskriterier inte vilar på en samhällsekonomisk grund.

Green Cargo ingav den 22 maj 2006 ansökan om infrastrukturkapacitet.

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.

Tåglagen för Göteborgs ställverksområde och Hallsbergs rangerbangård fanns inte med i förslaget till tågplan.

Den 11 oktober 2006 löpte fristen ut för sökande att yttra sig över förslag till tågplan.

Den 20 oktober erhöll Green Cargo ett särskilt förslag om kapacitetstilldelning avseende Hallsbergs rangerbangård. På rangerbangårdar och trafikplatser tilldelas enligt Banverket kapacitet i form av tjänst vilket bl.a. innebär att samma tider som för tågplanen i övrigt ej föreligger.

Den 31 oktober 2006 fastställde Banverket tågplanen. Av beslutet framgår att Göteborgs ställverksområde och Hallsbergs rangerbangård inte ingår i fastställelsen. Dessutom framgår av Banverkets beslut följande:

- Moheda spår 3 stängs av under 2007. Spåret kommer att nyttjas som depå för arbetsfordon.
- På sträckan Anundsjö-Långsele har hastigheten sänkts från sth (största tillåtna hastighet) 100 km/h till sth 80 km/h för största tillåtna axellast 22,5 ton pga. låg spårstandard på urspåringssträckor.

Yrkanden och inställningar

Green Cargo

Green Cargo har, som det får förstås och som bolaget slutligen bestämt sin talan, till Järnvägsstyrelsen hänskjutit en tvist om huruvida Banverkets beslut om fastställelse av Tågplan T07.2 står i överrensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen i följande avseenden.

1. Saknade tåg

Green Cargo önskar få prövat huruvida Banverket beträffande de 139 av Green Cargos ansökta tåglägen som saknades i Tågplanen har fullgjort sitt uppdrag att fördela kapacitet. Green Cargo önskar få prövat huruvida Banverket agerar konkurrensneutralt med avseende på den ordning i vilken kapacitet tilldelas.

2. Kapacitetstilldelning Hallsbergs rangerbangård

Green Cargo har yrkat att Järnvägsstyrelsen skall pröva huruvida det skall vara tillåtet att inte inkludera kapacitetstilldelning för ankommande/avgående tåg samt spår för rangering på Hallsbergs rangerbangård i förslaget inför fastställelse samt utelämna kapacitetstilldelningen vid fastställelsen. Green Cargo önskar få prövat huruvida Banverket får överbelasta bangården på ett enligt Green Cargos mening orimligt sätt i syfte att tillgodose samtliga ansökningar.

3. Handläggning av tåg 9132

Green Cargo önskar få prövat huruvida Banverket har fullgjort sin del av samordningsprocessen beträffande tåg 9132.

4. Anpassad prioritet på delar av järnvägsnätet

Green Cargo önskar i första hand få prövat om Banverket i sin prioritering varit konkurrensneutral och tillsett att kapacitetstilldelningen medger ett effektivt utnyttjande av statens infrastruktur. I andra hand önskar Green Cargo få prövat huruvida Banverkets prioriteringsregler överensstämmer med lagen. Green Cargo önskar att ovanstående prövas i tre olika fall.

Connex natttåg och Green Cargo tåg på Norra stambanan.

Tågkompaniets resandetåg och Green Cargo tåg på sträckan Hallsberg – Mjölby

SJ AB resandetåg 505 samt 550 och Green Cargo tåg på Södra stambanan.

5. Fördelning av kapacitet för banarbeten

Green Cargo önskar få prövat huruvida Banverket har gjort en samhälls-ekonomiskt korrekt bedömning när det mot Green Cargos vilja avser att genomföra banarbetet M1803 Frövi-Krampen på ett sätt som allvarligt riskerar att drabba Green Cargos kunder.

Green Cargo önskar även få prövat huruvida Banverket dels kan kapacitetstildela ett tågläge med daglig avgång samtidigt som banarbetet, ej redovisat i bilaga, vissa av dessa dagar skall genomföras. Green Cargo önskar även få prövat huruvida Banverket ensidigt kan besluta om banarbetets förläggning i konflikt med tågägen utan att redovisa utifrån vilka prioriteringsregler beslut fattas.

6. Sänkt största tillåtna hastighet på sträckan Anundsjö – Långsele.

Green Cargo önskar få prövat huruvida Banverket på ett radikalt sätt kan förändra publicerad banstandard utan att meddela hur länge nedsättningen skall gälla samt utan att meddela en åtgärdsplan. Green Cargo önskar få prövat om denna kapacitetsförsämring är av den arten att Banverket snarast skall återställa den till normal banstandard.

7. Förbigångsspår tas ur drift.

Green Cargo önskar få prövat huruvida Banverket i syfte att effektivisera sin egen verksamhet kan inkräkta på redan publicerad banstandard genom att reservera förbigångsspår 3 i Moheda som depå för arbetsfordon utan hänsyn till Green Cargo synpunkter.

Banverket

Banverket har anfört att dess kapacitetstilldelning och fastställelse av tågplan har skett i enlighet med gällande lagstiftning samt att fördelning av kapacitet har skett på ett konkurrensneutralt och icke diskriminerande sätt. Banverket har dock förklarat sig inte ha någon invändning mot Green Cargos beskrivning av händelseförloppet vad avser handläggningen av tåg 9132.

Banverket har gjort gällande att Järnvägsstyrelsen inom ramen för en prövning enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen inte har möjlighet att pröva frågor rörande Banverkets planering av banarbeten eller på vilka grunder Banverket väljer en lösning framför en annan. Banverket anser att detta är frågor som infrastrukturförvaltaren disponerar över.

Parternas utveckling av talan

Green Cargo har i huvudsak anfört följande.

Saknade tåg

I förslag till tågplan T07.2, saknades 139 av totalt 1456 av Green Cargos tåg. Detta har försvårat möjligheterna för företaget att optimera resurserna.

Det är inte acceptabelt att dragartrafiken inom Göteborgs ställverksområde saknas i kapacitetstilldelningsprocessen. Dragartrafiken kan inte ses som en isolerad verksamhet som enbart berör Göteborgs ställverksområde. Banverket redovisar alltid dragartrafiken på grafer med tillhörande tidtabeller vilket ger de flesta betraktare ett intryck att de har ingått i kapacitetstilldelningsprocessen. Göteborg Norra, Göteborg Marieholm, Göteborg Kville, Pölsebo och Göteborg Skandiahammen är stationer inom Göteborgs ställverksområde. Kapacitetstilldelning skall även ske för Göteborgs hamnbana.

En sökande skall kunna ansöka om tågläge oavsett om ansökan avser infrastrukturkapacitet för växling, vagnuttagning, tåg eller uppställning av tåg. Detta skulle innebära att antalet olösta kapacitetskonflikter på bangårdar som tvingar fram operativa beslut minimeras, vilka annars skulle äventyra såväl kvaliteten som trafiksäkerheten.

Green Cargo har anledning att anta att Banverket startar med att konstruera tåglägen för resandetåg. Om så är fallet skulle det innebära att järnvägsföretag med resandetåg har färre problem med saknade tåg och dessutom att den kvarvarande kapaciteten som godståglägen skall konstrueras på är begränsad.

Kapacitetstilldelning Hallsbergs rangerbangård

Banverket har inte inkluderat kapacitetstilldelning för samtliga bangårdar i vare sig förslag eller fastställd tågplan T07.2. Problematiken detta föranlett belyses i prövningen med exemplet Hallsbergs Rangerbangård.

Först fredagen den 20 oktober erhöll Green Cargo ett särskilt förslag om kapacitetstilldelning rörande Hallsbergs Rangerbangård. I detta förslag fanns så många brister att det var omöjligt för Green Cargo att göra en korrekt bedömning samt ännu mindre acceptera förslaget. I detta förslag saknades ankommande tåg till I-gruppen och avgående tåg på U-gruppen. Green Cargo lämnade synpunkter på förslaget den 23 oktober 2006. I ett slutgiltigt förslag den 1 november fanns fortfarande brister i kapacitetstilldelningen på rangerbangården. Framförallt under kvällstid saknas marginaler i infartsgruppen för att klara anslutningar mellan tågen. Det ansträngda läget försämras därmed då flera tåg kommer bli uppställda under längre tid i väntan på rangering.

Handläggning av tåg 9132

Tåg 9132 ingår i Södra stålpendeln som går mellan järnverket i Oxelösund och SSAB tunnplåt i Borlänge. Södra och Norra stålpendeln (Luleå-Borlänge) bildar tillsammans ett känsligt upplägg där ett flertal faktorer hela tiden måste beaktas. Green Cargo är därför beroende av att Banverket kontaktar företaget under samordningsprocessen om avsteg från ansökningarna måste göras. Tåget har hanterats enligt följande.

1. 060522, ansökan om tåglägen. För 9132 ansöktes ett läge med avgång Oxelösund 17.56 (samma avg.tid som i föregående tågplan).
2. 060915, förslag till tågplan. 9132 har avg.tid 17.56.

3. 061018, Banverkets konstruktör kontaktar planerare på Green Cargo med förfrågan om att få konstruera 9132 med 25 min tidigare avgångstid.
4. 061023, 9132 ändras till överenskommen avgångstid 17.31.
5. 061102, fastställd tågplan. 9132 avgångstid har utan ytterligare kontakt mellan Green Cargo och konstruktör ändrats till 17.12.

Anpassad prioritet på delar av järnvägsnätet

Banverket har förfördelat Green Cargo i förhållande till resandetåg. Vid tilldelning av tåglägen, även innan förklarande av överbelastning, torde finnas prioriteringshjälpmedel i planeringen. Intressekonflikt råder utefter linjen i form av förskjutningar och/eller fördröjningar. Banverket har i dessa fall inte iakttagit någon prioritering vid intressekonflikter utefter linjen. En intressekonflikt uppstår inte bara när ansökningarna avser samma tågläge, utan även när det gäller kvalitén, förskjutning eller fördröjning på tåglägen. En kapacitetskonflikt uppkommer och skall hanteras på flera ställen för ett tågupplägg, mötestider m.m.

Green Cargo kan inte förstå Banverkets prioriteringskriterier och saknar exempelvis redovisning av de nyckeltal som nämns i järnvägsnätets beskrivningen bilaga 8.

Fördelning av kapacitet för banarbeten.

Banverket har fastställt kapacitetstilldelningen med olösta konflikter. Både banarbetet och tågläget har vissa dagar erhållit kapacitet.

Det har inte förekommit någon kommunikation mellan Banverket och järnvägsföretag angående konflikter mellan ansökta tåglägen och banarbeten t.o.m. den 5 oktober 2006 då den reviderade konsekvensbeskrivningen presenterades.

Vad gäller banarbetsprojekt M1803 Frövi-Krampen avser Banverket att arbeta M-F kl 10.28-16.28 (v0716-0717), vilket innebär att 14 av Green Cargos tåg måste anpassas. Green Cargo har föreslagit Banverket att arbetet förläggs mellan ca 14.15-20.30 vilket skulle innebära att nio av Green Cargos tåg blir drabbade. Banverkets förslag innebär dessutom enligt Green Cargo att ett flertal av företagets tåg som påverkas av banarbetet är mycket svåra att anpassa.

Green Cargo har genom processen försökt att lösa problemet med objekt M1803 utan att få respons från Banverket. Green Cargo har heller inte fått något förslag på hur drabbade tåg skall omledas.

Sänkt största tillåtna hastighet (sth) på sträckan Anundsjö-Långsele.

I Banverkets beslut om tågplan T07.2 redovisas förändrad banstandard under planeringsprocessen. På sträckan Anundsjö-Långsele sänks hastigheten från 100 km/h till 80 km/h för tåg med stax D p.g.a. låg spårstandard. Med banstandard avser Green Cargo de s.k. gångtidsmallar för olika typer av tågsammansättningar som Banverket tillhandahållit innan tidsfristen för

tåglägesansökningar gått ut. I gångtidsmallarna fanns inte den aktuella kapacitetsförsämringen inarbetad. Enligt banstandarden för Anundsjö-Långele i processen för T07.2 var sth 100 km/h för att därefter, den 25 september sänkas till 80 km/h enligt mail från Banverket. Det genererades då nya gångtidsmallar och Banverket ändrade sedan under pågående process förutsättningarna och använde de nya gångtidsmallarna på aktuell sträcka.

Banavsnittet är kurvigt och backigt och tillhör de besvärligaste sträckorna på Norra Stambanan. Största tillåtna hastighet 80 km/h innebär förlängda gångtider och ökade kostnader för järnvägsföretagen. Green Cargo förutsätter att Banverket avdelar resurser för att omedelbart återställa normal banstandard på sträckan.

Förbigångsspår tas ur drift.

I Banverkets beslut om tågplan T07.2 redovisas förändrad banstandard vad gäller Moheda spår 3, som stängs av under 2007. Därmed försvinner möjligheten till förbigång. Spåret kommer att nyttjas som depå för arbetsfordon. Detta redovisades inte i förslag till tågplan.

Green Cargo fick senare ett samtal från Banverkets tidtabellskonstruktörer som upplyste om att spår 3 i Moheda skulle disponeras som ett spår för Banverkets arbetsfordon.

Banverket har i huvudsak anfört följande.

Saknade tåg

Cirka 100 stycken av de saknade tågen i förslag till tågplan T07.2 består av dragartrafik med rörelser inom Göteborgs ställverksområde, vilket utgör ett sammanhängande stationsområde utan någon linje. Den s.k. dragarplanen består av tåguppplösning/tågbildning och utgör således tillhandahållande av bantillträdestjänst. Någon kapacitetstilldelning inom ramen för tågplan skall således inte ske. Av förslag till tågplan framgår att dragartrafiken inte ingår.

De tåg som inte har funnits med i förslag till tågplanen har kommunicerats med Green Cargo efter att förslaget översänts. Syftet med lagstiftningen har således uppfyllts. Alla ansökningar som inkommit i tid har erhållit tågläge och samtliga järnvägsföretag har behandlats likartat. De tåg som saknades i förslaget har således inte haft någon effekt på den fastställda tågplanen.

Banverket bestrider det Green Cargo anför gällande i vilken ordning tåglägen konstrueras. Tågplanarbetet har en stark iterativ karaktär och resulterar, ju längre arbetet framskrider, i en alltmer ökande optimering av planen med mål att uppfylla sökandes önskemål. Pendelsystemen i storstadsområdena läggs ut först i tågplanen av praktiska skäl, eftersom de är högt prioriterade och utgör därmed en förutsättning för annan trafik.

Kapacitetstilldelning Hallsbergs rangerbangård

I beslut om fastställelse av tågplan T07.2 framgår att kapacitetstilldelning på trafikplatser inte ingår i fastställelsebeslutet. Detta sker senare. Däremot har

Banverket vid tidpunkten för fastställelsebeslutet tagit fram en grundplan avseende kapacitetstilldelning och anslutande tåglägen. Denna grundplan skall även kvalitetssäkras med verksamhetskunniga personer.

Enligt järnvägslagen definieras ett tågläge som ”den infrastrukturkapacitet som enligt vad som anges i en tågplan, fås tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod”. Tågplan definieras som en plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period. Det är i sammanhanget viktigt att åtskillnad görs mellan tilldelning av infrastrukturkapacitet i form av tåglägen och tillhandahållande av andra tjänster.

Som bantillträdestjänster och tillhandahållande av tjänster ingår rangerbangårdar, tågbildningsmöjligheter och sidospår för uppställning. Spårkapacitet på rangerbangård är en tjänst som faller under 6 kap. 23 § järnvägslagen. I järnvägslagen finns inget krav på att kapacitetstilldelning/tillhandahållande av andra tjänster än tåglägen skall framgå av tågplanen. Av naturliga skäl måste kapacitetstilldelning av tåglägen och tillhandahållande av andra tjänster samordnas, men det finns inga krav på att kapacitetstilldelning av tåglägen och annan kapacitetstilldelning sker vid samma tillfälle. De krav som kan ställas är att järnvägsföretagen ges klara och överensstämmande signaler så att de kan fatta rationella beslut och att man uppnår en optimal och samhällsekonomisk användning av infrastrukturen.

Banverket arbetar för att kunna leverera all kapacitetstilldelning vid ett och samma tillfälle, men 22 december 2006 beslutades om kapacitetstilldelning på trafikplatser. När ambitionen att leverera all kapacitetstilldelning vid ett och samma tillfälle inte kunnat uppfyllas har Banverket upplyst om detta i beslut om fastställelse.

Vad avser överbelastning av rangerbangården i Hallsberg är det ur ett samhällsekonomiskt perspektiv eftersträvansvärt att bangården nyttjas maximalt. Att rangerbangården då blir ansträngd är naturligt och Banverket avser att genomföra en kapacitetsanalys för att kunna förutse när kapacitetsbrist närmar sig. Påståendet att bangården skulle vara överbelastad avvisas. Rangerbangården kan dessutom inte definieras som överbelastad såsom avses med uttrycket i järnvägslagen mening. Uttrycket är hänförligt till kapacitetstilldelning av tåglägen och är inte tillämpligt på övriga tjänster.

Handläggning av tåg 9132

Banverket har inte någon invändning mot Green Cargos beskrivning av händelseförloppet. Ett missförstånd har uppstått mellan två av Banverkets konstruktörer. Avsikten har varit att samråd skall ske i full utsträckning.

Anpassad prioritet på delar av järnvägsnätet

Indelning av banor med anpassad prioritet är endast en klassificering av tåglägesindelning. Gods- respektive persontrafikbanor är banor som i viss omfattning anpassats till respektive trafiks behov. Denna anpassade prioritet används endast i de fall infrastrukturen förklarats överbelastad och således

inte i detta fall. Det saknas därför anledning för Järnvägsstyrelsen att pröva om prioriteringskriterierna är i enlighet med lagstiftningen.

För att åstadkomma en körbar tågplan använder konstruktörerna prioriteringskriterierna som en vägledning i arbetet. Ett annorlunda förfarande skulle innebära att järnvägsföretagens möjligheter att yttra sig över föreslagna tåglägen skulle sakna förankring i den reella produktionen. Det skulle också innebära att järnvägsföretagens inflytande i tågplaneprocessen då väsentligt minskar.

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 07.2 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 och Green Cargo har under samrådsprocessen hittat lösningar för de konflikter som förelegat.

Sänkt största tillåtna hastighet på sträckan Anundsjö – Långsele

I Banverkets järnvägsnätsbeskrivning visas information om största tillåtna hastighet (sth) per stråk. Uppgifterna per stråk beskriver den högsta tillåtna hastigheten som gäller för ett visst avsnitt av stråket, men detta betyder givetvis inte att den angivna hastigheten gäller för stråket som helhet. Hastigheter för enskilda sträckor framgår av linjeboken som inte är en del av järnvägsnätsbeskrivningen.

Någon förändring av banstandarden på aktuell sträcka under förevarande tågplanepperiod kommer inte att ske varför någon begränsning i tiden inte angivits i fastställelsen.

Förbigångsspår tas ur drift

Järnvägsnätsbeskrivningen har inte sådan detaljeringsgrad att Moheda spår tre finns beskrivet i denna. På vilket sätt Green Cargo anser att redan publicerad banstandard förändrats är därför oklart. Banverket har endast upplysningsvis angivit i fastställelsebeslutet att Moheda spår tre stängs av under 2007.

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.

Beskrivning av järnvägsnät

6 kap. 5 §

En infrastrukturförvaltare skall upprätta en beskrivning av det järnvägsnät förvaltaren råder över. Beskrivningen skall innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för att få tillträde till den och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet.

Beskrivningen skall upprättas efter samråd med berörda parter. Beskrivningen skall offentliggöras, uppdateras regelbundet och ändras vid behov.

Ansökan

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.

Tågläge

6 kap. 19 § första stycket

Ett tågläge skall tilldelas för en tågplaneperiod i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge skall inte anses som överlåtet om den som inte är järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

Tillhandahållande av tjänster

6 kap. 23 §

Den som åt någon som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät tillhandahåller tjänster som anges i andra stycket är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt. En begäran om en sådan tjänst får avslås endast om det finns rimliga alternativ som kan användas.

De tjänster som avses i första stycket är

1. tillträde till stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga installationer, godsterminaler, bränsledepåer samt underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar som inte ingår i järnvägsinfrastrukturen, och
2. rangering och andra tågbildningsmöjligheter, uppställningsmöjligheter, drivmotorström, uppvärmning före avgång av persontåg, bränsleförsörjning samt växling och andra tjänster som utförs vid de anläggningar som anges i 1 och som är nödvändiga för att utföra trafik.

I det fall en infrastrukturförvaltare inte tillhandahåller en tjänst som avses i andra stycket skall den som tillhandahåller den huvudsakliga infrastrukturen så långt det är möjligt underlätta tillhandahållandet av tjänsten.

Järnvägsförordningen (2004:526)

5 kap. 1 § 1 och 9

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

1. uppgift om beskaffenheten hos infrastrukturen,
- ...
9. uppgift om att infrastruktur reserverats för viss järnvägstrafik.

Järnvägsstyrelsens föreskrifter (2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur

5 §

Av informationen om infrastrukturen enligt 4 § punkt 1 skall framgå

- a) infrastrukturens tekniska egenskaper och planerade förändringar av dessa,
- b) infrastrukturens kapacitetsegenskaper och planerade förändringar av dessa,
- c) planerade banarbeten på infrastrukturen som medför kapacitetsinskränkningar, samt
- d) - om möjligt - vem som är infrastrukturförvaltare för anslutande infrastruktur.

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.

Järnvägsstyrelsens bedömning

Frågan om Banverket är skyldigt att i tågplanen fastställa kapacitetstilldelning för ställverksområden och rangerbangårdar

Enligt 1 kap. 4 § järnvägslagen är järnvägsinfrastruktur för järnvägstrafik avsedda spår-, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande.

I artikel 5 i och bilaga II till det till järnvägslagen bakomliggande EG-direktivet 2001/14/EG regleras vissa tjänster. Där görs skillnad mellan ett minimipaket av tillträdestjänster, bantillträdestjänster och tillhandahållande av

tjänster, tilläggstjänster samt extra tjänster. De tjänster direktivbestämmelserna i fråga avser är av flera olika slag. Vissa tjänster består i tillträde till infrastruktur- och andra anläggningar. Andra består i tillhandahållande av tjänster som lastning, lossning, reparationer, rangering o.s.v. i eller i nära anslutning till infrastruktur- eller andra anläggningar, t.ex. godsterminaler, stationer, o.s.v.

Banverket har anfört att rangerbangårdar, tågbildningsmöjligheter och sidospår för uppställning utgör bantillträdestjänster och tillhandahållande av tjänster samt att spårkapacitet på rangerbangård är en tjänst som faller under 6 kap. 23 § järnvägslagen och att det inte finns något krav på kapacitetstildelning av sådana tjänster.

Direktivbilagans uppräkningslista är komplicerad och i vissa delar motsägelsefull. Bl.a. ingår ”rätt att utnyttja den kapacitet som beviljats” i minipaketet av tillträdestjänster. Enbart direktivtexten kan ge upphov till flera olika tolkningar av infrastrukturförvaltarens skyldigheter. Av artikel 249 i EG-fördraget framgår emellertid att medlemsstaterna är bundna av ett direktiv endast med avseende på det resultat som skall uppnås samt att de nationella myndigheterna står fria att välja form och tillvägagångssätt för genomförandet. De definitioner och metoder som används i direktivet behöver således inte användas av medlemsstaterna.

Den svenska lagstiftaren har valt att inte använda sig av begreppet ”bantillträdestjänst”. I 6 kap. 23 § har vissa tjänster reglerats särskilt, såsom rangering och uppvärmning av persontåg före avgång. Även tillhandahållande av tillgång till vissa anläggningar regleras där, men då är det fråga om anläggningar som inte ingår i järnvägsinfrastrukturen. Tvärtom anges i regeringens proposition Järnvägslag (prop. 2003/04:123, s. 127) särskilt att någon ytterligare reglering vad avser tillträdet till järnvägsinfrastrukturen (än de allmänna reglerna om tilldelning av infrastrukturkapacitet) inte är nödvändig. Trafikutskottet anförde i denna del inte annat än att det delade regeringens bedömning (bet. 2003/04:TU14). Det står därför klart att enligt järnvägslagen är infrastrukturförvaltaren skyldig att tilldela kapacitet på all järnvägsinfrastruktur, även vad avser bl.a. rangerbangårdar och ställverksområden som ingår i dennes järnvägsnät.

Järnvägsföretag kan tillgodogöra sig rangertjänster på en bangård endast om kapacitet ansöpts och beviljats. Eftersom infrastrukturkapacitet krävs för att erhålla järnvägsanknutna tjänster som kräver utnyttjande av spår är det naturligt att infrastrukturförvaltaren är skyldig att inkludera bangårdar i fastställelsebeslut.

Med begreppet järnvägsinfrastruktur innefattas förutom ”linjen” också tågspår på stationer, sidospår och det som tidigare kallats ”övrig järnväg”. Ett tågläge kan således också avse kapacitet på sådan infrastruktur.

Tillhandahållandet av tjänster i anslutning till järnvägsinfrastruktur ställer extra höga krav på infrastrukturförvaltaren. Detta eftersom det dels innefattar tilldelning av infrastrukturkapacitet samt att tillhandahålla själva tjänsten, i

detta fall rangering. Givetvis måste kraven på infrastrukturförvaltaren hållas på en rimlig nivå. Varje rörelse på en rangerbangård kan inte planeras. Komplexiteten i planeringen av själva rangeringen gör att infrastrukturförvaltaren får svårt att fastställa specifika spår i riktningssgruppen i form av en graf. Det förhållandet att Banverket redan fastställer kapacitetstilldelning på vissa trafikplatser, om än inte i tågplanen, visar dock att uppgiften är fullt möjlig att utföra. Kapacitet skulle således ha tilldelats och fastställts i tågplanen för ankommande och avgående tåg till Hallsbergs rangerbangård. I fastställelsen av en tågplan måste det rimligen framgå start- och ankomsttid samt start- och ankomststation för respektive ansökan.

Green Cargos yrkande om ”saknade tåg” hänför sig i allt väsentligt till att kapacitetstilldelningen inte skett i Göteborgs ställverksområde och Hallsbergs rangerbangård.

Banverket har genom att i förslag till tågplan eller i fastställelse av tågplanen inte ta upp Green Cargos ansökan om infrastrukturkapacitet beträffande Göteborgs ställverksområde och Hallsberg rangerbangård inte fullgjort sin skyldighet att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet och tilldela infrastrukturkapacitet i enlighet med järnvägslagen.

Frågan om Banverkets prioriteringar

Infrastrukturkapacitet har tilldelats och fastställts enligt lagstiftningen om infrastrukturförvaltaren lyckats samordna och tillgodose de önskemål sökandena har presenterat i sina tåglägesansökningar. Därmed uppnås en lösning som medger ett samhällsekonomiskt effektivt nyttjande av infrastrukturen. Summeras värdena av varje enskilt tågläge som tillgodosetts i tågplanen, överstiger denna summering varje annan lösning på optimeringsproblemet. I de fall en konfliktsituation i planeringen uppstår (gällande hela tågläget eller delar av tågläget utefter linjen) har infrastrukturförvaltaren att komma med lösningsförslag och erbjuda tvistlösning (en anpassningsfas) därefter kan infrastrukturförvaltaren (om konflikten kvarstår) ensidigt tilldela kapacitet enligt prioriteringskriterierna eller via avgifter (auktionsförfarande).

Som angetts ovan har Järnvägsstyrelsen haft anledning att rikta kritik mot Banverkets prioriteringskriterier vid granskningen av järnvägsnätbeskrivningen. I de av Green Cargo upptagna fallen har bolaget, som det får förstås, dock inte – vare sig genom preciserade ansökningar eller genom att protestera i samordningen – gjort gällande att bolaget markerat för Banverket att det inte accepterat de tåglägen som angivits i förslaget till tågplan. Eftersom någon intressekonflikt då inte varit synlig för Banverket skulle verket, som skett, fastställa den föreslagna kapacitetstilldelningen i en tågplan. Det kan således inte bedömas att kapacitetstilldelningen varit beroende av tillämpningen av prioriteringskriterierna. Det saknas därför skäl att kritisera beslutet i denna del.

Väsentliga avsteg i form av justeringar gentemot tåglägesansökan skall dock motiveras och dokumenteras. Banverket kan inte anses ha fullgjort denna

skyldighet beträffande Green Cargos tåg 5700, 5892, 4606, 42059, 42939, 42051, 42931, 5360 och 5711.

Frågan om handläggning av tåg 9132

Banverket har inte haft någon invändning mot Green Cargos beskrivning av händelseförloppet och förklarat det inträffade med att ett missförstånd uppstått. Detta innebär att Banverket inte genom samordning försökt lösa intressekonflikten mellan Green Cargos ansökan om tågläge för tåg 9132 och andra ansökningar. Banverket har därmed inte i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgått ansökan om tågläget och beaktat den ekonomiska effekten på Green Cargos verksamhet och andra förhållanden av betydelse för företaget. Banverket har inte dokumenterat och angett skälen till den väsentliga skillnaden mellan det fastställda tågläget och Green Cargos ansökan.

Frågan om banarbetet M1803 Frövi-Krampen

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 Green Cargos ansökan om infrastrukturkapacitet och banarbetet M1803, spårupprustning Frövi-Krampen, skulle således av Banverket ha behandlats som en konflikt mellan två ansökningar. Så har inte skett. Green Cargo har 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 infrastrukturförvaltaren, 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 Green Cargos verksamhet och andra förhållanden av betydelse för företaget

Frågan om sänkt största tillåtna hastighet på sträckan Anundsjö-Långsele

För järnvägsföretag och sökande som planerar trafikupplägg och står i färd med att ansöka om kapacitet är det av största vikt att känna till infrastrukturens kapacitetsegenskaper. Detta i kombination med uppgifter om fordonet är avgörande faktorer som påverkar tåglägesansökningar. Uppgifter i linjeboken är nödvändiga för den som planerar att ansöka om tågläge.

Största tillåtna hastighet för olika loktyper, bromstabeller, antal tågspår på stationer m.m. är alla starkt kapacitetspåverkande faktorer.

Enligt Banverkets järnvägsnätsbeskrivning för T07, avsnitt 2.5.1 "Föreskrifter", utgör linjeboken en sammanställning av uppgifter som tåg- och banpersonal skall ha tillgång till, i den mån det är nödvändigt för att fullgöra sina arbetsuppgifter.

Sträckan Anundsjö-Långsele är enligt linjeboken 83 km. För större delen av sträckan gäller sth 100 km/h. Sträckan är både kurvrik och backig vilket innebär att en sänkning från sth 100 till sth 80 kan få stora kapacitetskonsekvenser på en sådan lång sträcka. Lokföraren har inte möjlighet att utnyttja tågets tyngdkraft på samma sätt som vid sth 100.

Enligt Banverkets promemoria "Banöverbyggnad och kontaktledningsanläggning på bandel 130 Mellansel-Österås, koncept" framgår att Banverket redan hösten 2005 beslutade att sänka sth till 80 km/h för tåg med största tillåtna axeltryck 22,5 ton på aktuell sträcka. Ändringen i linjeboken infördes hösten 2006.

Kraven på infrastrukturförvaltaren måste dock vara rimliga vad gäller de uppgifter som ska framgå i järnvägsnätsbeskrivningen. Eftersom gångtiden i det aktuella fallet påverkades relativt mycket och att det redan hösten 2005 var känt för Banverket att hastigheten var nedsatt borde detta ha framgått av verkets järnvägsnätsbeskrivning för tågplan T07.

Frågan om förbigångsspår 3 i Moheda

Det har ålegat Banverket att senast vid den tidpunkt då ansökningarna om infrastrukturkapacitet enligt beskrivningen av järnvägsnätet skulle ha kommit in ange att verket önskat använda Moheda spår 3 för planerade banarbeten. Detta kapacitetsutnyttjande skulle ha angetts i förslaget till tågplan så att eventuella konflikter blivit synliga. Så har inte skett. Green Cargo har betagits rätten att yttra sig, påkalla tvistlösning etc. beträffande detta spår.

I ärendets slutliga handläggning har deltagit generaldirektör Ulf Lundin, beslutande, enhetschef Claes Elgemyr, chefsjurist Jan Stålhandske, samt handläggarna Nils Enberg och Stefan Pettersson, föredragande.

Järnvägsstyrelsens beslut kan överklagas (se bilaga).



Ulf Lundin
Generaldirektör

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 klaganden 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