



Handläggare, tfn
Stefan Pettersson, 0243-24 69 48

Kopia till
Samferdseldepartementet

Sökande

Ofofbanen AS, 983 431 879,
Postboks 333
8505 Narvik
Norge

Ombud

Advokaten Lennart Melchior
Hellström Advokatbyrå KB
Box 7305
103 90 STOCKHOLM

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

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

- a) Ofofbanens ansökan har inte samordnats med andra ansökningar. Beslutet har inte föregåtts av att Banverket genom tvistlösning löst intressekonflikter med andra ansökningar, eller förklarat aktuell del av infrastrukturen för överbelastad och gjort en kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan.
- b) Kapacitet har, trots att så skulle ha skett, inte tilldelats med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som

medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

c) Ofotbanen har inte på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt tilldelats infrastrukturkapacitet i enlighet med bestämmelserna i järnvägslagen.

d) Banverket har inte i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgått Ofotbanens ansökningar om infrastrukturkapacitet och beaktat den ekonomiska effekten på Ofotbanens verksamhet och andra förhållanden av betydelse för bolaget.

e) Den infrastrukturkapacitet som tilldelats Ofotbanen i tågplanen har avsett kortare tid än ett år.

f) Samordningen har inte dokumenterats på så sätt att det framgått vilka väsentliga justeringar som då gjorts i förhållande till ansökningarna eller vilken grunden för justeringarna är.

2. Ofotbanen skall på Banverkets järnvägsnät, för tiden från och med den 17 juni 2007 till och med den 8 december 2007, tilldelas följande tåglägen.

tågnr.	dagar	avgångstid	station	ankomsttid	station
3961	M-FS	7.50	CST	(13.17	NO.OSL)
3963	M-FS	16.05	CST	(22.11	NO.OSL)
3965	L	10.30	CST	(16.09	NO.OSL)
3960	M-FS	(7.30	NO.OSL)	13.00	CST
3962	M-FS	(16.29	NO.OSL)	22.25	CST
3964	L	(10.00	NO.OSL)	15.35	CST

3. Ofotbanens yrkande att Banverkets beslut om fastställande av tågplan T07.2 skall undanröjas såvitt avser Ofotbanens tåglägen och att Banverkets förslag till tågplan T07 av den 13 september 2006 i stället skall gälla med avseende på Ofotbanens tåglägen avslås.

4. Ofotbanens yrkande att Banverkets beslut om tågplan såvitt avser Ofotbanens tåglägen skall upphävas, alternativt att beslutet skall upphävas i dess helhet, och att ärendet skall återförvisas till Banverket för fortsatt handläggning avslås.

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

järnvägsnätsbeskrivningar” 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.

Ofofbanen ingav den 10 april 2006 ansökan om infrastrukturkapacitet på sträckan Stockholms Central – Oslo Central, avseende två tåglägen om dagen i vardera riktningen måndag till fredag och söndag samt ett tågläge i vardera riktningen på lördagar.

Banverket distribuerade den 13 september 2006 ett förslag till tågplan. De tåglägen som där tilldelades Ofofbanen har godtagits av företaget.

Den 5–6 oktober utväxlades e-post mellan Ofofbanen och Banverket där meddelandena rubricerats ”Unionsexpressen – B-lägen”. Banverket angav där att man med hänvisning till loken såg sig tvungen att ”plocka bort dom ur tågplan T07.2”. Ofofbanen svarade att det accepterade beslutet om det avsåg eventuella B-lägen, men att man beträffande ”ordinarie tåglägen” önskade bekräftelse på att ”det kommer att finnas tåglägen som redan förutsatt i T07.2”.

Den 11 oktober 2006 löpte fristen ut för järnvägsföretagen att yttra sig över förslaget till tågplan.

Den 16 oktober 2006 meddelade Banverket per e-post Ofofbanen att ”Tåg 3961 har fått ny avgångstid från Cst kl. 07:35 pga att trängsel ut från Stockholm”.

Fristen att påkalla tvistlösning hos Banverket gick ut den 24 oktober 2006 och den 26 oktober 2006 avslutades samordningsförfarandet.

Av beslutet om fastställelse av Tågplan T07.2 framgår att Ofofbanen inte erhållit kapacitet i enlighet med ansökan (*se bilaga 1, tidtabeller bifogas ej*).

Yrkanden och inställningar

Ofofbanen

Ofofbanen har, som det 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.

Ofofbanen har yrkat att Järnvägsstyrelsen undanröjer Banverkets beslut om fastställande av tågplan T07.2 av den 31 oktober 2006 såvitt avser Ofofbanens tåglägen och istället beslutar att Banverkets förslag till tågplan T07.2 av den 13 september 2006 skall gälla med avseende på Ofofbanens tåglägen.

Ofofbanen har i andra hand yrkat att Järnvägsstyrelsen upphäver beslut om tågplan såvitt avser Ofofbanens tåglägen alternativt upphäver beslut om tågplan i dess helhet och återförvisar ärendet till Banverket för fortsatt handläggning.

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 gjort gällande att Järnvägsstyrelsen inom ramen för en prövning enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen inte har möjlighet att pröva Ofotbanens yrkanden.

Parternas utveckling av talan

Ofofbanen har i huvudsak anfört följande.

Banverket har inte på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt tilldelat Ofotbanen infrastrukturkapacitet, vilket innebär allvarligt förfång och omfattande skadeverkningar för Ofotbanen.

Banverket har inte fullgjort sin skyldighet att förklara Stockholm Central som överbelastad infrastruktur eller att göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan.

Ofofbanen har först den 26 oktober informerats om att Banverket inte kommer att bevilja bolaget den trafik det ansökt om. Innebörden av beslutet om Tågplanen innebar en helomvändning avseende inställningen till Ofotbanens tåglägen jämfört med Banverkets tidigare handläggning. Genom hela ansöknings- och samordningsprocessen hade bolaget upplysts om att det skulle vara möjligt att erhålla infrastrukturkapacitet enligt önskemål. Banverket har i sin handläggning inte tillämpat förvaltningsrättsliga principer.

Ofofbanen har genom Banverkets handläggning betagits sina rättigheter att framföra synpunkter respektive begära tvistlösning.

Den fråga som Järnvägsstyrelsen har att ta ställning till är om Banverket äger rätt att ensidigt ändra sitt förslag till tågplan av den 13 september 2006 och fastställa Tågplanen i strid med Ofotbanens ansökan utan att ha gjort en förklaring om överbelastad infrastruktur.

Banverket har i huvudsak anfört följande.

Prövningen enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen skall vara inriktad på att avgöra om Banverket agerat i enlighet med lagen. Prövningen ger dock inte Järnvägsstyrelsen möjlighet att undanröja beslut eller att fatta ett nytt beslut som ersätter Banverkets. Järnvägsstyrelsen har vidare att beakta att beslut måste utformas med hänsyn till konsekvenser för andra än den som hänskjutit tvisten. Således finns varken möjlighet för Järnvägsstyrelsen att undanröja eller upphäva Banverkets beslut. Om Järnvägsstyrelsen skulle finna att Banverket i någon del inte följt gällande rätt skall Järnvägsstyrelsen fastställa detta samt i förekommande fall ge Banverket anvisningar inför kommande tågplaner.

Ofofbanen har ansökt om sex tåglägen. Banverket har tilldelat tåg 3960, 3962, 3964 och 3965 kapacitet i enlighet med ansökningarna. Banverket har däremot inte tillmötesgått Ofofbanens ansökningar för tåg 3961 och 3963 om kapacitet till/från Stockholm Central i enlighet med ansökan.

Infrastrukturkapaciteten kring Stockholm Central är mycket hårt ansträngd, speciellt i samband med morgon- respektive eftermiddagstrafiken. Det föreligger små tidsmarginaler mellan tåglägen i rusningstid vilket bidrar till mycket hög störningskänslighet och begränsade möjligheter till återställning. För att komma till rätta med detta vidtar Banverket åtgärder för att säkerställa transportkvalitén. En nödvändig åtgärd var att begränsa tilldelningen av kapacitet vid Stockholms Central samt att inte tilldela fler tåglägen än vad järnvägssystemet tål. Banverket har i fastställelsen för T07.2 tagit i beräkning att ge utrymme för luckor för återställningstid i tidtabellen i syfte att uppnå bättre punktlighet. Det är dock inte entydigt att kapacitetsbrist är orsaken till de konstaterade negativa effekterna på transportkvaliteten (punktligheten) i den berörda delen av infrastrukturen. Transportkvalitén kan inte tydligt relateras till enbart fordon eller enbart infrastruktur. Kapaciteten på den berörda delen av infrastrukturen skulle kunna räcka till fler tåglägen per tidsenhet om fordon respektive infrastruktur samt drift och förvaltning av dem förbättrades. Det är oklart om situationen givit anledning till att förklara *infrastrukturen* överbelastad. Den ligger långt ifrån den närmast liggande grunden för överbelastningsförklaring – då två eller flera järnvägsföretag konkurrerar om samma tåglägen. Av dessa skäl har Banverket inte förklarat infrastrukturen överbelastad.

Om infrastrukturen förklarats överbelastad skulle Banverket ändå ha gjort bedömningen att Ofofbanens tåg varit lägst prioriterade i rusningstid, varför hanteringen av frågan inte varit av någon betydelse för Ofofbanen.

Vid kapacitetstilldelningen måste tas hänsyn till att den fastställda tidtabellen skall tillgodose kravet på att banans kapacitet nyttjas på ett effektivt sätt. Detta medför att kapacitet i första hand skall tilldelas tåg som med största sannolikhet kommer att framföras. Ofofbanen har under tågplanepriod T04.2 och T05.1 vare sig använt eller avbokat ansökta tåglägen. Av största vikt är att Ofofbanen långt in i tågplaneprocessen angivit annan prestanda vad avser lok, vilket inneburit nya förutsättningar i förhållande till ansökningarna. När tågen konstruerades i förslag till tågplan fanns inte uppgift om denna osäkerhet vad avser tillgång till lok. Banverket har därför den 6 oktober 2006 meddelat Ofofbanen att begärda tåglägen inte kommer att beviljas. Detta har skett under pågående kommunikation mellan Ofofbanen och Banverket om den osäkerhet som förelegat gällande Ofofbanens tillgång till lok. Först den 31 oktober 2006 har Ofofbanen meddelat Banverket att tillgång till lok förelåg samt vilken typ av prestanda loken höll. I jämförelse med omkringliggande tåg som uppfyller sina transportuppgifter och representerar ett samhällsekonomiskt värde har förutsättningarna för Ofofbanens trafik tett sig osäkra. På grund av detta samt då det varit nödvändigt att begränsa tilldelningen av Stockholms Central

har förutsättningar saknats för att konstruera Ofotbanens tåg i rusningstidtrafik.

Ofofbanen har genmält i huvudsak följande.

Behovet av en verksam sanktion, rättssäkerhetsskäl, allmänna förvaltningsrättsliga principer och de till järnvägslagen bakomliggande direktiven innebär att Järnvägsstyrelsen kan meddela det av Ofotbanen yrkade beslutet.

Den osäkerhet som Banverket framför med avseende på lok är inte hänförlig till frågan om kapacitetstilldelning av ordinarie tåglägen inom ramen för tågplanprocess T07.2. I stället var det fråga om alternativa tåglägen som diskuterades mellan parterna.

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.

Kapacitetsförstärkningsplan

6 kap. 6 §

När järnvägsinfrastruktur har förklarats överbelastad enligt 13 § skall infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan.

*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.

*Tågläge*6 kap. 19 § första stycket

Ett tågläge skall tilldelas för en tågplanepериод 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.

Järnvägsförordningen (2004:526)

5 kap. 3 §

En infrastrukturförvaltare skall upprätta tågplan en gång per kalenderår.

Järnvägsstyrelsens föreskrifter (2005:1) om tillträde till järnvägsinfrastruktur

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.

Järnvägsstyrelsens bedömning

Frågan om omfattningen av Järnvägsstyrelsens prövning

Enligt artikel 30 i det till järnvägslagen bakomliggande EG-direktivet 2001/14/EG skall en sökande som anser sig ha blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på annat sätt kränkt kunna överklaga till det nationella regleringsorganet, särskilt när det gäller en infrastrukturförvaltares, eller i förekommande fall ett järnvägsföretags, beskrivning av järnvägsnät, tilldelningsförfarande, avgiftssystem eller krav på efterlevnad av säkerhetsbestämmelser. Regleringsorganet skall fatta för parterna bindande beslut i saken och medlemsländerna skall säkerställa att beslutet kan överklagas till domstol. I Sverige är Järnvägsstyrelsen regleringsorganet.

Redan av den ovan återgivna direktivtexten framgår att infrastrukturförvaltarens beslut kan ersättas av regleringsorganets beslut till alla delar som omfattas av direktivets bestämmelser. Den svenska lagstiftaren har valt att genomföra denna artikel genom att ge bl.a. järnvägsföretag möjlighet att hänskjuta tvister med infrastrukturförvaltaren till tillsynsmyndigheten. I myndighetens mandat att avgöra en tvist ligger naturligen också just att ersätta infrastrukturförvaltarens beslut med ett annat, med järnvägslagen överensstämmande, beslut. Det anges också i förarbetena till lagen att även om parterna kan avtala om förhållanden som lagen reglerar, kan ett sådant avtal sättas ur spel genom ett myndighetsbeslut (prop. 2003/04:123, s. 151).

Det finns således inga formella hinder mot att bifalla Ofotbanens yrkanden. En annan sak är, som Banverket påpekat, att Järnvägsstyrelsen måste beakta konsekvenserna myndighetens beslut kan få för andra än de tvistande parterna (a.prop. s. 200).

Järnvägsstyrelsen anser sig vidare inte bunden av parternas yrkanden, utan har att i tvistprövningen tillgodose de allmänna intressen som ligger bakom järnvägslagen. I ovan nämnda förarbeten påpekas att tvistprövningen i

praktiken kan sägas utgöra det förvaltningsrättsliga förfarande som inträder när en enskild part anmäler hos tillsynsmyndigheten att någon annan inte fullgör sina skyldigheter enligt järnvägslagen (a.prop. s. 151).

Ofofbanen har i flera avseenden hävdade att Banverket inte tillämpat förvaltningsrättsliga principer. Det är dock i denna prövning inte relevant att den ena parten, infrastrukturförvaltaren, är en statlig myndighet. Järnvägsstyrelsen har, såsom järnvägslagen är uppbyggd, endast att pröva om infrastrukturförvaltaren levt upp till sina förpliktelser enligt nämnda lag. Järnvägsstyrelsen betraktar således Banverket på samma sätt som andra infrastrukturförvaltare och prövar inte om verket diariefört, gett service etc i enlighet med förvaltningsrätten. Banverkets beslut enligt järnvägslagen är inte heller överklagningsbara, utan först Järnvägsstyrelsens beslut i ärendet kan överklagas till domstol.

Tilldelningsförfarandet

Frågan om Ofofbanen innan samordningen avslutats föreslagits en annan infrastrukturkapacitet än den begärda

Enligt Banverket har Ofofbanen den 6 oktober 2006 meddelats att begärda tåglägen inte kommer att beviljas. Ofofbanen har hävdade att detta inte avsett frågan om kapacitetstilldelning av ordinarie tåglägen, utan i stället avsett alternativa tåglägen som diskuterades mellan parterna. Banverket har bemött detta med att det framgår av ingiven mailkorrespondens att det förelegat osäkerhet avseende Ofofbanens tillgång till lok.

Det åligger infrastrukturförvaltaren Banverket att dokumentera samordningen på så sätt att det framgår vilka väsentliga justeringar som gjorts i förhållande till ansökningarna om tåglägen. Så kan inte anses ha skett här. Under alla förhållanden framgår av ingivna e-postmeddelanden mellan Ofofbanen och Banverket den 5-6 oktober att Ofofbanen gör skillnad mellan "B-lägen" och "ordinarie tåglägen" och anger att det vore en katastrof om det inte kommer att finnas tåglägen som förutsatts. Oavsett om Banverket ansett sig föreslå Ofofbanen annan infrastrukturkapacitet än den begärda, får det anses stå klart att Ofofbanen inte godtagit detta förslag.

Frågan om tvistlösning skulle ha tillhandahållits och om infrastrukturen skulle ha förklarats överbelastad

Ofofbanens ovan redovisade inställning innebär rimligen att bolaget fått stå tillbaka för någon annan som önskat kapacitet på samma del av infrastrukturen. Eftersom en intressekonflikt således inte kunnat lösas har det ålegat Banverket att tillhandahålla ett förfarande för tvistlösning.

Banverket har argumenterat att det inte velat tilldela fler tåglägen än vad järnvägssystemet tål. De negativa effekterna på transportkvaliteten kan enligt Banverket dock inte entydig kopplas till kapacitetsbrist.

Järnvägsstyrelsen har respekt för att kapacitetstilldelningen är en komplex process där en mängd olika hänsyn måste tas. Det skall också beaktas att det komplicerade regelverk som järnvägslagen och de bakomliggande direktiven

utgör innebär att stora krav ställs på infrastrukturförvaltarna och att det nya regelverket nu för första gången tillämpas. Det är dock entydigt att just det förhållandet, när alla som vill ha tåglägen på en viss sträcka inte kan få det och man därför (trots tvistlösning) inte lyckas jämka ihop alla önskemål om tåglägen, är den situation som lagstiftaren avsett då ansökningar är oförenliga. Det har således ålegat Banverket att förklara den aktuella delen av infrastrukturen som överbelastad. Det framgår också av förarbetena till järnvägslagen (a.prop. s. 119).

Frågan om förklaring om överbelastning varit betydelslös

Banverket har anfört att för det fall infrastrukturen förklarats överbelastad skulle ändå Ofotbanen blivit lägst prioriterat i rusningstid, varför hanteringen av frågan inte haft någon betydelse för Ofotbanen.

Kapacitetstilldelningsförfarandet skall generera en lösning som garanterar ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. De överväganden som infrastrukturförvaltaren måste göra inom ramen för samordningen måste ta sin utgångspunkt i samhällsekonomiska överväganden. En sökande som genom det föreskrivna förfarandet får vetskap om att det finns en intressekonflikt och att just dennes tåg därför kan bli nedprioriterat vid tillämpning av prioriteringsregler kommer att ha incitament att upplysa infrastrukturförvaltaren om hur efterfrågan på just det tåget ser ut. Sökanden ges därmed möjlighet att tillvarata sina rättigheter. Överhuvudtaget bör det inte komma ifråga att infrastrukturförvaltaren anser sig kunna sätta sig över den föreskrivna processen med motiveringen att resultatet ändå är givet. Frågan om proceduren inbegripet hotet om förklaring av överbelastning kan därför inte sägas vara betydelslös.

Tilldelningen

Järnvägsstyrelsen konstaterar att Banverkets beslut (avsnitt 4.2) innebär att Ofotbanen inte tilldelats någon kapacitet till Stockholm Central. Däremot sägs att Banverket avser att senare tilldela Ofotbanen tåglägen delvis i överensstämmelse med ansökningarna.

Osäkerhet beträffande tillgång till lok

En ansökan om tågläge är ett önskemål från den som har rätt att söka kapacitet. Relevanta uppgifter i ansökan såsom önskad avgångs- och ankomsttid, dragkraft och största tillåtna hastighet får anses som nödvändig information för den som konstruerar tidtabellen. Om den sökande mitt under tilldelningsprocessen vill ändra på dessa uppgifter är det en avvägningsfråga om de ändrade förutsättningarna kommer att påverka konstruktionen av tidtabellen. Om en sökande vill ändra på t.ex. den dragkraft som skall användas måste infrastrukturförvaltaren överväga om de förändrade förutsättningarna innebär att kapacitetstilldelningen påverkas. Detta är dock något annat än att under en samordningsprocess undersöka trovärdigheten i de ansökningar som lämnats in. Om sådana faktorer beaktas måste detta sägas ske på bekostnad av konkurrensneutraliteten.

Infrastrukturförvaltaren har i sammanhanget två alternativ. För det första ger järnvägslagen möjlighet för infrastrukturförvaltaren inom ramen för kapacitetstilldelningen att ta hänsyn till om en sökande inte har utnyttjat ett tågläge i tidigare tågplaner. För det andra kan infrastrukturförvaltaren i trafikeringsavtalet reglera det ömsesidiga åtagandet om vad som gäller om inte den ena parten uppfyller det som avtalats.

Enligt parternas e-postkorrespondens hade Ofotbanen inte för avsikt att ändra sina uppgifter i tåglägesansökningarna med anledning av diskussionen om osäkerhet till lok. Genom att – med hänvisning till att osäkerhet har förelegat beträffande Ofotbanens tillgång till lok – neka begärda tåglägen, har Banverket fastställt kapacitet för bolaget på ett sätt som inte varit konkurrensneutralt och icke-diskriminerande eller medfört ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

”Historiska rättigheter”

Enligt Banverkets beslut under avsnitt 1.2.1 Området kring Stockholm C ”... kommer inga nya ansökningar att beviljas kapacitet utan att detta kan motiveras av punktlighets- eller säkerhetsrelaterade skäl”. I strid med vad som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen har därmed Banverket gett företräde till järnvägsföretag som i tidigare tågplaner tilldelats kapacitet. Enligt Banverket representerar Ofotbanens trafik inte ett samhällsekonomiskt värde i jämförelse med annan trafik. Genom att tillämpa ”historiska rättigheter” med bakomliggande argumentation har Banverket betagit Ofotbanen dess rättigheter i tilldelningsprocessen (jfr prop. 2003/04:123 s. 112).

Betydelsen av brister i tilldelningsförfarandet

Genom de brister i förfarandet som konstaterats ovan har Ofotbanens rättigheter vid kapacitetstilldelningen inte tillgodosetts. Detta har rubbat den balans som järnvägslagen är avsedd att tillskapa mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag och innebär att tilldelning inte kan sägas ha skett på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt, som medfört ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Frågan om den tidsperiod som tilldelad kapacitet skall avse

Av 6 kap. 19 § järnvägslagen sammantagen med 5 kap. 3 § järnvägsförordningen framgår att en tågplanperiod motsvarar ett år. Att i strid med Ofotbanens ansökan tilldela kapacitet för kortare tid är således inte i överensstämmelse med järnvägslagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Konsekvenser av Järnvägsstyrelsens bedömning

Järnvägsstyrelsen anser det inte lämpligt att bifalla Ofotbanens yrkanden att upphäva beslut om tågplan T07.2, eftersom konsekvenserna skulle bli för stora för andra järnvägsföretag. Yrkandena bör därför avslås.

Av övriga järnvägsföretags ansökningar avseende det aktuella fastställningsbeslutet framgår att de endast avser den period som Banverket benämnt T07.2, dvs. till och med den 16 juni 2007, eller att företagen avser att framställa omfattande ändringsönskemål för tiden därefter. Ofotbanens ansökan om infrastrukturkapacitet bör i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå. I avsaknad av i samordningsprocessen inkomna konkurrerande ansökningar för perioden till nästa tågplan bör företagets önskemål om tågägen helt beviljas. Detta innebär att kapacitetstilldelningen så långt möjligt kan sägas ske i överensstämmelse med järnvägslagen, redan för delar av innevarande tågplaneperiod, utan att något annat järnvägsföretags intressen oskäligt åsidosätts.

I ärendets slutliga handläggning har deltagit generaldirektör Ulf Lundin, beslutande, enhetschef Claes Elgemyr, chefsjurist Jan Stålhandske, samt handläggarna Nils Enberg, Christer Södergren och 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 2

Telefon 0243-44 50 00
Telefax 0243-44 50 09
www.banverket.se

Beslut

Fastställelse av Tågplan T07.2 (20070107–20070616)

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

Kopia till:

CT
CTP
CTL
CTPL
CTPK
Cjur

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 trafik huvudmän. 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-

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 författingsenlighet 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 banstandard. 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	Tågåkeriet i Bergslagen AB (Tåg- gab)
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)	

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