

**Sökande:**

Skånetrafiken, Region Skåne, 232100-0255  
Andra Avenyen 7  
281 83 Hässleholm

**Motpart:**

Trafikverket  
781 91 Borlänge

**Saken**

Prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende Trafikverkets beslut att inte bevilja Skånetrafiken uppehåll i Kvidinge i Tågplan 2022.

**Transportstyrelsens beslut**

1. Trafikverket har inte behandlat Skånetrafikens ansökan om infrastrukturkapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Trafikverket har inte heller vid kapacitetsplaneringen i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgått Skånetrafikens ansökan om uppehåll i Kvidinge. Trafikverkets hantering strider därför mot 6 kap. 1 och 9 §§ järnvägslagen.
2. Trafikverket ska, när det gäller Skånebanan, från och med Tågplan 2023, i de fall Trafikverket inte tillmötesgår sökandes önskemål om tågläge med hänvisning till bristande robusthet eller punktlighet, på ett tydligt sätt för den sökande kunna redogöra för skälen till detta. Trafikverket ska härvid, om konkreta regler i järnvägsnätsbeskrivningen saknas, kunna redovisa de sakligt grundade och transparenta rutiner som tillämpats vid kapacitetstilldelningen. Detta ska ske senast under samrådet kring det första förslaget till tågplan enligt 6 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen.

3. Trafikverkets beslut att inte ta upp ärendet om uppehåll i Kvidinge till tvistlösning står inte i överensstämmelse med 6 kap. 12 § järnvägslagen.

### **Redogörelse för ärendet**

Skånetrafiken inkom den 5 december 2021 till Transportstyrelsen med en begäran om prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen. Båda parterna har beretts tillfälle att yttra sig. Transportstyrelsen har begärt att få ta del av kompletterande material från Trafikverket som visar vilka konstruktionsregler som ligger till grund för att neka uppehåll i Kvidinge och hur reglerna tillämpats. Transportstyrelsen bedömer att all relevant information har inkommit den 16 februari 2022.

### **Bakgrund**

Skånetrafiken ansökte inför Tågplan 2022 om att få göra uppehåll i Kvidinge på Skånebanan för de så kallade insats-Pågatågen på rutten Helsingborg–Hässleholm–Kristianstad. Så kallade insatståg är tåg som sätts in som förstärkning i rusningstrafik. Dessa uppehåll skulle innebära 30-minuterstrafik på driftplatsen Kvidinge. Trafikverket ansåg att det inte fanns utrymme för uppehåll med hänvisning till robusthet och att uppehåll i Kvidinge tidigare bidragit till punktlighetsproblem. Skånetrafiken hävdar dock att det är andra orsaker än uppehållet som påverkat punktligheten. Uppehåll hade funnits med under Tågplan 2019 och Tågplan 2020. Under Tågplan 2019 var det dock inte fråga om lika många uppehåll som under Tågplan 2020. Inför Tågplan 2021 fick Skånetrafiken avslag på sin begäran med hänvisning till punktlighetsproblem.

### **Yrkanden och inställning**

Skånetrafiken har yrkat att

1. Transportstyrelsen ska pröva hanteringen inför Trafikverkets beslut att inte tilldela uppehåll för Pågatågen i Kvidinge eftersom den vilar på för otydliga och vaga grunder, och att
2. Trafikverket måste ta emot och behandla en begärd tvist, om man går in och slopar ansökta uppehåll för lokaltåg.

Trafikverket har, som det får förstås, bestridit yrkandena.

### **Parternas utveckling av talan**

Skånetrafiken har anfört i huvudsak följande

Pågatågen stannar i Kvidinge en gång per timme. Inför Tågplan 2020 såg Skånetrafiken en möjlighet att införa stopp i Kvidinge för samtliga insatståg vilket skulle skapa 30-minuterstrafik för Kvidinge. Detta diskuterades med

Trafikverket inför beställningen för Tågplan 2020. Tidtabellen beställdes och beviljades av Trafikverket. Inledningsvis i december 2019 försämrades punktligheten. Trafikverket menade att det berodde på det nya uppehållet i Kvidinge. Skånetrafiken och Arriva, som utför trafiken, kunde dock konstatera att förseningarna berodde på att Trafikverkets driftledningscentral gjorde felmanövrar. I april 2020 åtgärdade driftledningscentralen problemen. Det blev då bättre punktlighet med stopp än i Tågplan 2019, då inte alla tåg stannade i Kvidinge. Utöver detta fanns andra godståg och långväga tåg på banan som inte följde sina tilldelade kanaler vilket skapade förseningar. Sommaren och hösten 2020 blev punktligheten sämre, då det uppstod spårfel, samt att man under hösten ledde om ett stort antal godståg på banan. Även här hanterade driftledningscentralen trafiken fel, och bl.a. spårade ett godståg ur. Skånetrafiken har inkommit med grafer som visar hur punktligheten utvecklats på sträckan Helsingborg–Åstorp–Hässleholm under perioden januari 2019–januari 2021.

Skånetrafiken uppger att de inte delar den analys som Trafikverket gör i sitt yttrande den 11 februari 2022. Skånetrafiken och Arriva har gjort ett omfattande arbete kring Pågatågets tidtabeller på Skånebanan utifrån vilket tidtabellen med uppehåll i Kvidinge beställdes för Tågplan 2020. Trafikverket delade då Skånetrafikens analys och godkände tidtabellen. Att året därefter hävda att den är fel när man redan godkänt den en gång verkar märkligt. I analysen ser man att det är bl.a. felhantering av ett ställverk i Åstorp och andra tåg som orsakar förseningar. Ställverket i Åstorp köptes in med funktioner som skulle stödja en snabb hantering. Om funktionerna inte utnyttjas kan lösningen knappast vara att uppehåll på stationer ska tas bort.

Arriva har gjort faktiska mätningar av körtider mellan stationer och uppehållstider under hösten 2018. Det innebar minutjusteringar kopplade till faktisk kör- och uppehållstid som möjliggjorde att alla Pågatåg kunde få uppehåll i Kvidinge samtidigt som det blev mer överskottstid inbyggd i körtiden till Tyringe, Åstorp och Påarp där Pågatågen har systemtågmöten. För sträckan Åstorp–Hyllstofta–Åstorp var det medvetet att det inte fanns någon överskottstid att prata om, men bortom Hyllstofta till Tyringe och Hässleholm och bortom Åstorp till Påarp och Helsingborg var det överskottstid som kunde reglera detta. Arriva och Skånetrafiken tog ett gemensamt beslut att basera ansökan inför Tågplan 2020 på detta.

Trafikverket vägrar att inse att det finns luft i tidtabellerna på ömse sidor om Hyllstofta respektive Åstorp, de vägrar också ta till sig att det inte är Pågatågen i sig som är orsaken till förseningar på Skånebanan utan primärt är det operativa prioriteringar av annan trafik, främst godståg men även SJ Nattåg, som orsakar förseningar för Pågatågen. När SJ Nattåg inte kördes under pandemin hade Arriva inga störningar i uppstarten av morgontrafiken. Till Tågplan 2021 fick både SJ Nattåg och Green Cargo tåg 5230 nya tider som

inte längre störde morgontrafiken i de lägen de fick. ”Kopparpendeln” tåg 4325 är dock ofta ett par timmar sen och kommer in i rusningstrafiken på Skånebanan. Beroende på den operativa prioriteringen kunde det orsaka skada på Pågatågen.

En annan notering till Tågplan 2021 var att Trafikverkets fjärrtågklarerare helt plötsligt kunde flytta tågmöte från Åstorp till Kärreberga vid försening på tåg från Hässleholm, detta för att isolera förseningen till ett tåg. Något som borde vara självklart för vilken fjärrtågklarerare som helst. Trafikupplägget var planerat med samtidiga tågmöten i Åstorp, något som stationen är byggd för och som signalställverket kan klara av. När det nya upp-lägget sattes till Tågplan 2020 observerade Arriva dock via Trafikbilder<sup>1</sup> att Trafikverkets fjärrtågklarerare inte använde spår och signaler på sätt för att kunna klara av det. Arriva och Skånetrafiken gjorde påtryckningar och fick tvinga igenom att tågen skulle byta spår för att slippa att avgående tåg mot Hässleholm inte skulle behöva passera plattformsbommarna vid avgång, något som Trafikverket själva borde kunna inse och initiera. De fick därefter ifrågasätta varför fjärrtågklareraren inte magasinerade tågvägarna vid tågmötet för att bommarna vid Östergatan skulle bli kvar i nedfällt läge och därmed snabba på signalläggningen. Trafikverket, KAM<sup>2</sup> och verksamhetsansvariga, hade i detta skede mage att hävda att ställverket inte klarade av att ha bommarna kvar i nedfällt läge, det var inte byggt för det och att Arriva och Skånetrafiken inte hade kunskap om detta. Detta medförde att Arriva tog direktkontakt med personal på Trafikcentralen (driftledningscentralen, *Transportstyrelsens kommentar*), och fick dem att lägga de tågvägar som Arriva önskade. Arrivas Trafikplaneringschef Tåg fick t.o.m. spela in ett tågmöte från Trafikbilder där man ser signalläggning och bommarna i nedfällt läge som bevisning, och det tog skruv. I april 2020 hade de kunnat programmera TLS:en<sup>3</sup> att hantera detta, och efter det steg punktligheten drastiskt till högre nivåer på Skånebanan än 2019.

Trafikverket har i sin bevisning ”Åstorpsproblematiken” angivit tidsangivelser som inte stämmer. Punktligheten till Tågplan 2021 har inte blivit markant bättre trots slopade uppehåll vid Kvidinge, den har knappt blivit bättre alls och framförallt finns det inga ”bevis” för att det beror på just Kvidinge. Hösten 2020 omladdades många godståg via Skånebanan och

---

Förklaring av olika begrepp (*Transportstyrelsens kommentar*):

<sup>1</sup> Trafikbilder – ett IT-system, som används av Trafikverket och som visar infrastruktur-förvaltarens infrastruktur med spår, signaler och tåg i realtid.

<sup>2</sup> KAM – Key Account Manager, kundansvarig.

<sup>3</sup> TLS – Tågleddningssystemet. TLS gör att trafikledningen delvis automatiseras, i TLS programmeras tågens färdvägar med hjälp av tågens tågnummer.

orsakade stora störningar på Pågatågstrafiken genom den operativa hanteringen, så punktlighetsstatistik från denna period ska inte jämföras med Tågplan 2021.

Skånetrafiken anför, beträffande yrkandet om tvist enligt 6 kap. 12 § järnvägslagen, att Trafikverket nekade att ta upp detta, då det inte gick att peka på att Skånetrafiken var i tvist med ett enskilt tåg. Trafikverket kan därmed när som ta bort uppehåll på stationer, och hänvisa till att man inte tycker att tidtabellen blir robust. Att neka Skånetrafiken att ta upp en tvist i frågan gör att man inte kan få sina synpunkter prövade och värderade. Robust är ett adjektiv, och kan tolkas på många sätt. Det är orimligt att det inte går att begära tvist mot slopade uppehåll med resandetåg, utifrån att Trafikverket anser att banan inte blir robust. Detta gör att Trafikverket kan slopa uppehåll för resandetåg utan att få krav på sig att göra en skriftlig åtgärdsplan för att säkerställa att sökandes behov och önskemål tas tillvara i framtiden. Man ska inte nekas tvist då detta gör att man kan hävda robusthetsproblem och sätta in åtgärder mot ett enskilt trafikföretag utan djupare analys om det är just det trafikföretagets tidtabell som skapar förseningar.

#### Trafikverket har anfört i huvudsak följande

Trafikverket anser att uppehållet i Kvidinge snarare handlar om ifall det sökta läget eller de sökta lägena står i överensstämmelse med Trafikverkets konstruktionsregler. Trafikverket har därför bedömt att detta inte är ett fall som kan avgöras genom tvistlösning enligt 6 kap. 12 § järnvägslagen.

Skånebanan är en enkelspårig bana mellan Helsingborg och Kristianstad som bland annat trafikeras med Skånetrafikens Pågatåg i så kallad 30-minuters trafik. Det finns beroenden i Helsingborg med annan trafik på Västkustbanan och i Hässleholm med annan omfattande trafik på Södra stambanan samt i Kristianstad. Tågmöten är planerade vid flera av driftplatserna på sträckan. Detta gör att trafiken blir känslig även för mindre störningar, eftersom en störning fortplantar sig snabbt.

Skånebanan har haft punktlighetsproblem under tidigare tågplaner, vilket inte minst Skånetrafiken har drabbats av. En grundlig utredning gjordes därför år 2020 i branschsamarbetet Tillsammans för Tåg i Tid. Ett antal orsaker identifierades till punktlighetsproblemen och åtgärder föreslogs. Det visade sig att den planerade körtiden var för kort mellan stationerna Åstorp och Hyllstofta, där tågmöten konsekvent är planerade. Uppehåll för resandeutbyte i Kvidinge påverkade ytterligare. Tiden mellan mötande ankommande och avgående tåg i Åstorp var också för kort eftersom planen förutsatte samma tid för mötande tåg för ankomst och avgång. Det visade sig inte vara genomförbart i praktiken beroende på signalsäkerhetsanläggningen. Även

den planerade tiden för möten mellan godståg och resandetåg var något för snäv. Åtgärder vidtogs i Tågplan 2021 så att problemen kunde minskas.

I arbetet med Tågplan 2021 informerades Skånetrafiken (2020-07-06) om förutsättningarna och konsekvenserna av att tillgodose deras ansökan om uppehåll i Kvidinge för alla tåg, med ovannämnda förklaringar. I tågplanen togs därför uppehållet bort för tågen på sträckan Helsingborg–Kristianstad–Helsingborg.

Inför Tågplan 2022 lämnade Skånetrafiken in ansökan där de önskade uppehållen i Kvidinge med 30-minuterstrafik åter fanns med. Ansökan var identisk med den som Trafikverket inte ansåg tillräckligt robust i Tågplan 2021. Eftersom förutsättningarna för kapacitetstilldelningen var oförändrade mellan Tågplan 2021 och 2022, så inarbetades inte uppehållen i Kvidinge i utkast till Tågplan 2022. Vid tvistlösningsmöte den 7 september 2021 redogjorde Trafikverket för ställningstagandet grundat på de tidigare utredningarna.

Trafikverket har inkommit med anteckningar från tvistlösningsråd den 7 och 14 september 2021. Av anteckningarna från det förstnämnda mötet framgår att Trafikverket anfört att det är samma förutsättningar som ”i fjol” och att det inte finns tid i tågen mellan Åstorp–Hyllstofta. Av anteckningarna från tvistlösningsrådet den 14 september 2021 framgår att en hastighetshöjning på den aktuella sträckan planeras under Tågplan 2023 vilket innebär att resandeutbyte i Kvidinge blir möjligt i Tågplan 2024.

Trafikverket har på fråga från Transportstyrelsen inkommit med kompletterande underlag den 11 februari 2022 där bl.a. följande anges. Skånebanan har haft problem med punktlighet, vilket i ärendet tidigare översänt material från 2020 (”TTT 2016 – analys Skånebanan”) visat. Analysen gav vid hand att en åtgärd för att förbättra punktligheten skulle vara att ta bort uppehåll i Kvidinge för Pågatåg till och från Kristianstad. Trafikverket har gett in utdrag ur två grafiska tidtabeller som visar dels den fastställda trafiken Tågplan 2022 för några av de tåg som inte getts uppehåll i Kvidinge och dels hur trafiken enligt Trafikverkets beräkningar skulle se ut med uppehåll för tågen i Kvidinge. Det anges att uppehåll medför en förskjutning av tågen och eftersom tågen möts med liten tidsmarginal var 15:e minut på den enkelspåriga banan, så ger det omedelbart effekter på efterföljande tåg. Det medför att om uppehåll ska finnas i 30-minuterstrafiken i Kvidinge, så kan inte s.k. ”styv” tidtabell upprätthållas. Trafikverket hänvisar även till ett ingivet dokument ”Åstorpsproblematiken” som visar på förutsättningarna att trafikera vid driftplatsen Åstorp med hänsyn till den tid som är nödvändig för att ställverket ska kunna göra tågvägläggning vid tågmöte. Där beskrivs också hur tidsfördelningen kan se ut för två exempeltåg som möter varandra

på driftplatsen Åstorp och några förklaringar till tidtabellskonstruktion. Trafikverket presenterar där att de två exempeltågen planeras med negativ gångtid och att den extra gångtid som har lagts in i tidtabellen inte räcker till för att kompensera förseningarna som den negativa gångtiden medför. I dokumentet tas även upp förslag på åtgärder på kort och lång sikt. Som föreslagna åtgärder på kort sikt anges att slopa uppehållen på Kristianstadstågen i Kvidinge för att få mer marginal i körtiderna, och att studera tågplanen så att övriga tågmöten är rätt konstruerade. I ett annat ingivet dokument "Skånebanan konstruktion T21 2" finns ett material från 2019 och 2020 som visar på hur punktligheten såg ut med uppehåll i Kvidinge. Det redogörs bl.a. för historiken när det gäller problem med punktligheten och några av de åtgärder som vidtagits för att komma till rätta med dem.

### **Skäl för beslutet**

#### **Aktuella bestämmelser m.m.**

Av 6 kap. 1 § järnvägslagen framgår att 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 denne infrastrukturkapacitet i enlighet med bestämmelserna i denna lag.

I 6 kap. 9 § järnvägslagen anges följande:

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

Infrastrukturförvaltaren ska 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 ska ges möjlighet att yttra sig över förslaget till tågplan. Tidsfristen för att yttra sig får inte understiga en månad.

Av 6 kap. 12 § järnvägslagen framgår att om en intressekonflikt mellan två eller flera sökande inte kan lösas, ska infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett förfarande för skyndsamt tvistlösning.

Rätten för ett järnvägsföretag eller någon annan sökande att hänskjuta tvister till Transportstyrelsen om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt järnvägslagen står i överensstämmelse med lagens 5–7 kapitel eller föreskrifter som meddelats i anslutning till dessa kapitel framgår av 8 kap. 9 § järnvägslagen och 1 kap. 2 § järnvägsförordningen (2004:526).



I Trafikverkets Järnvägsnätsbeskrivning 2022 redogörs för tilldelning av infrastrukturkapacitet. I avsnitt 4.2.2 anges bl.a. följande. Dokument av typen konstruktionsregler med mera, som ger mer ingående information om hur tågplanarbetet genomförs, finns i det externa arbetsrummet Kundinformation järnväg (behörighet krävs). Vidare anges i avsnitt 4.2.2.2 bl.a. följande om planeringsförutsättningar i tilldelningsprocessen. Tilldelningsprocessen syftar till att uppnå en årlig tågplan som ger järnvägsföretagen förutsättningar för att leverera högkvalitativ järnvägstrafik som tillgodoser marknadens behov av järnvägstransporter. Tågplanen ska vara konstruerad så att det finns förutsättningar för att upprätthålla mycket hög punktlighet i hela trafiksystemet. Den ska vara välplanerad och robust. Risken för onödiga störningar i trafiken ska minimeras genom att inte bygga in hög störningskänslighet i tågplanen. Trafikverket använder bl.a. följande planeringsförutsättningar under tilldelningsprocessen: förplanerade godstågslägen (PaPs) för ScanMed RFC, planerade större banarbeten, kapacitetsplaner, kapacitetsrestriktioner, banarbetstillägg, servicefönstertillägg, riktlinjer för täthet mellan tåg, retardationstillägg, noder i järnvägssystemet, samt simulering av körbarhet.

## Transportstyrelsens bedömning

### *Utgångspunkter för prövningen*

Skånetrafiken har begärt prövning av tvist avseende hanteringen av Skånetrafikens uppehåll i Kvidinge. Något särskilt yrkande om att ändra tilldelningen för den del av Tågplan 2022 som nu återstår har inte framförts. Prövningen avser därmed inte tilldelning utan hanteringen i ett långsiktigt perspektiv och innebörd av gällande regler i förhållande till den aktuella trafiken på Skånebanan.

### *Krav på Trafikverkets hantering av Skånetrafikens ansökan*

Av 6 kap. 1 § järnvägslagen framgår att infrastrukturförvaltaren ska agera på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt i kapacitetstilldelningsprocessen. I 6 kap. 5 § samma lag finns bestämmelser om infrastrukturförvaltarens skyldighet att upprätta en beskrivning av järnvägsnätet. Syftet med denna järnvägsnätsbeskrivning är att säkerställa inflytande och insyn över villkoren och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Av järnvägsnätsbeskrivningen ska framgå vilken infrastruktur som är tillgänglig, samt information om villkoren för tillträde till och utnyttjande av infrastrukturen och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet. I förarbetena till bestämmelserna (prop. 2003/04:123 s. 117) talas bl.a. om att infrastrukturförvaltaren, dvs. Trafikverket, har en monopolställning och att systemen för kapacitetstilldelning bör möjliggöra lika och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen för alla som har rätt att organisera och utföra trafik.



Trafikverket bör tilldela kapacitet på ett sätt som ger järnvägsföretag och andra organisatörer av järnvägstrafik klara och överensstämmande signaler, så att de kan fatta rationella beslut. I 6 kap. 9 § järnvägslagen anges att infrastrukturförvaltaren i så stor utsträckning som möjligt ska tillmötesgå sökandens ansökan om infrastrukturkapacitet. Vidare anges vilka hänsynstaganden som ska göras när förslaget till tågplan tas fram. Av förarbetena till bestämmelsen (prop. 2003/04:123 s. 118) framgår bl.a. att planeringen av tåglägen i tågplaneprocessen ska ta sin utgångspunkt i sökandenas önskemål om infrastrukturkapacitet som kommer i uttryck i ansökningarna. Utgångspunkten bör vara att sökandenas frihet att själva precisera vilken kapacitet de önskar inte får inskränkas. Med utgångspunkt från ansökningarna och med beaktande av behovet av reservkapacitet ska infrastrukturförvaltaren sedan upprätta ett utkast eller förslag till tågplan. Sökandens önskemål om användning antas leda till samhällsekonomisk effektivitet vilket är en grundläggande målsättning för tilldelningsförfarandet (jfr prop. 2003/04:123 s. 109 f.).

För att de sökande ska kunna fatta rationella beslut när de ansöker om kapacitet måste de alltså känna till förutsättningarna för att bedriva trafiken. I järnvägsnätsbeskrivningen 2022 presenteras inte någon information om villkor för tillträde till och utnyttjande av infrastrukturen på Skånebanan som skulle kunna bli avgörande för tvisten. En fråga av väsentlig betydelse blir därför vilka krav som kan ställas på Trafikverkets agerande i ansökningsfasen och konstruktionsfasen när det gäller Skånetrafikens ansökan. Det handlar alltså om den information som finns tillgänglig inför att sökande ska lämna in sin ansökan och under samrådet när tågplanen tas fram (6 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen).

#### *Trafikverkets ansvar för att skapa robust trafik*

Trafikverket har hänvisat till krav på robusthet för att neka Skånetrafiken uppehåll i Kvidinge. Transportstyrelsen konstaterar att vare sig järnvägslagen eller förarbetena till lagen innehåller några uttryckliga regler om robusthet eller punktlighet som infrastrukturförvaltare kan ta stöd i gentemot anspråk från sökande på att få sina önskemål om kapacitet tillgodosedda.

Transportstyrelsen anser samtidigt att det är en förutsättning för en fungerande järnvägstrafik att infrastrukturförvaltaren står som garant för att den tilldelade kapaciteten också är användbar med en rimlig grad av tillförlitlighet. Ett visst stöd för detta finns i direktiv 2012/34/EU<sup>4</sup> som tillsammans med tidigare direktiv på området ligger till grund för järnvägslagens bestämmelser om kapacitetstilldelning. I skäl 49 till direktivet anges att det är

---

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

viktigt att infrastrukturförvaltaren säkerställer att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett sätt som återspeglar behovet av att bibehålla och förbättra nivån på tjänsternas tillförlitlighet.

Transportstyrelsen bedömer därför att det är Trafikverkets ansvar att avgöra vilken kapacitet som medför punktlig trafik och därmed finns tillgänglig att tilldela sökande. Detta ansvar medför krav på att beslut fattas på goda underlag, med användning av objektiva parametrar, och på ett sätt som medger insyn. I avsaknad av konkreta regler faller det på infrastrukturförvaltaren att säkerställa och vid behov redovisa att rutiner och arbetssätt som garanterar robusthet inte otillbörligen inskränker på sökandes anspråk på att nyttja infrastrukturen. Kapacitetstilldelningsprocessen ska präglas av transparens. Trafikverket behöver därför kunna redovisa att rutiner och arbetssätt för att uppnå robusthet inte inskränker på Skånetrafikens anspråk på att nyttja infrastrukturen.

*Är Trafikverkets hantering förenlig med regelverket? (besluts punkt 1)*

En central fråga är vilken information som funnits tillgänglig för Skånetrafiken inför ansökan om kapacitet och under samrådet kring det första förslaget till tågplan. Genom den ovan nämnda järnvägsnätsbeskrivningen känner Skånetrafiken till de planeringsförutsättningar som gäller generellt för kapacitetstilldelningen och hur en ansökan av kapacitet ska lämnas in. I järnvägsnätsbeskrivningen presenteras inga specifika planeringsförutsättningar för Skånebanan. När ansökningarna om kapacitet har kommit in konstruerar Trafikverket tågplanen med hjälp av interna konstruktionsregler och andra styrande dokument (exempelvis bantillägg och nodtillägg) som kan anpassas till den enskilda situationen. Det framgår att Skånetrafiken känt till Trafikverkets utredning inom ramen för branschsamarbetet Tillsammans för Tåg i Tid ”TTT 2016 – analys Skånebanan”, där Trafikverket redogör för sin uppfattning om problematiken vid Skånebanan och presenterar några förslag på förändringar. I analysen redovisas inga generella konstruktionsregler för Skånebanan. Vad avser Trafikverkets dokument ”Åstorpsproblematiken” noterar Transportstyrelsen att man enbart för ett resonemang kopplat till Skånetrafikens Pågatåg. Trafikverket beaktar inte annan trafik som också har en potentiell påverkan på vilken kapacitet som finns tillgänglig. Inte heller framgår av dokumentet ”Skånebanan konstruktion T21 2” några närmare detaljer kring hur konstruktionen av Skånebanan gått till. Skånetrafiken har fått information om de indragna uppehållen vid samrådsmöten den 7 och 14 september 2021, men även denna information synes enligt Transportstyrelsens bedömning vara alltför knapphändig när det gäller skälen för de nekade uppehållen.

Det har inte framkommit annat än att Skånetrafikens tåglägen anpassats till ett läge med önskad robusthet i ett skede då tågplanen redan i praktiken är

färdigkonstruerad. Transportstyrelsen kan inte bedöma vilka förändringar i förslaget till tågplan som är rimliga att göra i detta skede då en stor mängd tåglägen redan är konstruerade med tidsmarginaler för att uppnå en robust bana. Trafikverket borde ändå, enligt Transportstyrelsens bedömning, senast inför samrådet kring det första förslaget till Tågplan 2022 ha gjort en ordentlig analys av om uppehåll i Kvidinge hade kunnat inrymmas i tågplanen. Skånetrafikens önskemål om tåglägen med uppehåll i Kvidinge bör alltså finnas med redan i inledningsskedet när tågplanen konstrueras. Om konstruktionsreglerna är tillräckligt tydliga för de sökande och redovisas på förhand vet de sökande vad de har att förhålla sig till. Detta blir särskilt viktigt när det gäller en bana som är så högtrafikerad och har så omfattande och komplex trafik som Skånebanan. Transportstyrelsen har via Trafikverkets hemsida tagit del av dokumentation om arbetet med konstruktionsregler för Värmlandsbanan. Även på denna bana har det enligt Trafikverket varit svårt att uppnå robusthet. Trafikverket har därför arbetat med att ta fram nya regler och strategier för kapacitetstilldelning. Transportstyrelsen bedömer att erfarenheterna av ett sådant arbete med fördel även skulle kunna användas för Skånebanan.

Vid en sammantagen bedömning finner Transportstyrelsen således att den utredning som Trafikverket presenterat inte med tillräcklig tydlighet visar vilka överväganden som gjorts för att neka Skånetrafiken uppehåll i Kvidinge. Trafikverket har inte kunnat redovisa sakligt grundade och transparenta rutiner som tillämpats vid kapacitetstilldelningen. Transportstyrelsen anser därmed att Trafikverkets hantering inte uppfyller kraven på konkurrensneutralitet och icke-diskriminering i 6 kap. 1 § järnvägslagen. Trafikverket ska vidare, enligt bestämmelser i järnvägslagen, i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet. Den nyss nämnda bristfälliga hanteringen av Skånetrafikens ansökan om uppehåll innebär därmed även att Trafikverket, enligt Transportstyrelsens bedömning, inte har hanterat Skånetrafikens ansökan om kapacitet i enlighet med 6 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen.

#### *Åtgärder inför kommande tågplan (besluts punkt 2)*

Skånebanan är en sträcka med omfattande trafik där en försening snabbt sprider sig över stora delar av Trafikverkets järnvägsnät. Av underlaget i ärendet framgår att tidhållningsproblem uppkommer år efter år och att det därför pågått ett analysarbete för den aktuella sträckningen. Skånetrafiken beviljades i Tågplan 2019 och 2020 uppehåll i Kvidinge för insatstågen, men nekades uppehåll i Tågplan 2021 som en åtgärd för att hantera punktlighetsproblematiken på banan.

Transportstyrelsen noterar att det underlag som Trafikverket presenterat inte innehåller någon analys av hur åtgärden att ta bort uppehållet i Kvidinge har

påverkat punktligheten på Skånebanan. En utredning av vilken effekt åtgärden har haft och huruvida punktligheten har förbättrats borde därför vara en lämplig åtgärd för Trafikverket att genomföra inför Tågplan 2023.

Transportstyrelsen kan inte se annat än att Trafikverkets analysarbete för Skånebanan bör fortsätta, framför allt när det kommer till vilken kapacitet Skånebanan kan hantera och på vilket sätt detta lämpligen bör ske. Trafikverket bör även ta till sig den analys gällande förbättringar av punktligheten och möjligheten att göra uppehåll i Kvidinge som Skånetrafiken redogjort för i ärendet. Trafikverket ska därför från och med Tågplan 2023, i de fall Trafikverket inte tillmötesgår Skånetrafikens önskemål om tågläge med hänvisning till bristande robusthet eller punktlighet, på ett tydligt sätt för Skånetrafiken kunna redogöra för skälen till detta. Om konkreta regler i järnvägsnätsbeskrivningen saknas, ska Trafikverket kunna redovisa de sakligt grundade och transparenta rutiner som tillämpats vid kapacitetstilldelningen. Detta ska ske senast under samrådet kring det första förslaget till tågplan enligt 6 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen. Detta gäller naturligtvis i förhållande till samtliga sökande av kapacitet på Skånebanan, inte enbart Skånetrafiken som hänskjutit tvisten i det aktuella fallet.

Nämnas bör i sammanhanget det som Trafikverket förmedlade under tvistlösningsrådet den 14 september 2021. Då angavs att under 2023 kommer en hastighetshöjning att genomföras vilket medför att resandeutbyte i Kvidinge kommer att vara möjligt till Tågplan 2024. Det är positivt att en hastighetshöjning på sträckan kan leda till ökat kapacitetsutnyttjande. Transportstyrelsen vill ändå betona vikten av att analysarbetet av konstruktionsförutsättningarna på Skånebanan fortsätter i syfte att uppfylla kraven på konkurrensneutralitet och icke-diskriminering.

*Trafikverkets nekande av tvist enligt 6 kap. 12 § järnvägslagen  
(beslutspunkt 3)*

Eftersom Skånetrafiken inte var nöjda med att uppehåll i Kvidinge inte beviljades för insatstågen begärde de tvistlösning hos Trafikverket. Trafikverket nekade tvistlösning med hänvisning till brist på intressekonflikt mellan två eller flera sökande. Av Trafikverkets yttranden framgår med tydlighet att trafiken på Skånebanan är beroende av annan trafik som når Helsingborg, Hässleholm och Kristianstad. Det anges att tågmöten är planerade vid flera av driftplatserna, vilket gör trafiken känslig även för mindre störningar eftersom störningen fortplantar sig snabbt.

Skånebanan är en högtrafikerad enkelspårsbana med en heterogen trafikering bestående av regional-, gods- och fjärrtågstrafik. Den komplexitet som gäller för kapacitetstilldelningen vid Skånebanan påverkar alla sökande. Det handlar alltså inte enbart om att Skånetrafiken inte skulle uppfylla kraven i Trafikverkets konstruktionsregler. Utöver detta finns motstående intressen i fråga om önskade tåglägen mellan sökande på Skånebanan; detta även om

någon annan sökandes specifika tågläge inte har varit föremål för diskussion i ärendet. Trafikverket kan därför enligt Transportstyrelsens bedömning inte hänvisa till brist på intressekonflikt som ett skäl för att inte ta upp ärendet till tvistlösning.

Transportstyrelsen bedömer sammanfattningsvis att intressekonflikt med andra sökande har förelegat och att Trafikverket borde ha tagit upp ärendet till tvistlösning. Trafikverket har därmed inte uppfyllt kravet i 6 kap. 12 § järnvägslagen.

### **Hur man överklagar**

Detta beslut kan överklagas. Överklagandet ska vara skriftligt och ni ska ange vilket beslut som överklagas och vilken ändring ni vill ha.

Överklagandet ska ställas till Förvaltningsrätten i Linköping men skickas till Transportstyrelsen, Box 267, 781 23 Borlänge. Överklagandet ska ha kommit till Transportstyrelsen inom tre (3) veckor från det att ni tog del av detta beslut, eller, om ni företräder det allmänna och beslutet överklagas till en förvaltningsrätt eller kammarrätt, inom tre (3) veckor från den dag då beslutet meddelades.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschef Christina Gleisner, sektionschef Carl von Utfall Danielsson, utredarna Anna Westerberg och Gustav Sjöblom samt juristen Susanna Angantyr, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör