

Sökande

Svenska Tågkompaniet AB
Centralplan 3
803 11 Gävle

Motpart

Trafikverket
781 89 BORLÄNGE

Saken

Prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende Trafikverkets avstängningsbeslut TRV 2010/87612.

Beslut

Trafikverket hade rätt att periodvis stänga av trafiken på sträckan Skinnskatteberg – Frövi för att reparera hjälpkraftsystemet. Trafikverket skulle dock tidigare ha informerat de berörda järnvägsföretagen om att avstängningen skulle göras och givit dem mer tid för förberedelser efter det att det definitiva beslutet om avstängning hade fattats.

Bakgrund

Vid inkoppling av en transformatorstation den 29 september 2010 kom anläggningen av misstag att belastas med 22 000 volt i stället för 11 000 volt. Detta ledde till att samtliga transformatorer på sträckan mellan Skinnskatteberg och Frövi slogs ut, vilket medförde att hela hjälpkraftanläggningen blev spänningslös. Därmed slutade de signaler längs banan som reglerar tågtrafiken, liksom vägskyddsanläggningar att fungera. Även växelvärme samt varmgångs- och tjuvbromsdetektorer sattes ur funktion.

Som en tillfällig lösning monterade Trafikverket 21 mobila elaggregat samt bytte ut trasiga likriktare. På eftermiddagen den 5 oktober började Trafikverket återställa hjälpkraftanläggningen. Detta arbete pågick under tio av de närmast följande elva dagarna. Arbetet krävde att tågtrafiken måste ställas in på hela sträckan, vanligen c:a fem timmar per dag. De berörda järnvägsföretagen informerades om de tider Trafikverket beslutat om trafikavbrott genom ett e-postmeddelande 25 timmar före det första avbrottets början.

Yrkanden och inställningar

Svenska Tågkompaniet AB

Svenska Tågkompaniet AB (Tågkompaniet) vill att Transportstyrelsen prövar lagligheten i det av Trafikverket fattade beslutet, TRV 2010/87612, att periodvis stänga sträckan Skinnskatteberg – Frövi för reparation av hjälpkraftsystemet under perioden 5/10 – 15/10 2010. Tågkompaniet menar att Trafikverket saknar stöd i järnvägslagen att fatta ett sådant beslut.

Trafikverket

Trafikverket anser sig ha agerat helt enligt de lagar och krav som ställs på en infrastrukturförvaltare. Trafikverket har tagit hänsyn till allmänheten, miljön och säkerheten för transporter på järnvägen.

Parternas utveckling av talan

Tågkompaniet har i huvudsak anfört följande

Tågkompaniet anser att Trafikverket kunde upprätthålla signalsäkerhetsanläggningarna funktionalitet genom en kombination av reservverk och batteribyten.

Meddelandet om trafikavbrott, som kom med 25 timmars varsel, hade inte föregåtts av något samråd. Trafikverkets påstående att de valda arbetstiderna påverkar minst antal tåg stämmer inte. Meddelandet var inte på något sätt förenligt med tidigare beslut om kapacitetstilldelning. Kriteriet "minst antal tåg" måste dessutom ifrågasättas eftersom det inte speglar det samhällsekonomiska värdet av tågen.

För Tågkompaniets del drabbades de intäktsmässigt viktigaste tågen. Dessutom fanns inga möjligheter att gå in i bokningssystemet och spärra bort anslutningar. Detta innebär att resande blev strandsatta och Tågkompaniet tvingades stå för taxi över mycket långa sträckor eller hotell-övernattnings kombinerade med måltider.

Tågkompaniet protesterade mot Trafikverkets beslut och menade att arbetet mycket väl kunde utföras en kortare period, gärna veckoslut, där 24-timmarspass kunde erbjudas.

Infrastrukturförvaltare har laglig rätt att stänga en bandel i vissa fall men bortfall av hjälpkraft utgör inte grund för en sådan åtgärd.

Tågkompaniet konstaterar att det i detta fall gick att upprätthålla tågtrafiken även om det krävdes betydande insatser för att möjliggöra detta. Att Trafikverket saknade uthållighet för att åtgärda det uppkomna felet på ett sådant sätt att tågtrafiken inte stördes utgör inte legal grund för att fatta beslut om att ställa in tågtrafiken. Trafikverket valde det företagsekonomiskt billigaste sättet att arbeta i stället för att arbeta under tider då konsekvenserna för trafiken liksom de samhällsekonomiska konsekvenserna blivit mindre.

Trafiksäkerheten var tillgodosedd. Om det hade förelegat en så stor risk för trafiksäkerheten som Trafikverket anförde skulle trafiken helt ha stoppats. Det finns ytterligare redundans i trafikföreskrifter för hur felaktiga vägskyddsanläggningar och huvudsignaler ska hanteras av förare och tågklarare. Trafikverket hade inte heller beaktat den försämrade säkerhet som kan bli följden av att trafik förs över från järnväg till väg. Miljökonsekvenserna av buller torde vara försumbart. Elaggregatens koldioxidutsläpp måste vägas mot utsläppen från ersättningsbussar och taxi.

Trafikverket har i huvudsak anført följande

Trafikverket gjorde bedömningen de akuta åtgärderna som vidtogs inte höll tillräcklig hög driftsäkerhet för drift under en längre period eftersom de elverk som kan användas vid en sådan situation inte är konstruerade för drift 24 timmar om dygnet. Ett haveri på något av reservverken kunde ha fått konsekvenser för järnvägstrafiken i form av oplanerade passager av signaler mot stopp. Det i sin tur kan leda till hjulskador på lok och vagnar, skador på infrastrukturen eller i värsta fall urspårningar.

Vid ett haveri kan också vägskyddsanläggningar komma att sluta fungera och risker uppstått för kollisioner mellan järnvägs- och vägfordon. Under den period som de akuta åtgärderna var i drift inträffade tre stycken haverier av reservverk dock utan följd av en avvikelse, tillbud eller olycka.

Trafikverket skall i rollen som infrastrukturförvaltare även ta hänsyn till miljön. De mobila reservverk som var i drift dygnet runt släppte ut en stor mängd koldioxid. Under perioden då reservverken var i drift förbrukades cirka 3000 liter bränsle. Bullret som uppstår av dessa elverk kan också störa boende i

närheten av järnvägen. Därför var det viktigt att Trafikverket agerade snabbt för att återställa infrastrukturen till det normala igen.

Lagen föreskriver att Trafikverket som infrastrukturförvaltare ska vidta nödvändiga åtgärder för att återställa infrastrukturen till det normala. Lagen ger även Trafikverket en möjlighet, om förhållandena kräver det, att utan förvarning genomföra de reparationer som anses vara nödvändiga. I detta fall krävdes inte detta, då Trafikverket förvarnade järnvägsföretag med tilldelad kapacitet med 25 timmars varsel att Trafikverket avsåg att återställa infrastrukturen till det normala. Det anser Trafikverket vara i tillräckligt god tid för järnvägsföretagen att planera om sin trafik med hjälp av Trafikverkets driftledningscentraler.

Trafikverket instämmer i Tågkompaniets påstående gällande påverkan av minst antal tåg. Det var dock omöjligt att genomföra återställningen av anläggningen enbart på helgerna p.g.a. av att Trafikverkets entreprenörer inte kunde tillhandahålla tillräckligt med personal. Istället valde Trafikverket alternativ två, att välja bästa möjliga tillfälle för återställningen med hänsyn till antalet tåg och arbetstidskrav för de tillfrågade entreprenörerna.

Trafikverket anser inte att händelsen är en röjnings- eller nödsituation utan ett tekniskt missöde som orsakat så pass stora skador på infrastrukturen att Trafikverket var tvunget att återställa förhållandet till det normala så snart som möjligt med hänsyn till boende i närheten av järnvägen, miljöpåverkan och framförallt säkerheten för transporter på järnvägen. Alla berörda järnvägsföretag utom Tågkompaniet ansåg att reparationsåtgärderna skulle vidtas så fort som möjligt. Trafikverket försökte i sin planering att få till stånd reparationen så snart det varit möjligt samt med så begränsad störning av tågtrafiken som möjligt.

Skäl för beslutet

Järnvägsföretag har rätt att utnyttja infrastrukturen i enlighet med de trafikeringsavtal som träffats med infrastrukturförvaltaren. I det mycket komplexa system med många inbördes beroenden som järnvägen utgör är det dock ofrånkomligt att störningar uppkommer som förorsakar att tågen inte alltid kan framföras i enlighet med sina tidtabeller. Enligt 6 kap. 17 § första stycket järnvägslagen ska infrastrukturförvaltaren vid störningar i järnvägstrafiken vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. I andra stycket anges att om förhållandena kräver det får infrastrukturförvaltaren i en röjnings- eller nödsituation utan förvarning och för den tid som behövs för reparationer vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning.

Järnvägslagen ställer alltså krav på infrastrukturförvaltaren att aktivt verka för att vid störningar se till att trafiken flyter enligt tågplanen. Detta kan vid störningar av mer rutinmässig karaktär innebära att i det operativa läget exempelvis flytta tågmöten till en annan driftplats än planerat. Beslut om sådana åtgärder måste fattas med mycket kort varsel, vilket med nödvändighet innebär att någon förvarning som regel inte är möjlig.

Det måste dock observeras att infrastrukturförvaltarens befogenheter att utan förvarning vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning förutsätter att förhållandena kräver det. Det innebär att om det visserligen finns skäl att t.ex. ställa in eller leda tåg en annan väg, men att det inte är brådskande att utföra de nödvändiga reparationerna, ska infrastrukturförvaltaren förvarna om detta. Hur tidigt en sådan förvarning ska utfärdas beror givetvis på situationen, som t.ex. hur många tåg som berörs, vilka transporter det rör sig om, hur lång tid restriktionerna ska gälla etc.

Infrastrukturförvaltaren har således skyldighet dels att tillhandahålla den kapacitet som överenskommit i trafikeringsavtal, dels återställa trafiken till det normala vid störningar oavsett vem som orsakat störningen. Bestämmelserna i 6 kap. 17 § järnvägslagen reglerar den skyldighet infrastrukturförvaltaren har i det avseendet. I andra stycket medges infrastrukturförvaltaren att, under vissa förutsättningar vidta åtgärder utan förvarning.

Även om det inte är explicit uttalat i järnvägslagen ligger det i infrastrukturförvaltarens ansvar att hålla järnvägsinfrastrukturen i gott skick även att förebygga störningar i största möjliga utsträckning. Trafikeringsavtal bör innehålla sådana kompensationsklausuler att det är i infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagets intressen att leverera kapacitet respektive framföra tågen i enlighet med avtalet.

Reservaggregatens driftsäkerhet är lägre än den ordinarie strömförsörjningen vilket innebar större risker för att signaler och vägskyddsanläggningar inte skulle fungera. Det finns visserligen regler för hur lokförare och tågklarerare ska agera i sådana situationer, men när hjälpkraften slogs ut medförde det i vart fall potentiella risker både för säkerheten och för tågföringens kvalitet. Att hjälpkraften förr eller senare måste repareras är ostridigt. Tågkompaniet menar att detta kunde göras under en kortare period, gärna veckoslut för att minska de trafiksäkerhetsmässiga och miljömässiga konsekvenserna.

Trafikverket hade alltså rätt att stänga trafiken för att utföra det nödvändiga underhållsarbetet, men verket hanterade inte kommunikationen med berörda järnvägsföretag på ett nöjaktigt sätt. Den första kontakten som togs med järnvägsföretagen var ett e-mail 2010-10-04 då avstängningen av sträckan

presenterades som ett faktum. Trafikverket visste dock redan den 29 september om att reparationer skulle bli nödvändiga. Trafikverket började redan då att planera för arbetet men informerade inte järnvägsföretagen om detta.

Det är begripligt att Trafikverket inte kunde ange ett specifikt datum tidigare eftersom det inte var känt när den materiel som behövdes för reparationerna skulle finnas tillgänglig, men verket borde redan när skadans omfattning och konsekvenser blev kända tydligt ha beskrivit vad som hänt och vilka åtgärder man såg framför sig, bl.a. samt hur lång tid återställandet beräknades ta. Att ställa krav på Trafikverket att göra en fullständig utredning av olika alternativ för att avgöra när arbetet helst skulle utföras utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv är dock inte rimligt. Det fanns däremot tid för samråd med samtliga järnvägsföretag innan beslutet om avstängning fattades. När Trafikverket därefter hade fått besked om att materiel för reparationerna fanns tillgänglig och att reparationerna således kunde genomföras borde järnvägsföretagen givits längre tid för att i detalj planera för trafikavstängningen. En total avstängning under fem timmar per dag under tio dagar kräver ett relativt stort planeringsarbete hos de berörda järnvägsföretagen. Inte minst viktigt är att företagen ges tid att informera sina kunder om avbrottet.

Trafikverket hade således rätt att införa trafikavbrott för att återställa hjälpkraftanläggningen. Trafikavbrottet skulle dock ha föregåtts av samråd och därefter en förvarning betydligt tidigare än vad som skedde i detta fall.

I den slutliga handläggningen av detta ärende, som beslutats av väg- och järnvägsdirektör Birgitta Hermansson, har deltagit enhetscheferna Heléne Jarefors och Åsa Tysklind, juristen Åke Lewerentz och handläggaren Anders Mattsson, den senare föredragande.

Transportstyrelsens beslut kan överklagas (se bilaga).

Birgitta Hermansson
Väg- och järnvägsdirektör