

Sökande

Veolia Transport Sverige AB
Box 1820
171 24 SOLNA

Motpart

Trafikverket
781 89 BORLÄNGE

Saken

Prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende Trafikverkets användande av promemorian ”Planeringsförutsättningar Stockholm C – Karlberg” vid kapacitetstilldelning och Trafikverkets beslut av den 12 mars 2010.

Beslut

Trafikverket har rätt att använda promemorian ”Planeringsförutsättningar Stockholm C – Karlberg” (F10-2876/TR00) vid kapacitetstilldelning.

Trafikverkets beslut den 12 mars 2010 att avslå begäran om kapacitetstilldelning för tågläge för tåg 7155 från och med den 16 augusti 2010 till och med den 11 december 2010 med stöd av promemorian står inte i strid med järnvägslagen (2004:519) eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Bakgrund

Veolia Transport Sverige AB (Veolia) ansökte den 12 mars 2010 om kapacitet för tåg 7154 och 7155 för tiden den 16 augusti till och med den 11 december 2010. Trafikverket avslog i beslut samma dag Veolias begäran. I Trafikverkets beslut anges bl.a. att Trafikverket anser att det blir svårt att kryssa över en så viktig ”pulsåder” och att annan trafik, t.ex. pendeltågstrafik, kan påverkas negativt. Av den skriftväxling som förekommit i ärendet framgår att en promemoria om planeringsförutsättningar för Stockholm C – Karlberg (F10-2876/TR00) har legat till grund för Trafikverkets beslut.

Av promemorian framgår bl.a. följande. Rundgång på Stockholm C/Norra Bantorget accepteras endast under lågtrafik, dvs. lördag från kl. 14.00 till söndag kl. 14.00, eller vid trafikstörningar. Under övriga tider vänds loktåg i Hagalund med en minsta tid mellan ankomst till och avgång från Stockholm C av 120 minuter. Tid för av- och påfurnering tillkommer i förekommande fall.

Tågläge för tåg 7154 innebär ankomst till Stockholm C kl. 18.15 och tågläge för tåg 7155 innebär avgång från Stockholm C kl. 19.00. Tillämpningen av promemorian medför att Veolia, som trafikerar med lokdragna tåg och vagnar, inte kan utnyttja tågläge för tåg 7155 eftersom tåget inte hinner ankomma till Stockholm C kl. 18.15 och vända vid Hagalund för att sedan avgå kl. 19.00 från Stockholm C. Ett SMS-tåg (serial-multiple-system) eller en motorvagn har inte behov av rundgång på samma sätt och skulle kunna utnyttja tågläget. För att Veolia i praktiken ska kunna utnyttja tåglägena med ankomst Stockholm C kl. 18.15 och avgång Stockholm C kl. 19.00, förutsätts att rundgång får ske vid Norra Bantorget.

Yrkanden och inställningar

Veolia Transport Sverige AB

Veolia begär att Transportstyrelsen dels prövar om Trafikverkets promemoria ”Planeringsförutsättningar Stockholm C – Karlberg” har någon relevans vid tilldelning av tåglägen generellt, dels prövar om Trafikverket gjorde rätt i att avslå Veolias ansökan om tågläge 7155 för tiden 16 augusti 2010 – 11 december 2010 med hänvisning till nämnda promemoria.

Trafikverket

Trafikverket anser att promemorian behövs för att göra tågplanen robust och ge den en återhämtningsförmåga. Trafikverket menar att Veolia, då företaget inte tilläts fortsätta vända på Norra Bantorget, avstod från tågläge för tåg 7155 tills vidare och att Veolia inte återkommit till Trafikverket i ärendet.

Parternas utveckling av talan

Veolia Transport Sverige AB har i huvudsak anfört följande

Trafikverkets promemoria är ett sidodokument till järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) 2011 och är publicerad på ett avgränsat sätt för att tydliggöra att den inte ingår i själva JNB 2011-förutsättningarna.

Veolia trafikerar sedan den 1 oktober 2010 dagligen sträckan Malmö-Stockholm med lokdragna tåg och vagnar. Veolia har behov av effektiv fordonsanvändning och reagerar framför allt på avsnittet ”Vändande tåg

söderifrån” i promemorian som förbjuder användning av loktåg vid vändning på trafikplats Norra Bantorget och kräver minst 120 minuter mellan ankommande loktåg till Stockholm C och avgående loktåg från Stockholm C med samma tågsätt vid vändning vid verkstaden i Hagalund. Veolia anser att kapacitet ska sökas och tilldelas efter tillgänglig kapacitet efter tydliga prioriteringsprinciper och inte efter vilka fordonstyper som järnvägsföretaget använder. Det är inte förenligt med Trafikverkets uppdrag att bestämma vilka ”vändtider” i fordonsomlopp som järnvägsföretagen ska använda. En vändning på Norra Bantorget går att göra vid många av de tidpunkter där Trafikverket hävdar motsatsen. Användningen av tågsätt begränsas och därmed skapas en konkurrensnackdel för järnvägsföretag med lokdragna tåg.

Veolia har under Tågplan 2010 (T10) tilldelats kapacitet för tåg 7154 och 7155 till och med den 15 augusti 2010, med vändning vid Norra Bantorget, men nekats kapacitet för samma trafikupplägg från och med den 16 augusti 2010 med hänvisning till Trafikverkets promemoria. Trafikverket har informerat Veolia om att kapacitet har funnits tillgänglig för själva rundgången men menat att tågrörelsen mellan Stockholm C och Norra Bantorget (tåg 97154) skulle kunna påverka pendeltågstrafiken.

Promemorian begränsar starkt användandet av loktåg där rundgång med lok krävs. Detta främjar inte ett optimalt kapacitetsutnyttjande av infrastrukturen vid varje enskilt tillfälle och begränsar kapacitetsanvändningen och därmed även den samhällsekonomiska nyttan. Detta är inte förenligt med Trafikverkets uppdrag och gällande lagstiftning.

Trafikverket har i huvudsak anfört följande

Det statliga järnvägsnätet är över lag hårt belastat och sträckan från Stockholms Central via Norra Bantorget till Karlberg tillhör de delar som är allra hårdast belastade och utgör därför en flaskhals i järnvägssystemet. Trafiken vid Stockholms Central har påverkan på en stor andel av resterande trafik på järnvägen i landet.

För att maximera utnyttjandet av infrastrukturen är det därför angeläget att användandet av kapaciteten vid just Stockholms Central är optimerad. Det stränga kapacitetsutnyttjandet ger också en höggradig känslighet vilket innebär att även mycket små förseningar kan få stora konsekvenser för trafiken som helhet. Ett hårt tryck på kapaciteten gör att återhämtningsförmågan vid trafikstörningar blir dålig. För att utnyttja kapaciteten på bästa sätt krävs noga övervägande vid planeringen av de enskilda tåglägena.

Banverket (numera Trafikverket, *Transportstyrelsens anmärkn.*) har i promemorian sammanställt ett antal hållpunkter som utgör samlad erfarenhet och kunskap om vilka tidsavstånd som bör tillämpas för att få tidplanen på sträckan mellan Stockholms Central och Karlberg att fungera på ett hållbart sätt. Alltsedan år 2003 har promemorians innehåll varit utgångspunkt vid planeringsarbetet. Inför tågplan 2010 valde Banverket att publicera dokumentet för att öka transparensen i kapacitetstilldelningsprocessen. Omständigheten att promemorian inte har publicerats i JNB saknar betydelse. Trafikverkets JNB uppfyller kraven på vad en JNB ska innehålla. Det finns ingen regel som säger att infrastrukturförvaltare inte får använda sig av information som inte finns i JNB:n. Reglerna avseende JNB finns för att järnvägsföretagen ska kunna planera sin verksamhet och kräver inte redogörelse för allt som infrastrukturförvaltare kan komma att beakta vid kapacitetstilldelning.

Trafikverket har ansvar för att ta fram och fastställa tågplan. Det är Trafikverkets uppgift att se till att den fastställda tågplanen är verkställbar och att den så långt det är möjligt utgör ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen samtidigt som kravet på rättidighet tillgodoses. Det ligger i såväl infrastrukturförvaltarens som i samtliga tågoperatörers intresse att den tågplan som gäller är robust och har en återhämtningsförmåga som gör att avvikelser och förseningar kan korrigeras inom rimlig tid. Och så blir inte fallet om man inte tillämpar de tidsavstånd som stipuleras i den nu aktuella promemorian.

I samband med starten av arbetet med T10 i april 2009 upplyste Banverket Veolia om hur hanteringen av tåg sker på Stockholms Central/Norra Bantorget samt Karlberg. Hanteringen innebär att lokdragna tåg som vänder vid Stockholms Central och kräver rundgång endast tillåts vända vid Norra Bantorget under lågtrafik eller vid trafikstörningar. Veolia fick även ta del av promemorian innan det s.k. "Till o Från mötet" T10.

Den 6 november 2009 tilldelades Veolia kapacitet i T10 för loktåg 7154 och 7155 med rundgång på Norra Bantorget i den så kallade ad hoc-processen. Kapacitet tilldelades från trafikstart december 2009 till och med den 15 augusti 2010. Trafikverket tillmötesgick då Veolias begäran att använda lokdragna tåg och vända vid Norra Bantorget, trots att detta inte var förenligt med reglerna i dokumentet. Trafikverket påtalade dock att Veolia borde se över sin produktionsplan för att komma bort från dessa lokvändningar på Norra Bantorget. SJ AB hade i den ordinarie tilldelningen erhållit tågläget från och med den 16 augusti 2010.

SJ AB återtog den 19 februari 2010 sin ansökan om kapacitet avseende tågläget för tåg 196. Med anledning härav inkom Veolia den 12 mars 2010 med en ny

ad hoc-ansökan för att förlänga sin trafik från och med den 16 augusti 2010 och resterande del av T10. Trafikverket beslutade att inte medge Veolia att fortsätta vända på Norra Bantorget i och med att man inte hade korrigerat sin produktionsplan för tåg 7154 och 7155 utan vidhöll fortsatt rundgång på Norra Bantorget. Veolia avstod då tills vidare från tågläge 7155 vilket gjorde att behovet av rundgång föll bort. Veolia har ännu inte återkommit i den delen.

Skäl för beslutet

Trafikverket ansvarar för kapacitetstilldelningsprocessen på statens spår- anläggningar. Vid planeringen av trafik använder sig Trafikverket av riktlinjer i syfte att uppnå ett optimalt kapacitetsutnyttjande vari ingår att söka undvika störningar. I detta fall har Trafikverket tillämpat de riktlinjer som framgår av en promemoria för planering av trafiken Stockholm C – Karlberg.

Transportstyrelsen bedömer inledningsvis att frågan gällande tågläge för tåg 7155 fortfarande är tvistig. Transportstyrelsen kan därför pröva om Trafikverkets beslut den 12 mars 2010 att avslå begäran om kapacitetstilldelning för tåg 7155 är förenligt med järnvägslagen (2004:519) eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen; detta trots att Trafikverket anfört att Veolia har avstått från tågläget.

Fråga i ärendet är även vilken relevans promemorian ska tillmätas vid kapacitetstilldelningen.

Trafikverket är vid kapacitetstilldelningen skyldigt att i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå ansökningarna om kapacitet och ska bland annat beakta den ekonomiska effekten på sökandens verksamhet (jfr 6 kap. 9 § andra stycket järnvägslagen). Trafikverket har i detta fall gjort bedömningen att det av Veolia utanför tågplaneprocessen sökta tågläget inte har varit möjligt att tillmötesgå. Skälet för att neka tågläget är att det inte varit förenligt med givna riktlinjer. Av Trafikverkets beslut den 12 mars 2010 framgår att Trafikverket vill undvika rundgångar vid Norra Bantorget eftersom annan trafik, t.ex. pendeltågstrafik, kan påverkas negativt. Ett lokdraget tåg kräver mer kapacitet än en motorvagn på grund av att det tar tid att gå runt med ett lok.

Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning (JNB) innehåller uppgifter om tillgänglig infrastruktur och järnvägsanknutna tjänster samt information om villkoren för att få tillträde till infrastrukturen och tjänsterna. Av JNB:n framgår vilka villkor och förutsättningar som gäller för att få trafikera det järnvägsnät som Trafikverket förvaltar. Promemorian om planeringsförutsättningar ingår visserligen inte i

järnvägsnätsbeskrivningen, men har publicerats på Trafikverkets hemsida i samband med järnvägsnätsbeskrivningen.

Såvitt avser aktuell promemorias relevans för kapacitetstilldelning finner Transportstyrelsen att Trafikverket måste medges rätt att hantera kapacitetstilldelningsprocessen utifrån riktlinjer. Dessa riktlinjer får antas bygga på erfarenhet av trafikering och syfta till att optimera trafik utan att medföra alltför stor störningskänslighet. Trafikverket ska dock naturligtvis anpassa sin tillämpning av promemorian till det enskilda fallet och göra nödvändiga avvägningar.

Fråga är vidare om Trafikverkets beslut att avslå begäran om kapacitetstilldelning med stöd av promemorian är förenligt med järnvägslagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Kapacitetstilldelningsprocessen ska präglas av transparens. Det innebär att järnvägsföretag ska få information om villkor för att trafikera vari inbegrips förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet.

Trafikverket har uppgett att Veolia har tagit del av promemorian innan det s.k. ”Till o Från mötet” T 10. Trafikverket har vidare uppgett att Banverket i april 2009 upplyst Veolia om hur hanteringen av tåg sker på Stockholm C/Norra Bantorget samt Karlberg. Veolia har inte ifrågasatt dessa uppgifter.

Transportstyrelsen anser att det är rimligt att Trafikverket förutsätter att vändning vid högtrafik sker vid Hagalund istället för vid Norra Bantorget. Veolias lokdragna tåg hinner visserligen inte vända vid Hagalund, men kravet på konkurrensneutralitet och icke-diskriminering i 6 kap. 1 § järnvägslagen innebär inte att Trafikverket måste anpassa tiderna för rundgång så att samtliga typer av tåg ska kunna använda exakt samma tåglägen. Mot bakgrund av att Veolia får anses ha känt till de förutsättningar Trafikverket tillämpat på aktuell sträcka och att förutsättningarna får anses rimliga finner Transportstyrelsen att beslutet av den 12 mars 2010 inte står i strid med järnvägslagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av denna.

I den slutliga handläggningen av detta ärende, som beslutats av väg- och järnvägsdirektör Birgitta Hermansson, har deltagit enhetschefen Heléne Jarefors, sektionschefen Åsa Tysklind, juristen Susanna Angantyr, och handläggaren Anders Mattsson, föredragande.

Transportstyrelsens beslut kan överklagas (se bilaga).

Birgitta Hermansson
Väg- och järnvägsdirektör

Bilaga 1 - Underrättelse om hur man överklagar beslut

Om företaget/Ni vill överklaga detta beslut ska företaget/Ni skriva till Transportstyrelsen under adressen:

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 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 ska ändras.

Överklagandet ska ha kommit in till Transportstyrelsen inom tre veckor från den dag företaget/Ni fick del av beslutet. Om klaganden är en part som företräder det allmänna ska överklagandet dock ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Transportstyrelsen ska sända överklagandet och handlingarna i ärendet till Förvaltningsrätten i Falun för prövning, om Transportstyrelsen inte självt ändrar beslutet på det sätt som önskas.

Behövs mer information om hur företaget/Ni ska gå tillväga, skriv eller ring till Transportstyrelsen.

Postadress: se ovan
E-post: jarnvag@transportstyrelsen.se
Telefon: 0771-503 503