

Sökande

Green Cargo AB, 556119-6436
Box 114
694 23 Hallsberg

Motpart

Trafikverket AB
781 89 Borlänge

Saken

Prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) avseende tilldelning av kapacitet för banarbete på sträckan Enerйда-Hässleholm i Tågplan 2019.

Transportstyrelsens beslut

Transportstyrelsen avslår Green Cargo AB:s yrkande.

Redogörelse för ärendet

Trafikverket planerar ett antal växelbyten under 2019 på Södra stambanan mellan Enerйда och Hässleholm. Arbetet omfattar utbyte och justering av växlar och spårläge på fyra driftplatser, varav tre är belägna mellan Älmhult och Hässleholm och den fjärde mellan Enerйда och Älmhult.

Trafikverket har inte i sin järnvägsnätsbeskrivning definierat arbetet som ett planerat större banarbete (PSB), med hänvisning till att den ursprungliga planen för arbetet inte motsvarade kriterierna för ett PSB. Det innebär att banarbetet inte har ingått som en planeringsförutsättning för Tågplan 2019 utan istället hanteras inom arbetet med framtagandet av själva tågplanen.

I sin tågplan för 2019 beslutade Trafikverket att tilldela kapacitet för banarbete på sträckan Enerйда-Hässleholm. På denna sträcka hade 16

sökande, däribland järnvägsföretaget Green Cargo AB (Green Cargo), framställt oförenliga önskemål om tåglägen mot det planerade banarbetet. Efter samordningen i augusti anmälde tre av de sökande tvist till Trafikverket, som inledde tvistlösningsförfarande. Vid tvistlösningsmöte den 12 september presenterade Trafikverket två alternativa lösningsförslag. Då parterna inte kunde enas förklarade Trafikverket infrastrukturen på den aktuella sträckan överbelastad. Efter tillämpning av prioriteringskriterier beslutade Trafikverket att tilldela kapacitet enligt ett av de nya alternativ som presenterats under tvistlösningen.

Green Cargo inkom den 21 september 2018 till Transportstyrelsen med en begäran om prövning av tvist enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) rörande Trafikverkets beslut om kapacitetstilldelning för detta banarbete i Tågplan 2019.

Green Cargos yrkande

Green Cargo har yrkat att Transportstyrelsen ska förelägga Trafikverket att ta tillbaka beslutet om tilldelning av kapacitet för banarbete på sträckan Eneryda-Hässleholm i Tågplan 2019.

Trafikverkets inställning

Trafikverket anser sig ha följt den process som är beskriven i järnvägsnätsbeskrivningen för det fall samråd, samordning och tvistlösning inte ger ett resultat som samtliga berörda parter kan acceptera.

Parternas utveckling av talan

Green Cargo har anfört i huvudsak följande

Vid samrådsmötet för Tågplan 2019 i juni 2018 diskuterade Trafikverket och de inblandade järnvägsföretagen banarbetet utan att nå konsensus om hur arbetet skulle kunna genomföras. Trafikverket meddelade då att de skulle arbeta vidare med banarbetet och återkom med ett förslag till planering av växelbytena under samordningsmötet i augusti. Detta förslag kom senare att kallas alternativ 1. Green Cargo ansåg att förslaget var framkomligt, men eftersom inte alla sökande var överens blev kontentan att Trafikverket skulle ta fram alternativa lösningar. Trafikverket tog i detta skede fram två alternativa förslag, benämnda alternativ 2 och 3. Inte heller nu kunde enighet nås och det blev tvistlösning. Green Cargo förordade liksom flertalet järnvägsföretag alternativ 1. Ett par järnvägsföretag röstade på alternativ 2 och inga på alternativ 3. Efter tillämpning av prioriteringskriterierna beslutade Trafikverket att tilldela kapacitet för banarbete i enlighet med alternativ 2. Konsekvensen blir totalstopp under sju dygn för trafiken till Olofström och en viktig kund. Det är en situation som Green Cargo och kunden inte kan hantera.

Green Cargo anser att Trafikverket inte har skött processen. Trafikverket har inte informerat Green Cargo om olika alternativ utan först i ett sent skede ställt dem inför en oacceptabel lösning. Green Cargo anser vidare att banarbetet är av så stor omfattning att det borde ha varit ett PSB, så att samråd hade genomförts för att ta fram allas behov och olika förutsättningar och att anpassningar av trafiken skulle ha genomförts redan vid ansökan.

Green Cargo anser också att den justering av arbetet som Trafikverket har gjort efter tilldelningsbeslutet har gett en något bättre lösning men fortsatt medför stora problem samt osäkerhet kring hur Green Cargo ska kunna lägga om trafik på kontinenten och få omloppen att fungera. Vad gäller trafiken för Volvo till/från kontinenten så tappar man de tidtabeller som ligger planerade till Olofström samt över bron och tappar därmed sina kanaler vidare ut i Europa. När det är stängt söder om Älmhult kan man komma till Olofström via Blekinge (blir då längdbegränsat, dvs. kortare tåglängd än normalt) samt via Göteborg. I båda fallen spricker de tidsfönster som krävs för att bibehålla omloppen både vad gäller lok och vagnar enligt plan. För övrig trafik gäller det att Green Cargo måste kunna få plats med alla de tåg som normalt går på södra stambanan på andra stambanor eller via Blekinge vilket kräver fler tåg.

Trafikverket har anfört i huvudsak följande

Eftersom det inte var möjligt för samtliga berörda sökande att enas om att acceptera Trafikverkets förslag under tvistlösningen förklarade Trafikverket sträckan för överbelastad. I enlighet med tvistlösningsförfarandet tog Trafikverket fram ytterligare lösningförslag för att få fram underlag för beslut om kapacitetstilldelning med hjälp av prioriteringskriterier. De tre lösningsförslagen innebar i princip:

- Alt 1: Ursprungsförslaget med totalavstängning under fyra veckoslut där en driftplats skulle åtgärdas per veckoslut
- Alt 2: Totalavstängning av sträckan Energyda-Hässleholm under sju sammanhängande dygn
- Alt 3: Totalavstängning med fyra dygn över ett veckoslut för sträckan Energyda-Älmhult och totalavstängning med fyra dygn över ett annat veckoslut för sträckan Älmhult-Hässleholm

Eftersom inget järnvägsföretag förordade alternativ 3 löste Trafikverket konflikten genom att tillämpa prioriteringskriterier och jämföra den samhällsekonomiska kostnaden för alternativ 1 och 2. Alternativ 2 visade sig ge den lägsta samhällsekonomiska kostnaden och Trafikverket fastställde därför tilldelningen i enlighet med alternativ 2.

När det gäller frågan om planerat större banarbete anger Trafikverket i järnvägsnätsbeskrivningen kapitel 3.5 de kriterier som ska vara uppfyllda för att ett banarbete ska kunna betraktas som ett PSB. Att ett banarbete uppfyller kriterierna för PSB innebär inte med automatik att Trafikverket definierar banarbetet som ett PSB. När ett banarbete är definierat som PSB har den sökande att ta hänsyn till arbetet vid ansökan om kapacitet och utforma sin ansökan så att den inte kommer i konflikt med banarbetet. Bindande kriterier för vad som ska betraktas som ett PSB har tidigare bedömts innebära alltför stora begränsningar i möjligheterna för sökande att ansöka om kapacitet. I det här fallet hade Trafikverket inte definierat arbetet som PSB.

I den mer detaljerade planeringen av de beslutade arbetena har det visat sig att det trots allt under banarbetet blir möjligt att trafikera den mellanliggande stationen Älmhult antingen söderifrån eller norrifrån, vilket gör att konsekvenserna för järnvägsföretagen kan begränsas i förhållande till den planering som presenterades under tvistlösningen. När arbetet vid Diö är färdigt kommer banarbetet att flytta till tre driftsplatser söder om Älmhult och det blir då möjligt för Green Cargo och andra att nå Älmhult (och i förlängningen Olofström) norrifrån. Den närmare planeringen av trafikeringen har diskuterats på revisionsplaneringsmötet den 7 november och på arbetsmöten den 19 november 2018. Där skulle Trafikverket och de sökande diskutera och planera vilken trafik som skulle kunna trafikera sträckan dels för den kapacitet som kan frigöras under den tidigare beslutade totala avstängningen (7 dagar), dels för trafiken under enkelspårsavstängningen.

Skäl för beslutet

Tillämpliga bestämmelser i järnvägslagen (2004:519)

Allmänt om kapacitetstilldelning

En infrastrukturförvaltare ska upprätta en beskrivning av det järnvägsnät förvaltaren råder över. Beskrivningen ska innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för tillträde till och utnyttjande av infrastrukturen och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet (6 kap. 5 § järnvägslagen).

Den som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät kan ansöka om infrastrukturkapacitet i form av tågläge hos en infrastrukturförvaltare i enlighet med dennes beskrivning av järnvägsnätet (6 kap. 7 §).

Infrastrukturförvaltaren skall ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten senast vid den tidpunkt

då ansökningar om infrastrukturkapacitet enligt beskrivningen av järnvägsnätet skall ha kommit in (6 kap. 8 §).

Infrastrukturförvaltaren ska ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt i de ansökningar som kommit in och med beaktande av behovet av reservkapacitet. 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 ska inte understiga en månad (6 kap. 9 §)

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 ickediskriminerande sätt mot avgift tilldela denne infrastrukturkapacitet i enlighet med bestämmelserna i denna lag (6 kap. 1 §).

Intressekonflikter vid kapacitetstilldelning

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. 10 §).

Om en intressekonflikt mellan två eller flera sökande inte kan lösas, skall infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett förfarande för skyndsamt tvistlösning (6 kap. 12 §).

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. 13 §).

En infrastrukturförvaltare ska bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas, ska förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen (6 kap. 3 §).

Ett järnvägsföretag får 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. (8 kap. 9 § järnvägslagen och 1 kap. 2 § järnvägsförordningen (2004:526).

Tillämpliga bestämmelser i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning

Avsnitt 3.5 Infrastrukturens tillgänglighet

För att ett banarbete ska kunna betraktas som ett PSB, ska något av kriterierna 1–2 vara uppfyllt. Olika kriterier gäller i fallen A–D.

A – Högtrafikerad bana (bana med enkelspår som har 51 tåg per dygn eller mer samt bana med dubbelspår som har 76 tåg per dygn eller mer)

A1: Arbetet innebär trafikavbrott under mer än 3 dygn (72 timmar).

A2: Arbetet innebär trafikavbrott under en del av dygnet i mer än 5 dygn i rad och minst 30 tåg per dygn påverkas.

B – Medeltrafikerad bana (bana med enkelspår som har 16–50 tåg per dygn och bana med dubbelspår som har 16–75 tåg per dygn)

B1: Arbetet innebär trafikavbrott under mer än 5 dygn (120 timmar)

B2: Arbetet innebär trafikavbrott under en del av dygnet i mer än 7 dygn i rad och minst 10 tåg per dygn påverkas.

C – Lågtrafikerad bana (bana med enkelspår som har 0–15 tåg per dygn)

C1: Arbetet innebär trafikavbrott under mer än 7 dygn (168 timmar).

C2: Arbetet innebär trafikavbrott under en del av dygnet i mer än 14 dygn i rad och minst 5 tåg per dygn påverkas.

D – Bangårdar

D1: Arbetet innebär att kapacitetsbrist uppstår under mer än 5 dygn i rad, vilket medför att minst 5 tåg per dygn ställs in eller att minst 20 tåg per dygn försenas med minst 20 minuter per tåg.

Utöver ovanstående kriterier kan flera mindre banarbeten tillsammans klassas som ett PSB. Det gäller om arbetenas totala påverkan gör att särskilt känsliga omlopp spricker eller om arbetenas påverkan på trafiken blir betydande på något annat sätt. Vid bedömning används erfarenheten från tidigare tågplaner.¹

Avsnitt 4.3.4 Kapacitetsförutsättningar

4.3.4.1 Banarbeten

Planerade större banarbeten (PSB) har varit föremål för samråd före publiceringen av järnvägsnätsbeskrivningen. Denna typ av banarbeten utgör en del av förutsättningarna för tilldelningsprocessen, för exempelvis framkomlighet och hastigheter på järnvägsnätet. Samtliga ansökningar om kapacitet för tågläge eller tjänster ska vara anpassade efter de PSB som

¹ Trafikverkets JNB 2019, utgåva 2018-06-25, s. 28–29.

listats i bilaga 3 B, såvida Trafikverket inte har angett något annat. Det kan till exempel innebära att någon ansöker om ett tågläge med omledning vid ett PSB som utförs på en del av järnvägsnätet som har enkelspårdrift. I syfte att minska trafikpåverkan kan Trafikverket, utan att påverka det totala tidsbehovet för banarbetet, tidigarelägga eller senarelägga starttiden för PSB innan tågplanen har fastställts.²

Avsnitt 4.4.2 Tvistlösning

Om en intressekonflikt inte ser ut att få sin lösning under samordningen, kan de sökande som är berörda av konflikten begära tvistlösning vid en given tidpunkt, se figur 4.1. Begäran om tvistlösning görs skriftligen till Trafikverket. När en sökande begär tvistlösning ska denne samtidigt inkomma till Trafikverket med

- en beskrivning av intressekonflikten
- en konsekvensbeskrivning för den egna produktionen
- en motivering till varför de lösningar som föreslagits i samordningen inte accepteras.

Vid en begäran om tvistlösning kan de sökande föreslå andra lösningar av intressekonflikten.

Efter begärd tvistlösning kallar Trafikverket de inblandade till ett tvistlösningsråd där Trafikverket i samråd med sökande försöker finna lösningar. Om en intressekonflikt inte fått sin lösning förklarar Trafikverket den berörda delen överbelastad.

Detta processteg hanteras enbart om någon av de sökande begärt tvistlösning. Om alla intressekonflikter blir lösta i detta processteg, kan tågplanen fastställas.³

Transportstyrelsens bedömning

Green Cargos yrkande bygger på två huvudsakliga grunder; att Trafikverket informerat Green Cargo om olika alternativ först i ett sent skede och därmed ställt Green Cargo inför en oacceptabel lösning, samt att banarbetet är av så stor omfattning att det borde ha angetts i järnvägsnätsbeskrivningen som ett Planerat Större Banarbete (PSB).

Borde Trafikverket ha presenterat lösningsalternativ tidigare?

Green Cargo har anfört att Trafikverket inte har informerat Green Cargo om olika alternativ utan först i ett sent skede ställt Green Cargo inför en oacceptabel lösning som innebär en större trafikstörning än vad de som sökande haft anledning att räkna med utifrån järnvägsnätsbeskrivningen.

² Trafikverkets JNB 2019, utgåva 2018-06-25, s. 38

³ Trafikverkets JNB 2019, utgåva 2018-06-25, s. 42

Trafikverket, å andra sidan, anger att man har följt den process som är beskriven i järnvägsnätsbeskrivningen för samråd, samordning, tvistlösning och användning av prioriteringskriterier.

Transportstyrelsen konstaterar att regelverket inte innehåller några uttryckliga krav på när olika alternativa lösningar på kapacitetskonflikter ska presenteras för de sökande. Enligt 6 kap. 9 § järnvägslagen ska infrastrukturförvaltaren göra en första avvägning i det förslag till tågplan som tas fram och genom samordning av ansökningarna söka lösa de eventuella intressekonflikter som uppstår. Om en intressekonflikt mellan två eller flera sökande inte kan lösas, ska infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett förfarande för skyndsamt tvistlösning (6 kap. 12 § järnvägslagen). Några regler för hur tvistlösningsförfarandet ska gå till finns inte i lagen, men Trafikverket har att följa den information om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet som angetts i den järnvägsnätsbeskrivning (JNB) som infrastrukturförvaltaren ska upprätta enligt 6 kap. 5 § järnvägslagen.

I detta fall konstaterar Transportstyrelsen att Trafikverket har följt kravet i 6 kap. 12 § järnvägslagen, genom att ett tvistlösningsförfarande har erbjudits. I Trafikverkets JNB (avsnitt 4.4.2) finns ingen reglering vad avser alternativa lösningar som kan förekomma under tvistlösningen. Det enda som där sägs om alternativ är att de sökande själva kan föreslå andra lösningar av intressekonflikten.

Transportstyrelsen noterar i detta sammanhang EU-kommissionens beslut (EU) 2017/2075 av den 4 september 2017 om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (SERA-direktivet). Bilagan, som rör tidsplan för tilldelningsförfarandet, introducerar bestämmelser som i framtiden kommer att innebära krav på infrastrukturförvaltare att med god framförhållning fastställa, samråda och kommunicera trafikpåverkande banarbeten. Reglerna för andra banarbeten än de som medför mindre kapacitetsbegränsningar börjar dock gälla först från och med tågplan 2020, varför kommissionsbeslutet inte utgör del av de tillämpliga bestämmelserna i detta fall.

Transportstyrelsen anser visserligen att det är förståeligt att Green Cargo tycker att det är orimligt att ha ställts inför helt nya lösningsförslag först i samband med tvistlösningen. Sannolikt hade det kunnat vara värdefullt för bolaget att redan i ett tidigare skede ha haft konkreta alternativ att förhålla sig till. Transportstyrelsen uppfattar samtidigt att det kan finnas incitament för infrastrukturförvaltare att under samråds- och samordningsskedena sträva efter att utreda och söka acceptans för en enskild lösning snarare än att erbjuda olika alternativ för de sökande att välja mellan. Om

infrastrukturförvaltare får krav på sig att redovisa olika alternativa lösningar i tidiga skeden kan detta motverka möjligheterna att på frivillig väg hitta de bästa lösningarna under samråds- och samordningsprocesserna.

Oaktat inställning i frågan om vad som kan anses utgöra ett lämpligt förfarande, är Transportstyrelsens bedömning i denna del att Trafikverket inte kan sägas ha agerat i strid med regelverket när de ställer Green Cargo inför en alternativ lösning först i samband med samordningsprocessen.

Borde banarbetet ha planerats som ett PSB?

Green Cargo har anfört att banarbetet är av så stor omfattning att det borde ha varit ett planerat större banarbete (PSB) så att samråd skulle ha kunnat genomföras för att ta fram allas behov och olika förutsättningar och att anpassningar av trafiken skulle ha genomförts redan vid ansökan.

Transportstyrelsen konstaterar att det inte finns några krav i järnvägslagen för vad som ska utgöra ett PSB eller för hur kriterierna ska utformas och om de ska vara bindande. Varken järnvägslagen, järnvägsförordningen eller Transportstyrelsens föreskrifter nämner begreppet PSB eller definierar planerade arbeten enligt 6 kap. 7 § järnvägslagen. PSB är i stället ett arbetssätt som Trafikverket har infört för att redan i JNB ge de sökande en så korrekt bild som möjligt av vilken kapacitet som kommer att finnas att tillgå och möjliggöra en bättre planering av ansökningarna. Av förarbetena till järnvägslagen framgår att lagstiftaren anser att infrastrukturförvaltarens egna önskemål om användning av kapacitet för utförande av planerade banarbeten i det närmaste bör jämföras med en kapacitetsansökan från en organisatör eller utförare av järnvägstrafik, eftersom ett sådant förfarande möjliggör en bättre avvägning mellan trafikens behov och behovet av vidmakthållande respektive utveckling av den fysiska infrastrukturen⁴. Detta innebär att infrastrukturförvaltaren alltså inte har rätt att ensidigt avsätta en viss kapacitet för banarbeten, utan avvägningarna mellan trafikens behov och behovet av kapacitet för underhåll för en viss sträcka och tidpunkt ska i stället göras under arbetet med tågplanen. Arbetssättet att redan i JNB:n ange vissa arbeten som PSB är dock i linje med lagstiftarens önskemål om att infrastrukturförvaltaren om möjligt bör ange i beskrivningen av järnvägsnätet under vilka tider olika delar av infrastrukturen kan bli föremål för mer omfattande planerade banarbeten.⁵

Det finns inga närmare krav i järnvägslagen, utöver vad som framgår av 6 kap. 5 § samt i Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2017:99⁶, om vad som

⁴ Prop. 2003/04:123, s. 118.

⁵ Prop. 2003/04:123, s. 119.

⁶ 2 kap. 2 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:99) om tillträde till tjänster och järnvägsinfrastruktur.

ska anges i JNB:n om banarbeten. Infrastrukturförvaltaren ska dock följa den process och de kriterier som man beskrivit i JNB:n, i detta fall arbetssättet med angivande av PSB enligt vissa kriterier. Kriterierna anger när ett planerat banarbete *får* anges som PSB, och medför således inte någon skyldighet för infrastrukturförvaltaren att ange ett planerat banarbete som ett PSB. Snarare utgör kriterierna en begränsning gentemot infrastrukturförvaltaren, i den meningen att denne endast får sätta kapacitet åt sidan för underhållsarbeten i den utsträckning arbetena uppfyller kriterierna.

I järnvägsnätsbeskrivningens avsnitt 3.5 har Trafikverket angett två huvudsakliga kriterier för när ett banarbete ska kunna betraktas som ett PSB. Där finns även möjligheten att klassa flera mindre banarbeten tillsammans som ett PSB, om arbetenas totala påverkan gör att särskilt känsliga omlopp spricker eller om arbetenas påverkan på trafiken blir betydande på något annat sätt.

Trafikverket har angett att den ursprungliga planeringen av banarbetet enligt alternativ 1, som var det alternativ som var aktuellt när järnvägsnätsbeskrivningen samråddes och fastställdes, inte uppfyller kriterierna för ett PSB. Transportstyrelsen anser att Trafikverkets bedömning är korrekt när det gäller kriterierna A1 och A2. Det kan möjligen anses att Trafikverket borde ha kunnat förutse att de planerade växelbytena skulle aktualisera det sista kriteriet, som gäller att särskilt känsliga omlopp spricker eller arbetenas påverkan på trafiken blir betydande på något annat sätt.

Eftersom kriterierna för bedömning av PSB inte kan läsas som en skyldighet för infrastrukturförvaltaren att ta upp planerade banarbeten (ens större sådana) i JNB:n har det inte någon avgörande betydelse vilken bedömning som görs i fråga om kriteriernas tillämpning i detta fall. Transportstyrelsen anser att det kan ifrågasättas om inkludering av en öppen klausul i kriterierna för PSB, om att flera mindre banarbeten tillsammans kan utgöra ett PSB, bidrar till transparens i Trafikverkets underlag till de sökande. En indelning av banarbeten efter trafikpåverkan som innehåller objektiva kriterier skulle ge betydligt större förutsebarhet och hade kunnat förhindra den uppkomna situationen genom att begränsa ett sent införande av trafikpåverkande lösningar.

Transportstyrelsen konstaterar vidare att om Trafikverket i samband med planeringen av JNB:n hade presenterat banarbetet i enlighet med alternativ 2 hade det uppfyllt kriteriet A1, eftersom alternativet överskrider kriteriets gräns om 3 dygns trafikavbrott. Förutsatt att Trafikverket då hade valt att tillämpa möjligheten att ta upp detta som ett PSB hade det inneburit att de sökande redan tidigt i processen hade fått tillfälle att komma med

synpunkter och göra anpassningar i den egna planeringen. I det här fallet kommer istället samma trafikpåverkan in i tågplaneprocessen i ett mycket sent skede, vilket får stora konsekvenser för sökande. Med hänvisning till vad som ovan anförts om att kriterierna för klassning av arbeten som PSB inte medför någon skyldighet för Trafikverket är Transportstyrelsens bedömning i denna del att Trafikverket inte kan sägas ha agerat i strid med regelverket genom att inte ta upp arbetet som ett PSB.

Vid ovan redovisade bedömningar finner Transportstyrelsen att Green Cargos yrkande att Transportstyrelsen ska förelägga Trafikverket att ta tillbaka beslutet om tilldelning av kapacitet för banarbete på sträckan Eneryda-Hässleholm i Tågplan 2019 ska avslås.

Övrigt

Utöver det som parterna har anført i ärendet har Green Cargo och Trafikverket i sina inlagor diskuterat vilka möjligheter som finns för anpassningar i efterhand av den fastställda tågplanen. Sådana förfaranden ligger utanför det som Transportstyrelsen har att bedöma i detta ärende, dvs. huruvida Trafikverkets agerande under arbetet med Tågplan 2019 strider mot regelverket eller inte. Inom en redan gällande tågplan finns möjlighet att tilldela kapacitet enligt 6 kap. 16 § järnvägslagen. Trafikverket har i sin järnvägsnätsbeskrivning närmare angett hur detta ska gå till. Transportstyrelsen konstaterar att eventuella justeringar av planeringen efter att tågplanen fastställts ska ske i enlighet med befintligt regelverk.

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 Falun men skickas till Transportstyrelsen, Box 267, 781 23 Borlänge. Överklagandet ska ha kommit till Transportstyrelsen inom tre 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 veckor från den dag då beslutet meddelades.

Beslut i detta ärende har fattats av [REDACTED]. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog ställföreträdande avdelningsdirektören [REDACTED], sektionscheferna [REDACTED], samt utredaren [REDACTED] och juristen [REDACTED], den senare föredragande.

[REDACTED]
Generaldirektör