

**Sökande:**

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

**Motpart:**

Trafikverket  
781 91 Borlänge

**Saken**

Prövning av tvist enligt 10 kap. 8 § järnvägsmarknadslagen (2022:365) avseende oplanerade underhållsåtgärder.

**Transportstyrelsens beslut**

Transportstyrelsen avslår Green Cargo ABs yrkanden.

Trafikverket har avvikit från tidsplanen för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar i kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075<sup>1</sup> utan att omgående samråda enligt punkt 14 i beslutet.

Trafikverket ska, i enlighet med punkten 14 i kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075, säkerställa att samråd sker omedelbart vid varje tillfälle då de tidsfrister som anges i punkterna 8-12 i beslutet inte tillämpas.

---

<sup>1</sup> Kommissionens delegerade 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

## Redogörelse för ärendet

Den 22 juli 2024 lämnade Green Cargo AB (Green Cargo) in en begäran om prövning av tvist enligt 10 kap. 8 § järnvägsmarknadslagen (2022:365), JML, till Transportstyrelsen. Tvisten avser Trafikverkets beslut att utföra underhållsåtgärder på sträckan Säffle -Värmlands Bro den 3 – 5 september 2024 (vecka 36) med trafikavbrott som följd. Båda parterna har beretts tillfälle att yttra sig i ärendet och Transportstyrelsen har ställt kompletterande frågor till Trafikverket. Transportstyrelsen bedömer att all relevant information har inkommit den 14 augusti 2024.

## Bakgrund

Trafikverket meddelade den 26 juni 2024 ett beslut om trafikavbrott med anledning av underhållsåtgärder på sträckan Säffle -Värmlands Bro. Underhållsåtgärderna omfattar byte av komponenter (dilatationsskarvar) på Byälvsbron, något som Trafikverket bedömer vara nödvändigt då det nuvarande skicket har föranlett flera besiktningsanmärkningar i interna system och kan få allvarliga konsekvenser om dessa anmärkningar inte åtgärdas. Anmärkningarna har medfört att sträckan har haft en tillfällig hastighetsnedsättning under en tid. Underhållsåtgärderna medför en total avstängning på den aktuella sträckan den 3 – 5 september 2024 (vecka 36). Trafikverket kallade till samrådsmöte den 19 juni 2024 med anledning av trafikavbrottet. Green Cargo deltog vid detta möte och motsatte sig då Trafikverkets förslag om trafikavbrott. Trafikverket har därefter meddelat ett beslut om att fullfölja trafikavbrottet. Det aktuella underhållsarbetet och det medföljande trafikstoppet är inte fastställt i gällande tågplan.

## Yrkanden och inställning

**Green Cargo** yrkar att Transportstyrelsen ska besluta att Trafikverket inte får genomföra det oplanerade banarbetet på sträckan Säffle -Värmlands Bro, samt att Trafikverket ska följa sina egna processer och inte tvinga in oplanerade banarbeten. Detta sker ofta med "nödkortet" att det är en säkerhetsfråga. Om det verkligen är en säkerhetsfråga anser Green Cargo att banan ska stängas omgående och inte ett antal veckor eller månader framåt i tiden.

**Trafikverket** anser att Green Cargos yrkanden ska avslås.

## Parternas utveckling av talan

Green Cargo anför i huvudsak följande

Denna tvist handlar om att Trafikverket inte följer sina egna, i järnvägsnätsbeskrivningen (JNB), aviserade processer kring banarbeten och istället tvingar in oplanerade banarbeten. Processen kring revision delar upp året i 12 delar. De banarbeteten som ska utföras i september ingår i

revisionsperiod 9. Denna revisionsperiod hade slutdatum den 31 mars 2024 för järnvägsföretagen. Trafikverket hade därefter ytterligare två veckor på sig att besvara ansökningarna.

Det aktuella oplanerade banarbetet aviserades inte i revision 9 utan istället först den 19 juni 2024, då Trafikverket kallade till möte om att banan skulle stängas av mellan driftplatserna Säffle - Värmlands Bro – i 60 timmar mellan den 3 september kl. 08:00 och den 5 september kl. 20:00 för komponentsbyte. Åtgärderna skulle medföra att tåg skulle kunna passera järnvägsbron i Säffle med största tillåtna hastighet 70 km/h mot dagens 40 km/h, vilket varit fallet under lång tid. Trafikverkets representanter på mötet var väldigt ovetande om revisionsprocessen och det var tydligt uttalat att det inte var frågan om arbete skulle utföras utan information till järnvägsföretagen att det kommer genomföras. Green Cargo framförde att detta på intet sätt är acceptabelt och inte följer uppsett arbetssätt för planering av arbeten i spår som påverkar ansökt järnvägstrafik.

Arbeten med trafikpåverkan ska redovisas i revisionsprocessen så att erforderlig tid för omplanering av järnvägsföretagens produktion ska erhållas. I detta fall ingår åtgärderna i revision 9 som redan avhandlats i mars 2024. Tidtabeller för omledning av tåg pga. banarbeten, vilka presenterats enligt revisionsprocessen under revisionsperiod 9, är mycket avvikande från planerad produktion för i detta fall Green Cargo. I flera fall erhålls tidtabeller vilka inte är producerbara, detta härrör från stor kapacitetsbrist på omledningsbanor, för stort uttag av kapacitet för banarbeten under revision 9 (vilket även gäller flera revisionsperioder under tågplan 2024) samt en låg kunskapsnivå om godståg hos Trafikverkets tidtabellskonstruktörer. Redovisat trafikavbrott mellan Säffle – Värmlands Bro skulle innebära ytterligare omledning av 21 godståg med operatör Green Cargo under revisionsperiod 9 och bedömningen är att den kapaciteten inte finns på Västra stambanan och Värmlandsbanan. Eftersom Trafikverket valt att gå utanför ordinarie revisionsprocess hamnar dessutom berörda tåg i ad hoc processen, vilket ytterligare försvårar att ta fram tåglägen. Green Cargos kunder drabbas kraftigt av Trafikverkets beslut och får stora logistiska problem vilket inte är acceptabelt med så kort framförhållning.

Trafikverket hänvisar till direktiv 2012/34/EU<sup>2</sup> (SERA-direktivet) och då ”att återställa säker tågtrafik”. Detta borde inte vara applicerbart i detta fall eftersom säker tågtrafik i 40 km/h förhoppningsvis har förekommit under lång tid på sträckan. Om Trafikverket har tillåtit ”osäker tågtrafik” under

---

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

den långa perioden med hastighetssänkning så är det uppseendeväckande. Green Cargo kommer inte anpassa någon trafik till äskat banarbete förrän ovanstående är utrett. Troligen går det inte att finna lösningar utan 21 godståg riskerar att få ställas in med alla till detta hörande komplikationer. Järnvägsföretagen har successivt tappat påverkansmöjligheter vad gäller banarbetenas förläggande så länge Trafikverket har aviserat kapacitetsrestriktioner i tid. Det är då viktigt att Trafikverket inte dessutom ska kunna komma in med extra banarbeten utanför dessa tidsfönster.

### Trafikverket anför i huvudsak följande

Green Cargo får anses göra gällande att Trafikverkets beslut att utföra aktuella underhållsåtgärder inte är i överensstämmelse med järnvägslagstiftningen och Trafikverkets JNB och att det därför ska upphävas. Det föranledda behovet av aktuellt driftstopp kommer från en besiktning genom oförstörande provning gjord den 1 december 2023. Besiktningen visade på ett behov av åtgärder kopplat till komponentbyten. Till skillnad från den vardagliga besiktningen som genomförs okulärt av besiktningsmän är denna besiktning genomförd av en ultraljudsmaskin, vilket ger mer och precisare data.

Beställning av material gjordes under vecka 50 2023. Felavhjälpningen med det komponentbyte som var planerat att utföras påsken 2024 blev sedermera tvunget att skjutas framåt i tiden på grund av försenade leveranser. Trafikverket tvingades därför göra en omplanering av felavhjälpningen för att hitta en ny tidpunkt för arbetet. Denna nya tidpunkt koordinerades med andra planerade trafikpåverkande arbeten. Den planerade tidpunkten bedömdes vara den minst trafikpåverkande för ett genomförande och var även kopplad till den nya leveransinformationen av materiel. Därefter har också särskilda specifika säkerhetsåtgärder utförts, såsom hastighetsnedsättning på den aktuella sträckan, och utförande av kontinuerliga veckokontroller av spårets status via expertkompetens i form av besiktningsmän. Dessa åtgärder har tillfälligt hanterat de risker som uppstått.

Spårfelet är lokaliserat till den s.k. Byälvsbron och dess komplexitet för ett åtgärdande skiljer sig avsevärt jämfört med om felet uppkommit på linjen. Felets karaktär innebär att allvarliga säkerhetsrisker kan uppstå i form av akuta rälsbrott. Ett händelseförlopp med urspårning av tåg, i synnerhet på en järnvägsbro, skulle kunna få mycket allvarliga följder. När tidpunkten för att åtgärda felet i anläggningen, baserat på besiktningsanmärkningen, beräknades överskridas beslutade Trafikverket att en tillfällig hastighetsnedsättning till 40 km/h skulle införas, enligt rådande föreskrifter. Planeringen är att denna hastighetsnedsättning ska upphöra när felavhjälpningen genomförts. Vid samrådsmötet den 19 juni 2024 var det

endast Green Cargo som motsatte sig förslaget. Deras synpunkter har beaktats vid Trafikverkets beslut om genomförande av felavhjälpningen. Beslutet och dess genomförande kvarstår, då åtgärden är nödvändig att genomföra av trafiksäkerhetsskäl.

Den legala grunden som Trafikverket hänvisar till är i första hand punkten 14 i kommissionens delegerade beslut (EU) 2017/2075 som utgör bilaga VII till SERA-direktivet (bilaga VII) kopplat till de skäl och omständigheter som angivits ovan. I punkten 14 i bilaga VII anges att en infrastrukturförvaltare får besluta att inte tillämpa de frister som anges i punkterna 8–12 bland annat om kapacitetsbegränsningen är nödvändig för att återställa säker tågtrafik. Betydelsen av att ”återställa säker tågtrafik”, menar Trafikverket är att samma förutsättningar som gällde innan skadan upptäcktes/inträffade kan upprätthållas, t.ex. när det gäller största tillåtna hastighet. Oavsett hur man ska tolka skrivningen, innebär även en sänkt största tillåtna hastighet i aktuellt fall att det föreligger säkerhetsrisker. Trafikverket har därför veckovisa besiktningar av detta banavsnitt. Även med så täta besiktningar går det dock inte att garantera att det inte mellan dessa besiktningar kan uppstå ytterligare skador som kan leda till ett rälsbrott. Trafikverket vill särskilt betona att infrastrukturförvaltaren även enligt järnvägssäkerhetslagen (2022:367) har både en skyldighet och en rättighet att felavhjälpa allvarliga brister i anläggningen.

### **Skäl för beslutet**

Aktuella bestämmelser m.m. framgår av bilaga 1.

### **Transportstyrelsens bedömning**

*Har Trafikverkets avvikit från sin revisionsprocess?*

Green Cargo har bl.a. gjort gällande att Trafikverket inte följer sina egna processer när de för in oplanerade banarbeten i tågplanen. Green Cargo betonar att den revisionsperiod som avser månaden då banarbetet ska utföras var stängd när banarbetet aviserades.

I avsnitt 4.8.2.1 JNB 2024 beskrivs att tåglägen som inte är anpassade till banarbeten i den fastställda årliga tågplanen i stället anpassas i den så kallade revisionsprocessen. Transportstyrelsen noterar att det aktuella banarbetet inte samråts eller fastställts i enlighet med Trafikverkets tidsplan för tilldelning av kapacitet gällande tillfälliga kapacitetsbegränsningar som ska utföras under tågplan 2024. Banarbetet var, utifrån Trafikverkets uppgifter, heller inte känt vare sig vid tidpunkten för fastställelsen av tågplan 2024 eller vid de i bilaga VII angivna tidsfristerna avseende kapacitetsbegränsningar. Det har således inte framkommit att banarbetet borde ha varit inkorporerat i den aktuella tågplanen. Banarbetet har följaktligen inte varit föremål för den ordinarie processen. Den nu aktuella

kapacitetsbegränsningen kan på så sätt inte härledas till någon specifik revisionsperiod i 2024 års revisionsprocess, varför aviseringens oförenlighet med revisionsperiod 9 i sig är av mindre betydelse.

Trafikverket är emellertid fortfarande skyldiga att ha förfaranden för oförutsedda underhållsarbeten. Information om dessa ska anges i JNB (2 kap. 6 § TSFS 2022:32). Av avsnitt i 4.5.1.1 JNB framgår att ytterligare kapacitetspåverkande åtgärder kan behövas av olika skäl och att situationer som kan bli aktuella bl.a. är för att återställa säker tågtrafik. När en sådan situation uppstår ska Trafikverket omgående samråda med berörda sökande. I de fall som tåglägen har fastställts anpassas trafiken utifrån de nya förutsättningarna. Att Trafikverket planerar in ett oförutsett banarbete utanför revisionsprocessen är således inte i sig i strid med Trafikverkets processer enligt Transportstyrelsens bedömning.

*Är kapacitetsbegränsningen nödvändig för att återställa säker tågtrafik?*

Enligt 7 kap. 1 § JML krävs att infrastrukturförvaltaren följer tidsplanen i bilaga VII vid planering av banarbeten. Enligt punkt 14 i bilaga VII får en infrastrukturförvaltare besluta att inte tillämpa tidsfristerna i punkterna 8-12 i bilaga VII bl.a. om kapacitetsbegränsningen är nödvändig för att återställa säker tågtrafik.

Trafikverket vidgår att en avvikelse från tidsplanen i bilaga VII har skett vid hantering av den kapacitetsbegränsningen som nu är i fråga, men menar att det fanns fog för att göra ett undantag i detta fall i syfte att återställa säker tågtrafik på sträckan. Nästa fråga är således om Trafikverket haft lagligt utrymme att, på det sätt som skett, avvika från den ordinarie processen och tidsplanen i bilaga VII som i vanliga fall krävt att det aktuella banarbetet skulle hanteras under en framtida tågplan.

Av utredningen i ärendet framgår att behovet av att utföra komponentsbyte med driftstopp på aktuell sträcka (Byälvsbron) detekterades den 1 december 2023 vid en besiktning med ultraljudsmaskin. Trafikverket beställde kort tid därefter material för arbetet och planerade detta till påsken 2024. På grund av försenad materialleverans kunde inte arbetet genomföras under påsken. Efter ändring den 12 april 2024 i utdrag från besiktningens anmärkning framgår att föreslaget åtgärdsdatum var den 31 augusti 2024. Den nya tidpunkten för felavhjälpning koordinerades med andra planerade trafikpåverkande arbeten, bedömdes ha minst trafikpåverkan och var kopplad till ny leveransinformation om material.

Trafikverket har anfört att särskilda säkerhetsåtgärder vidtagits i syfte att tillfälligt hantera de risker som uppstått på grund av spårfelet. Hastigheten hade sänkts från 70 km/h till 40 km/h på sträckan sedan en tid tillbaka. Enligt Trafikverket innebär dock även en sänkt hastighet att det föreligger

säkerhetsrisker i detta fall. Trafikverket utför därför veckovisa besiktningar av banavsnittet för att kontrollera spårets status. Även med så täta besiktningar kan Trafikverket dock inte garantera att det inte mellan dessa kan uppstå ytterligare skador som kan leda till ett rälsbrott. Trafikverket har vidare gjort gällande att det är av yttersta vikt att komponenterna på banan byts ut och om så inte sker kan konsekvensen bli fara för tredje person och tågstopp under en längre tid. Det har vidare framhållits att spårfelets karaktär innebär att allvarliga säkerhetsrisker kan uppstå i form av akuta rälsbrott och att ett händelseförlopp med urspårning av tåg, i synnerhet på en järnvägsbro, skulle kunna få mycket allvarliga följder. Green Cargo har initialt ställt sig frågande till om banans skick utgör en säkerhetsrisk då trafik kunnat bedrivas där under en längre tid med sänkt hastighet samt framhållit att om det verkligen var en fråga om säkerhet borde banan stängas omgående och inte veckor eller månader framåt i tiden. Efter Trafikverkets redogörelse för banans behov av reparation och vilka säkerhetsrisker uteblivet underhåll kan vara förenade med har Green Cargo dock inte framfört några särskilda invändningar. Transportstyrelsen finner mot bakgrund av det som framkommit inte anledning att ifrågasätta Trafikverkets uppgifter i denna del.

Vid sådana förhållanden finns det inte heller skäl att ifrågasätta att en reparation av banan på det sätt som Trafikverket planerar är nödvändig för att säker tågtrafik på sträckan ska kunna återställas. Så hade inte varit möjligt om Trafikverket tillämpat det ordinarie förfarandet och tidsfristerna i bilaga VII. Trafikverket har således i detta fall haft fog för aktuell avvikelser från tidsplanen i bilaga VII med stöd av punkten 14 i bilaga VII.

Green Cargos yrkande om att banarbetet inte ska få genomföras ska därmed avslås. Vid sådana förhållanden saknas det även anledning att, i enlighet med Green Cargos yrkande, ålägga Trafikverket att avstå från att föra in oplanerade banarbeten under tågåret i syfte att efterleva interna processer (jfr avsnitt 4.5.1.1 JNB 2024). Även detta yrkande ska därför avslås.

*Har de sökandes rätt till samråd och information tillgodosetts?*

I järnvägslagstiftningen finns flera bestämmelser som syftar till att förse sökande av infrastrukturkapacitet med erforderlig information och tillräckligt inflytande i samband med underhållsarbeten. Detta bl.a. för att främja ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande förfarande och ett optimalt utnyttjande av järnvägen.

Omfattande information om infrastrukturens kända tekniska och kapacitetsrelaterade egenskaper så som banans standard liksom information om sannolika kapacitetsbehov förväntas t.ex. tillhandahållas de sökande i JNB. Detta i syfte att tidigt ge de sökande möjlighet att planera sin trafik

och göra ekonomiska avvägningar avseende sannolikheten för trafikrestriktioner på banan (jfr 7 kap. 8 § JML, 2 kap. 2 § TSFS 2022:32 och TSJ 2010-883).

En infrastrukturförvaltare ska vidare enligt 4 kap. 5 § JML utföra planering av underhåll på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till de sökande. Bestämmelsen innebär t.ex. att alla berörda järnvägsföretag i händelse av störningar ska ges samma tillgång till relevant information samt att det sker samråd kring planering av underhåll med alla berörda järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt (se prop. 2021/22:83 s. 333).

Även i situationer där banan behöver repareras i syfte att återställa trafiken till normala förhållanden vid störningar i järnvägstrafiken enligt 7 kap. 21 § JML förutsätts infrastrukturförvaltaren tillse tillfredsställande kommunikation med sökande. Endast om en nöd- eller röjningssituation föreligger, och förhållandena kräver det, får reparationer som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning utföras utan förvarning. Transportstyrelsen fann i beslut TSJ 2010-1602 att Trafikverkets beslut om avstängning av banan, även när ett sådant beslut är befogat, ska föregås av samråd om tid för sådant finns samt att infrastrukturförvaltaren, om det tidsmässiga utrymmet ges, redan när en skadas omfattning och konsekvenser blivit kända, bör informera om händelsen och planerade åtgärder. Detta bl.a. då totala banavstängningar kan kräva stora planeringsinsatser hos de sökande.

I bilaga VII framhålls vikten av att sökande ges möjlighet att planera sin trafik. I skäl 5 anges att de sökande bör få tidig information om kommande kapacitetsbegränsningar som gör det möjligt för dem att anpassa sin verksamhet och sina transportbehov till begränsningar av infrastrukturkapaciteten.

Av punkt 14 i bilaga VII framgår att om infrastrukturförvaltaren, i likhet med Trafikverket i det aktuella ärendet, beslutar att inte tillämpa tidsfrist i punkterna 8 – 12 i bilaga VII, [...] i sådana fall ska infrastrukturförvaltaren *omgående* samråda med bl.a. de sökande. I JNB har Trafikverket uttryckt förfarandet som så att återställande av säker tågtrafik är en sådan *situation* då ytterligare kapacitetspåverkande åtgärder kan bli aktuella och när en sådan *situation* uppstår ska Trafikverket *omgående* samråda med berörda sökande (avsnitt 4.5.1.1 JNB 2024).

Transportstyrelsen har i ett tidigare tillsynsärende identifierat brister hos Trafikverket avseende efterlevnaden av kravet på *omgående* samråd i punkten 14 i bilaga VII, och vid detta förelagt Trafikverket att från och med tågplan 2022 i sin tågplanprocess vid varje tillfälle då tidsfristerna i punkt



8–12 i bilaga VII inte tillämpas omgående samråda enligt punkt 14 i bilagan (se TSJ 2020-373). Transportstyrelsen erinrar i detta sammanhang om nämnda föreläggande.

Att ha samråd om en kapacitetsbegränsning, så som punkt 14 i bilaga VII kräver, går utöver att tillhandahålla information om eller att offentliggöra en kapacitetsbegränsning. Vid samråd förväntas parterna kunna lämna synpunkter och ges inflytande över de beslut som ska fattas rörande kapaciteten. Detta så att infrastrukturförvaltaren kan hantera avvägningar i planeringen av kapacitetsbegränsningen på grundval av både trafikens behov och infrastrukturens förutsättningar. Om samråd hålls först när infrastrukturförvaltaren har gjort alla relevanta avvägningar i ärendet hindras de sökande från att utöva reellt inflytande över förfarandet.

För att ett samråd ska bli ändamålsenligt krävs dock av naturliga skäl att vissa förutsättningar för banarbetet finns att tillgå. Av punkten 15 i bilaga VII framgår att infrastrukturförvaltaren, när de agerar i enlighet med t.ex. p. 14, ska offentliggöra och vid behov uppdatera information omfattande den planerade dagen för kapacitetsbegränsningen, tid på dygnet, vilket banavsnitt som påverkas av begränsningen och i tillämpliga fall kapacitet hos andra linjer.

I det nu aktuella fallet visste Trafikverket i december 2023 att banan var i så dåligt skick att den skulle behöva stängas för reparation för att undvika allvarliga säkerhetsrisker. Någon ansats att hantera banarbetet genom en kapacitetsbegränsning som följer ordinarie tidsfrister i bilaga VII gjordes inte, varvid det tidigt måste ha stått klart för Trafikverket att en avvikelse från reglerna i bilaga VII var för handen. Att Trafikverket kunnat tillhandahålla erforderligt underlag för samråd avseende planen för banarbetet får i vart fall anses ha stått klart vid påsken 2024, då man planerat att utföra arbetet om inte materielleveransen uteblivet. Även efter påsken 2024 när den nya tidpunkten för banarbetet bestämdes, bl.a. utifrån interna avvägningar och ny leveransinformation, fanns sådana uppgifter som kunde läggas till grund för samråd att tillgå.

Av utredningen i ärendet framgår dock att inget samråd om kapacitetsbegränsningen, eller ens information avseende behovet att stänga banan, kom de sökande till godo förrän den 19 juni 2024. Samrådsperioden pågick därefter till och med den 25 juni 2024 och beslut om att utföra banarbetet så som planerats beslutades den 26 juni 2024. Green Cargo har framhållit att det vid mötet den 19 juni 2024 var tydligt uttalat från Trafikverkets representanter att mötet inte avsåg om banarbetet skulle utföras, utan information om att det kommer genomföras, vilket enligt Green Cargo inte är acceptabelt och inte följer uppgett arbetssätt för planering av arbeten i spår som påverkar ansökt järnvägstrafik. Vidare har

Green Cargo framfört att flera av deras kunder drabbas kraftigt av Trafikverkets beslut och får stora logistiska problem vilket inte är acceptabelt med så kort framförhållning.

Det har således framkommit i ärendet att Trafikverket har visat bristande transparens och inte har tagit hänsyn till de sökandes behov av tidig information för att kunna planera sin verksamhet utifrån aktuellt banavbrott. Man har heller inte, trots att det under en längre tid stått klart att avvikelser från tidsplanen i bilaga VII var för handen avseende banarbetet, omedelbart samrått med de sökande på det sätt punkten 14 i bilaga VII kräver. Trafikverket har således avvikit från tidsplanen för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar i bilaga VII utan att omgående samråda enligt regelverket. Transportstyrelsen beslutar mot denna bakgrund att Trafikverket, i enlighet med punkten 14 i bilaga VII, ska säkerställa att samråd sker omedelbart vid varje tillfälle då de tidsfrister som anges i punkterna 8-12 i bilaga VII inte tillämpas.

### **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 överdirektör Ann-Cathrine Wikström, chefsjuristen Kristina Nilsson, enhetschefen Christina Gleisner, utredarna Gustav Sjöblom och Josefin Aronsson samt juristerna Jenni Ivarsson Oliva och Veronica Stadigs Thuraphaeng, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör

## **Bilaga 1: Aktuella bestämmelser m.m.**

### *Underhåll av infrastruktur*

Enligt 4 kap. 5 § JML ska en infrastrukturförvaltare utföra trafikledning och planering av underhåll på ett öppet, opartiskt och icke-diskriminerande sätt i förhållande till järnvägsföretag och andra sökande av infrastrukturkapacitet.

Av 7 kap. 8 § JML framgår att JNB bl.a. ska innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för tillträde till och användning av infrastrukturen och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet.

I 2 kap. 2 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:32) om tillträde till järnvägsinfrastruktur och tjänster anges att av uppgifterna om tillgänglig infrastruktur i beskrivningen av järnvägsnätet ska framgå 1. infrastrukturens tekniska egenskaper och planerade förändringar av dessa, 2. infrastrukturens kapacitetsegenskaper och planerade förändringar av dessa, 3. planerade banarbeten på infrastrukturen, och 4. vem som är infrastrukturförvaltare för anslutande infrastruktur.

Av 2 kap. 6 § TSFS 2022:32 framgår bl.a., vad gäller uppgifter avseende tågplanprocessen, att JNB utöver datum och tidsfrister för planeringsprocessen ska innehålla information om förfaranden för oförutsedda underhållsarbeten.

I Trafikverkets JNB 2024 anges bl.a. följande i angivna avsnitt.

#### 4.3.2 Tidpunkter och information till sökande

Bilaga VII beskriver vid vilka tidpunkter uppgifter om planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar ska offentliggöras. Trafikverket offentliggör och justerar tillfälliga kapacitetsbegränsningar i enlighet med direktivet. I samband med att Trafikverket publicerar tillfälliga kapacitetsbegränsningar, delges även information om de planerade banarbeten som ger upphov till respektive tillfällig kapacitetsbegränsning. Trafikverket genomför samråd för tillfälliga kapacitetsbegränsningar enligt tidplanen i avsnitt 4.5.

##### 4.5.1.1 Trafikverkets behov av tider i spår

Trafikverket fastställer sitt behov av tider i spår inför kommande tågplan vid två tillfällen. Vid första tillfället fastställs tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor samt stor trafikpåverkan. Vid andra tillfället fastställs tillfälliga kapacitetsbegränsningar med medelstor och liten trafikpåverkan. Före fastställelserna hålls samråd med berörda.

När de tillfälliga kapacitetsbegränsningarna fastställts kan det av olika skäl behövas ytterligare kapacitetspåverkande åtgärder eller förändringar i en redan fastställd kapacitetsbegränsning. Situationer som kan vara aktuella enligt regelverket (SERA-direktivet bilaga VII):

- för att återställa säker tågtrafik
- om behovet uppkommer vid en tidpunkt som är utanför Trafikverkets kontroll
- om tidsfristerna när det gäller offentliggörandet av tillfälliga kapacitetsbegränsningar enligt bilaga VII skulle vara kostnadsineffektiva eller onödigt skadliga när det gäller anläggningens livslängd eller skick
- om alla berörda sökande går med på det.

När en sådan situation uppstår ska Trafikverket omgående samråda med berörda sökande. I de fall som tåglägen har fastställts anpassas trafiken utifrån de nya förutsättningarna.

I avsnitt 4.8.2.1 beskrivs Trafikverkets revisionsprocess. Vad gäller revision av tågplan framgår bl.a. att tåglägen som inte är anpassade till banarbeten i den fastställda årliga tågplanen istället anpassas i den så kallade revisionsprocessen. Trafikverket åtar sig bl.a. att tillhandahålla lösningsförslag som grundar sig på information lämnad av sökande eller, om sådan inte lämnas, att ta fram en trafiklösning för revisionsperioden som ligger i linje med den trafikpåverkan som beskrivits i den publicerade tillfälliga kapacitetsbegränsningen. Efter konstruktion skickas erbjudande om ändrade tåglägen enligt beslutat lösningsförslag senast fyra månader innan anpassat tågläge ska trafikera.

#### *Tidsplan för tilldelningsförfarandet*

I 7 kap. 1 § JML anges bl.a. följande. Av bilaga VII framgår en tidsplan som förvaltaren ska följa vid tilldelning av infrastrukturkapacitet och planering av banarbeten.

Av punkt 8 i bilaga VII framgår bl.a. följande. När det gäller tillfälliga begränsningar av järnvägslinjers kapacitet, till exempel på grund av infrastrukturarbeten, med en varaktighet på mer än sju på varandra följande dagar och för vilka mer än 30 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje per dag inställs, leds om eller ersätts med andra transportslag, ska de berörda infrastrukturförvaltarna offentliggöra alla kapacitetsbegränsningar och de preliminära resultaten av ett samråd med sökandena för första gången minst 24 månader, i den mån de är kända, och,

i en uppdaterad form, för andra gången minst 12 månader före ändringen av den berörda tågplanen.

Av punkt 10 i bilaga VII framgår följande. När kapacitetsbegränsningar för första gången offentliggörs i enlighet med punkt 8 ska infrastrukturförvaltaren inleda ett samråd om kapacitetsbegränsningarna med de sökande och de största berörda tjänsteleverantörerna. Om det krävs samordning i enlighet med punkt 11 mellan första och andra offentliggörandet av kapacitetsbegränsningar ska infrastrukturförvaltarna samråda en andra gång med de sökande och de största berörda tjänsteleverantörerna mellan slutet av den samordningen och det andra offentliggörandet av kapacitetsbegränsningen.

Enligt punkt 11 i bilaga VII ska berörda infrastrukturförvaltare, om effekterna av kapacitetsbegränsningarna inte är begränsade till ett enda järnvägsnät, innan de offentliggör kapacitetsbegränsningar i enlighet med punkt 8, samordna kapacitetsbegränsningar, som skulle kunna innebära en inställelse, ruttomläggning av ett tågläge eller ersättning med andra transportslag.

Samordningen före det andra offentliggörandet ska vara avslutad

- a) senast 18 månader före ändringen av tågplanen om mer än 50 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje per dag ställs in, leds om eller ersätts med andra transportslag under en period på mer än 30 på varandra följande dagar,
- b) senast 13 månader och 15 dagar före ändringen av tågplanen om mer än 30 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje per dag ställs in, leds om eller ersätts med andra transportslag under en period på mer än sju på varandra följande dagar,
- c) senast 13 månader och 15 dagar före ändringen av tågplanen om mer än 50 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje per dag ställs in, leds om eller ersätts med andra transportslag under en period på högst sju på varandra följande dagar.

Av punkt 12 i bilaga VII till direktiv 2012/34/EU (bilaga VII) framgår bl.a. följande. När det gäller kapacitetsbegränsningar som varar i högst sju på varandra följande dagar, som inte behöver offentliggöras i enlighet med punkt 8 och på grund av vilka mer än 10 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje per dag ställs in, leds om eller ersätts med andra transportslag, som uppstår under den följande tågplaneperioden och som infrastrukturförvaltaren får kännedom om senast 6 månader och 15 dagar innan ändringen av tågplanen, ska infrastrukturförvaltaren samråda med de berörda sökandena om de planerade kapacitetsbegränsningarna, och

meddela de uppdaterade kapacitetsbegränsningarna minst fyra månader före ändringen av tågplanen.

I punkt 14 i bilaga VII anges bl.a. följande. Infrastrukturförvaltaren får besluta att inte tillämpa de frister som anges i punkterna 8–12 om kapacitetsbegränsningen är nödvändig för att återställa säker tågtrafik, om tidpunkten för begränsningarna är utanför infrastrukturförvaltarens kontroll eller om tillämpningen av dessa frister skulle vara kostnadsineffektiv eller onödigt skadlig när det gäller tillgångens livslängd eller skick, eller om alla berörda sökande går med på detta. I sådana fall och vid alla andra kapacitetsbegränsningar som inte är föremål för samråd i enlighet med andra bestämmelser i denna bilaga, ska infrastrukturförvaltaren omgående samråda med de sökande och de största berörda tjänsteleverantörerna.

Av punkt 15 i bilaga VII framgår att den information som ska lämnas av infrastrukturförvaltare när de agerar i enlighet med punkterna 8, 12 eller 14 ska omfatta

- a) den planerade dagen,
- b) tid på dygnet och, så snart som det kan fastställas, klockslag för kapacitetsbegränsningens början och slut,
- c) vilket banavsnitt som påverkas av begränsningen och,
- d) i tillämpliga fall, kapaciteten hos alternativa linjer.

Infrastrukturförvaltaren ska offentliggöra denna information, eller en länk där den kan hittas, i beskrivningen av järnvägsnätet enligt punkt 3 i bilaga IV. Infrastrukturförvaltaren ska hålla denna information uppdaterad.

#### *Prövning av tvist*

Enligt 10 kap. 8 § JML får bl.a. ett järnvägsföretag till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida ett beslut som fattats av t.ex. infrastrukturförvaltare står i överensstämmelse med 4-9 kap., föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa kapitel eller vissa direkt tillämpliga EU-rättsakter. Tillsynsmyndigheten ska besluta i de frågor som tvisten gäller. Att Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet framgår av 1 kap. 5 § järnvägsmarknadsförordningen (2022:416).