

Järnvägsnätsbeskrivning 2012

Del 1 Kapitel 4 - Tilldelning av kapacitet

Utgåva reviderad enligt uppdateringsförteckningen



TRAFIKVERKET

Järnvägsnätsbeskrivningen revideras på ett nytt sätt

I förteckningen över uppdateringar i början av dokumentet finns utgåvans datum. Datumet i dokumentets sidhuvud tas bort.

Vid ändring av befintlig text eller att ny text införs rödmarkeras denna och en fotnot införs på sidan. Fotnoten talar om i vilket avvikelsemeddelande som ändringen beskrivs och datumet för meddelandet.

Detta införs löpande med de revideringar som görs.

Uppdateringar

Denna utgåva innehåller revideringar och uppdateringar enligt nedan och ersätter tidigare utgåvor.

Uppdatering	Infört
Avvikelsemeddelande 8, 2012-06-08	Inga ändringar i kapitel 4
Avvikelsemeddelande 7, 2012-03-28	2012-04-02
Avvikelsemeddelande 6, 2011-11-25	2011-12-01
Avvikelsemeddelande 5, 2011-10-07	2011-10-18
Avvikelsemeddelande 4, 2011-09-09	2011-09-14
Avvikelsemeddelande 3, 2011-06-10	2011-06-20
Avvikelsemeddelande 2, 2011-03-31	2011-04-04
Avvikelsemeddelande 1, 2011-02-11	2011-02-16
Ursprungsgåva	2010-12-10

Innehållsförteckning

4	Tilldelning av kapacitet.....	2
4.1	Inledning	2
4.2	Processbeskrivning	2
4.2.1	Kapacitetsförutsättningar	3
4.2.2	Tilldelningsprocess	6
4.2.3	Ad hoc-process.....	6
4.3	Ansökan om kapacitet.....	6
4.3.1	Tilldelningsprocess	6
4.3.2	Ad hoc-process.....	7
4.3.3	Ansökan om kapacitet på driftplatser.....	8
4.4	Tilldelningsprocessen	8
4.4.1	Samordningsprocessen.....	9
4.4.2	Tvistlösning.....	9
4.4.3	Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process	9
4.4.4	Ramavtalens påverkan på tilldelnings-processen	11
4.4.5	Kapacitetsanalys	11
4.4.6	Kapacitetsförstärkningsplan.....	11
4.4.7	Fastställd tågplan	12
4.5	Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten	12
4.5.1	Process	12
4.6	Tilldelad kapacitet som inte används	13
4.7	Specialtransporter och farligt gods	13
4.7.1	Kapacitet för specialtransport	13
4.7.2	Tågläge med farligt gods	13
4.8	Särskilda åtgärder vid störningar	13
4.8.1	Principer.....	13
4.8.2	Operativa regler	13
4.8.3	Förutsägbara problem	14
4.8.4	Problem som inte kan förutses	14

4 Tilldelning av kapacitet

4.1 Inledning

I detta kapitel beskrivs Trafikverkets process för tilldelningen av kapacitet. Med kapacitet avses tjänster enligt avsnitt 5.2 och 5.3 samt tillträde till järnvägsnätet för banarbeten.

4.2 Processbeskrivning

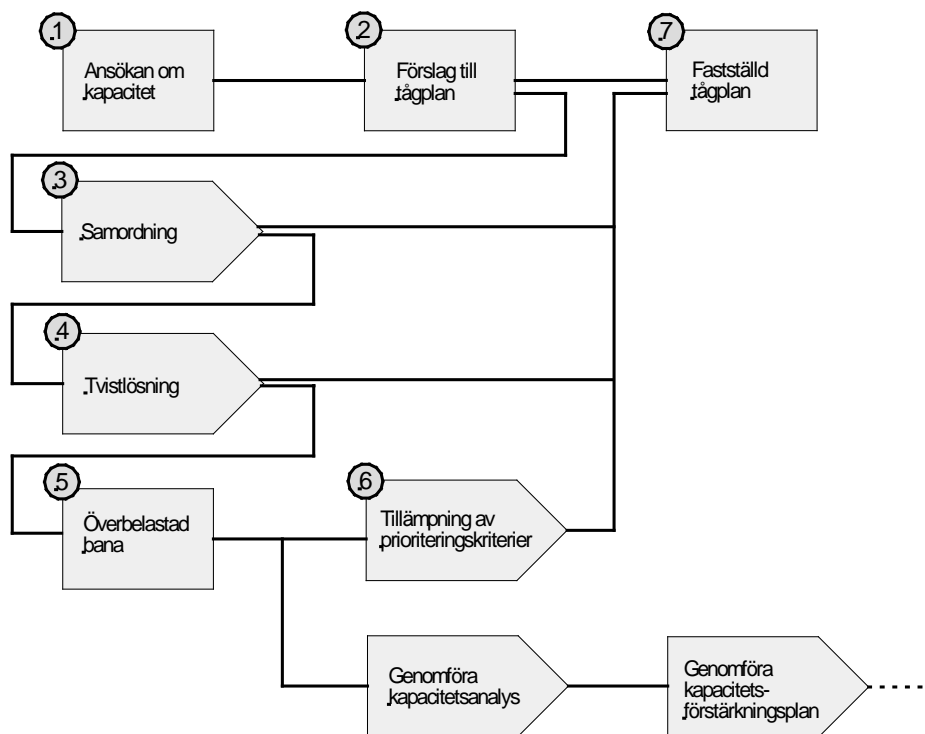
Processen delas in i:

- tilldelningsprocess, som avser att skapa ettårig tågplan för perioden 2011-12-11 – 2012-12-08
- ad hoc-process, som avser uppdatering av den ettåriga tågplanen vid nya kapacitetsbehov (t.ex. justering av tilldelad kapacitet eller helt nya behov).

Tidsplan för tilldelning av kapacitet

Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
	2011-01-10	Förplanerade tåglägen för internationella korridorer klara
	2011-02-01	Första datum för ansökan Tågplan 2012
1	2011-04-11	Sista datum för ansökan till tågplan 2012. Sista datum för Trafikverket att ange behov av kapacitet för banarbeten utöver planerade större banarbeten (PSB)
2	2011-07-01	Förslag till tågplan 2012 publiceras
	2011-07-01-- 2011-08-08	Synpunkts- och samordningsperiod för internationella gränspassagetider
	2011-08-08	Synpunkter på förslag till Tågplan 2012 ska ha inkommit till Trafikverket senast klockan 9.00.
	2011-08-22	Fastställelse av internationella gränspassagetider
3	2011-08-05-- 2011-08-29	Samordningsperiod
4	2011-08-29	Datum för begäran om tvistlösning
	2011-09-08	Tvistlösning avslutad
5	2011-09-08	Beslut om att förklara infrastrukturen överbelastad
6	2011-09-12	Kapacitetstilldelning med tillämpning av prioriteringskriterier
7	2011-09-16	Fastställd Tågplan 2012 publiceras
	2011-09-19	Sista datum för anmälan om behov av underlag för annonseringsbeställning för persontåg i Tågplan 2012
	2011-10-25	Ad hoc-processen startar
	2011-11-13	Sista datum för inlämnande av annonseringsbeställning för persontåg i Tågplan 2012
	2011-11-18	Sista datum för ansökan om transporttillstånd för att säkerställa att "Beslut om transporttillstånd" finns framtagna till starten av tågplan 2012.

	2011-12-11	Tågplan 2012 börjar gälla (trafikstart)
--	------------	---



Figur 4.1. Tidsplan och processkarta för tilldelning av kapacitet

4.2.1 Kapacitetsförutsättningar

4.2.1.1 Banarbeten

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

För ad hoc-processen utgör *fastställd tågplan* (delen kapacitetstilldelning för banarbeten) förutsättningar för exempelvis framkomlighet och hastigheter på järnvägsnätet. Samtliga ansökningar om kapacitet i ad hoc-processen ska vara anpassade efter den fastställda kapacitetstilldelningen för banarbeten.

4.2.1.2 Förplanerade tåglagen för internationella korridorer

Senast elva månader före tågplanens trafikstart publiceras förplanerade tåglagen för internationella korridorer som har definierats inom RailNetEurope (RNE). Tåglagen publiceras på [Trafikverkets webbplats](#).

De publiceras också på <http://www.railneteuropa.com>, där mer information finns om internationell trafik.

Avsikten med de förplanerade tåglägena är att på ett tidigt stadium visa ett antal möjliga tåglägen för gränsöverskridande trafik mellan generellt viktiga platser i det internationella perspektivet. Tåglägena är framtagna av infrastrukturförvaltarna i samråd och tilldelas efter ansökan i de nationella tilldelningsprocesserna.

Både för nationella och gränsöverskridande tåglägen går det att ansöka om att trafikera enligt de förplanerade tåglägena. Om det finns flera ansökningar, har den gränsöverskridande trafiken förtur till det förplanerade tågläget. Då det förplanerade tågläget är känt vid ansökningstillfället kan tågläget i tilldelningsprocessen ge ett internationellt tåg viss prioritet mot annan ansökt nationell trafik. När tågplanen är fastställd kan förplanerade tåglägen ligga till grund för en ansökan om restkapacitet.

4.2.1.3 Trångsektorsplaner

Allmänt

Kapacitetsbegränsningar uppkommer på de delar av järnvägsnätet där efterfrågan på tåglägen är högre än den tillgängliga kapaciteten. Ansökningar om tåglägen kan då inte tillgodoses fullt ut. På banor med högt kapacitetsutnyttjande är det extra viktigt att ta fram förutsättningarna för den tågtrafik som är möjlig att leverera med god transportkvalitet. För att kunna utnyttja kapaciteten på ett effektivt sätt i trafikintensiva områden upprättar Trafikverket trångsektorsplaner (Mälardalen och Göteborgsområdet), se bilaga 4.4. Planerna finns även publicerade på [Trafikverkets webbplats](#).

Trångsektorsplanerna ska användas som planeringsförutsättning i processen för kapacitetstilldelning. Syftet är att

- genom färdiga tåglägeskanaler uppnå ett effektivt kapacitetsutnyttjande i trafikintensiva områden
- säkerställa punktligheten genom robusta tidtabeller
- de ska gälla som planeringsstöd vid ansökan om tåglägen och konstruktion av tidtabeller.

Innehåll och giltighet

Trångsektorsplanerna innehåller information om infrastruktur, trafikstruktur och minsta tidsintervall mellan tåg samt uppgifter om antalet bokningsbara tåglägeskanaler.

Tåglägeskanalerna beskriver hur många tåg som kan köras för ett banavsnitt. Antalet bokningsbara tåglägeskanaler bestäms utifrån infrastruktur och trafikstruktur samt krav på punktlighet och robusthet i trafiksystemet.

Trångsektorsplanen bygger på att infrastrukturen är komplett och i full drift. Vid de tillfällen kapaciteten är reducerad, till exempel vid underhållsarbeten eller re-investeringar, kan inskränkningar i trafikutbudet komma att krävas.

Fordonens prestanda förutsätts vara tillräckliga då endast en tåglägeskanal per tåg tas i anspråk under de tider då samtliga tåglägeskanaler är bokade.

Fördelningen av de föreslagna tåglägeskanalerna är inte att betrakta som förutbestämda, utan är en modell på hur de kan användas för att uppnå ett effektivt kapacitetsutnyttjande. Avgångs- och ankomsttider kan avvika från modellen.

4.2.1.4 Kapacitet på driftplatser

Kapacitet på driftplatser ingår i många tillträdestjänster, såsom tågläge, stationer för resenärer, godsterminaler, rangerbangårdar, tågbildning, uppställning och underhållsanläggningar. Ett och samma spår kan vid olika tidpunkter användas för flera olika tillträdestjänster på en driftplats. Ett exempel på detta är spår för tjänsterna tågbildning och uppställning. För spår som kan användas för flera tillträdestjänster kan det anges vilka tjänster som har företräde i samband med tilldelning av kapacitet vid en intressekonflikt med flera ansökningar. Dessa företrädesregler får ses som en vägledning för hur Trafikverket kommer att tilldela kapacitet. En bedömning görs alltid med de processregler som anges i övrigt.

Tillträdestjänsterna är en förutsättning för att tilläggstjänsterna ska kunna genomföras, oavsett om det är Trafikverket som tillhandahåller dem eller inte. Tilläggstjänster som Trafikverket tillhandahåller och som förutsätter kapacitet är tågbildningstjänster och tjänster gällande specialtransporter och farligt gods. Även då tilläggstjänster använder en tillträdestjänst kan intressekonflikter uppstå och vissa vägledande principer kan anges. Ett exempel är att rangering värderas högre än uppställning på Hallsbergs rangerbangård.

Den sökande ska i största möjliga mån utforma sin ansökan efter det planerade fordonets egenskaper och ange fordonslängd som komplement till ansökt spårnummer. Det är också viktigt att komplettera ansökan med de tåglägen som fordonen tillhör.

Som stöd för ansökan om spårkapacitet för uppställning i Stockholm redovisar Trafikverket riktlinjer för spår användning. Riktlinjerna är framtagna utifrån erfarenhet av tidigare tågplanarbete. Riktlinjerna utgör inte begränsningar för hur kapacitet kan ansökas, men visar hur infrastrukturen sannolikt bör användas för att uppnå största samhällsekonomiska nytta. (5.3.7.1 och bilaga 4.4 kapitel 4)

Det är önskvärt att den sökande deltar aktivt i processen för tilldelning av kapacitet på driftplatser där tillträdestjänsterna rangering och tågbildning är tänkt att utföras. Trafikverket bjuder också in dem som tillhandahåller tilläggstjänsterna. Delaktigheten är viktig för att det vid kapacitetsbrist och intressekonflikter ska vara möjligt att tillsammans hitta lösningar som är effektiva för alla aktörer.

Vägledande principer vid intressekonflikter på driftplatser

Vid tilldelning av spårkapacitet för uppställning har fordon som kan knytas till tågproduktion (tåglägen) företräde gentemot andra fordon. (5.3.7.1)

Vid tilldelning av spårkapacitet på kombiterminaler och lastplatser (3.7) kommer ansökningar som kan knytas till lossning och lastning av gods att värderas högre än annat användande av spåren (till exempel uppställning) på dessa platser. (5.3.4.1)

Vid tilldelning av kapacitet på rangerbangårdar (3.8.1) kommer ansökningar som kan knytas till rangering att värderas högre än andra (exempelvis uppställning). (5.3.4.1)

Spårkapacitet för uppställning av fordon vid plattform medges normalt endast för resenärernas på- och avstigning, furnering och lättare driftsunderhåll. (5.3.7.1)

Spårkapacitet för uppställning av godstågsfordon i anslutning till angränsande faciliteter, till exempel tillgång till anläggningar inom godsterminal, medges normalt endast i direkt anslutning till användandet av anläggningen i fråga. (5.3.7.1)

Tjänsten uppvärmning av järnvägsfordon erbjuds den som samtidigt ansöker om plats för uppställning av fordon på det angränsande spåret. (5.3.7.3)

4.2.2 Tilldelningsprocess

Här hanteras ansökan om kapacitet som inkommit senast 2011-04-11. Tilldelningsprocessen resulterar i *fastställd tågplan*. I den fastställda tågplanen tilldelas kapacitet för perioden 2011-12-11 – 2012-12-08 med minutexakta angivelser.¹

4.2.3 Ad hoc-process

För ansökan om kapacitet eller justering av kapacitet som inkommit efter 2011-04-11 gäller att dessa hanteras inom ad hoc-processen. I figur 4.1 framgår när tilldelningen i ad hoc-processen startar.

Inom ad hoc-processen gäller att ansökningarna behandlas i den ordningsföljd de kommit in, och svar lämnas inom fem arbetsdagar.

I bilaga 3.3 framgår tidsgränser för ad hoc-ansökan vid behov av tillkommande bevakning av driftplatser.

Banarbeten av akut karaktär kan planeras med kort framförhållning och måste ibland av säkerhetsskäl tilldelas kapacitet som tidigare tilldelats någon annan sökande i *fastställd tågplan* eller ad hoc.

4.3 Ansökan om kapacitet

Om ansökan gäller kapacitet på mer än en infrastrukturförvaltares järnvägsnät, räcker det att lämna in ansökan till en av dem.

Den som tänker ansöka om spårkapacitet för långtidsuppställning, se avsnitt 5.3.7.2, bör först ta kontakt med Trafikverket och beskriva behovet. Trafikverket kan då lämna förslag på lämpliga platser och spår. Kontaktuppgifter, se bilaga 1.1.

4.3.1 Tilldelningsprocess

Ansökningar om kapacitet ska vara skriftliga, och Trafikverkets blankett/formulär i Excel-format måste användas. Blanketten ska skickas via e-post och vara komplett ifylld och validerad för att ansökan ska behandlas. Observera att blanketten inte ska skrivas ut, utan inskickat Excel-dokument via e-post räknas som skriftlig ansökan. Undantag från detta, se nedan.²

¹ Revidering enligt avvikelsemeddelande 1

² Revidering enligt avvikelsemeddelande 1

Blankett som Trafikverket tillhandahåller är avsedd att databehandlas för import i Trafikverkets system och får därför inte omvandlas till annat filformat, till exempel pdf. Av den anledningen får heller inte rader eller kolumner i blanketten flyttas eller tas bort. Blanketten finns på [Trafikverkets webbplats](#).

För den del av ansökan som avser tåglägen och associationer får även filformatet tdef användas för direktimport av data i Trafikverkets system. Innehållet måste då lämnas in även i textform, och informationen ska specificeras enligt kapitel 3 och 4 i bilaga 4.1. Trafikverket lämnar på begäran en specifikation av filformatet tdef.

I bilaga 4.1 framgår vad en ansökan om kapacitet ska innehålla. Bilaga 4.3 innehåller den trafikkalender som ansökan ska baseras på.

När det gäller ansökan om användning av bromsprovсанläggningen vid Göteborg Skandiahamnen, se anvisningar i bilaga 4.1 och avsnitt 5.3.8.2.

För persontrafik gäller att annonseringsbeställning för skyltning och utrop ska lämnas skriftligen och vara Trafikverket tillhanda senast fyra veckor innan den nya tågplanen börjar gälla. Information om de uppgifter som efterfrågas för annonseringsbeställning finns i bilaga 4.1. Trafikverket tillhandahåller på begäran föregående tågplans skyltning, för att underlätta beställningen.

Adresser för ansökan, se bilaga 1.1.

Tidsplan för tilldelningsprocess, se avsnitt 4.2.

För ansökan om internationell kapacitet finns det internetbaserade verktyget Path Coordination System (PCS) till förfogande. Kontakta Trafikverkets OSS för att få tillgång till verktyget. För kontaktuppgifter, se bilaga 1.1. Om inte Path Coordination System används, bör blanketten "Path request form" användas.

Blanketten finns på [Trafikverkets webbplats](#).

Den finns även på <http://www.railneteuropa.com>.

4.3.2 Ad hoc-process

Ansökningar om kapacitet ska vara skriftliga, och Trafikverkets blankett/formulär för adhoc-ansökningar i Excel-format måste användas.

Blanketten finns på [Trafikverkets webbplats](#).

I bilaga 1.1 framgår vart en ad hoc-ansökan ska skickas beroende på var och när tjänsten ska användas. Om ansökan avser en tjänst som ska användas inom sju dagar, ska den skickas till driftledningscentralen i det aktuella driftledningsområdet. Om tjänsten sträcker sig över flera driftledningsområden ska ansökan skickas till driftledningscentralen i det driftledningsområde som tjänsten utgår från.

Driftledningsområdenas indelning framgår av karttjänsten.

4.3.3 Ansökan om kapacitet på driftplatser

För förflyttningar över driftplatsgräns, eller mellan driftplatsdelar inom en driftplats, krävs ansökan om tågläge. (5.2)

Tjänsten uppställning ska ansökas om vid *all* parkering av fordon, utöver det uppehåll på en timme per plats som ingår i tågläget, men inte före och efter tågläget.

Ansökan om uppställning ska i första hand utformas utifrån önskad spårlängd och tid för uppställning – inte specifika spår. För mer information, se bilaga 4.1 (5.3.7.1)

En förteckning över lämpliga spår för uppställning finns i bilaga 3.1.

4.4 Tilldelningsprocessen

Förslag till tågplan

Ansökningar om kapacitet, såväl nationella som internationella, utgör underlag för *förslag till tågplan*.

Kapacitet för internationella gränspassager samplaneras innan *förslag till tågplan* publiceras. Detta sker vid en konferens inom RNE.

Det samplanerade förslaget till gränspassagetider som berör tågplanen presenteras som en del i *förslag till tågplan*.

Den sökande har möjlighet att yttra sig över förslag till internationella gränspassagetider. Yttrandet ställs till Trafikverket. Därefter samordnar och beslutar infrastrukturförvaltarna de internationella gränspassagetiderna. Datumet för fastställelse framgår av figur 4.1. Den del av kapaciteten för gränsöverskridande trafik som inte innebär gränspassage, tilldelas i den nationella tilldelningsprocessen. Den sökande har möjlighet att yttra sig över *förslag till tågplan*.

Om yttrandena över *förslag till tågplan* innehåller behov av ändringar, inleds processteget samordning. Om inga ändringar behövs kan tågplanen fastställas.

Förslag till tågplan innehåller

- alla inkomna ansökningar om tåglägen, nationella som internationella
- infrastrukturförvaltarens planerade banarbeten
- behovet av reservkapacitet för ad hoc-ansökningar om tåglägen, nationella som internationella
- behovet av reservkapacitet för banarbeten som inte kan bokas i tilldelningsprocessen
- behovet av reservkapacitet för transporter av arbetsfordon
- restkapacitet
- behovet av kapacitet för tjänster enligt avsnitt 5.3.

När *förslag till tågplan* tas fram kan Trafikverket ta underhandskontakter med de sökande.

4.4.1 Samordningsprocessen

Samordningen syftar till att jämka samman de sökandes behov av kapacitet, för att få till stånd en tågplan utan intressekonflikter. Under samordningen kan Trafikverket ta underhandskontakter med de sökande eller bjuda in till samordningsmöten.

Detta processteg hanteras enbart om det finns intressekonflikter. Om en intressekonflikt blir löst i detta processteg, kan tågplanen fastställas.

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. När en sökande begär tvistlösning ska denne samtidigt inkomma till Trafikverket med en beskrivning av intressekonflikten, en konsekvensbeskrivning för den egna produktionen samt 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 redovisar vilken lösning som valts och vilka alternativ som valts bort samt grunderna för detta.

Detta processteg hanteras enbart om någon av de sökande begärt tvistlösning. Om en intressekonflikt blir löst i detta processteg, kan tågplanen fastställas.

4.4.3 Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process

Om en intressekonflikt inte fått sin lösning under samordning eller tvistlösning ska Trafikverket förklara den berörda delen av infrastrukturen överbelastad. Trafikverket delger de sökande beslutet och offentliggör det på [Trafikverkets webbplats](#).

Beslutet ska innehålla information om på vilken del av infrastrukturen en intressekonflikt råder, under vilka tider, vilka parter som är berörda, om tvistlösning har förekommit och orsaken till att intressekonflikten inte kunde lösas.

Beslutet om att infrastrukturen är förklarad överbelastad är ett villkor för att Trafikverket ensidigt ska kunna avgöra intressekonflikten. Trafikverket fastställer då tågplanen genom att använda prioriteringskriterier. För detaljer om prioriteringskriterierna, se bilaga 4.2.

Om infrastrukturen förklaras överbelastad, ska en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan tas fram. För detaljer, se avsnitten 4.4.5 och 4.4.6.

Om det är uppenbart att det kommer att bli en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen, kan Trafikverket förklara denna del av infrastrukturen överbelastad innan samordningen inleds.

4.4.3.1 Prioriteringskriteriernas syfte

Prioriteringskriterierna är bedömningsgrund för hur intressekonflikter om infrastrukturkapacitet ska avgöras när de inte kan lösas frivilligt mellan de sökande. Prioriteringskriterierna ska visa vilken av de föreslagna lösningarna som medför att infrastrukturen används samhällsekonomiskt effektivast för tåglägen och banarbeten.

Järnvägens sätt att säkerhetsmässigt styra trafiken leder till ständigt förekommande kort- eller långvarig trängsel, där tågen tvingas anpassa sin tidtabell till omkringliggande tågrörelser. Denna anpassning av tågens tidtabeller är i realiteten trängsel som kan fördelas mellan de berörda tågen på olika sätt. Om trängseffekterna ska fördelas i syfte att hålla fram viss trafik på bekostnad av annan trafik, behövs kriterier för att avgöra vilken trafik som ska hållas fram och vilken som får stå tillbaka. Om detta inte kan ske i samförstånd behövs prioriteringskriterier.

En annan situation där prioriteringskriterier behövs är när en sträcka eller ett spår inte längre kan ta emot mer trafik utan att det uppstår en absolut överbelastning. I ett sådant fall måste det avgöras vilket tågläge som helt måste avstå från tilldelad kapacitet. Även i detta fall behövs prioriteringskriterier för att avgöra vilket tågläge som får stå tillbaka, såvida inte detta kan ske i samförstånd.

Ytterligare en situation är när en avvägning ska göras mellan banarbeten och ett eller flera tåglägen. Det kan finnas olika lösningar som involverar olika sätt för banarbetet att begränsa tillgången till infrastrukturen. Därmed kan intressekonflikter uppstå mellan banarbetets tilldelade kapacitet och tåglägets kapacitet. Sådana konflikter ska kunna avgöras genom prioriteringskriterierna.

4.4.3.2 Användande av prioriteringskriterier i tilldelningsprocessen

Prioritering är nödvändig för att kunna fatta beslut om fördelningen av kapacitet när olika intressen står mot varandra. Det är viktigt att denna prioritering är konkurrensneutral och icke-diskriminerande. Prioriteringen ska vara tillräckligt transparent och resultaten spårbara. För alla ansökningar som inkommit inom den angivna tiden ska inte tidpunkten för ansökan eller kapacitetsinnehav i tidigare tågplan utgöra grund för prioriteringen.

Grunden för all prioritering är Trafikverkets exklusiva rätt att tilldela kapacitet i enlighet med prioriteringskriterier, utan att efterfråga de sökandes frivilliga acceptans. Denna rätt förutsätter att

1. Trafikverket förklarat den aktuella banan överbelastad
2. intressekonflikten som föranleder prioriteringsåtgärden inte har kunnat lösas på frivillig väg

Prioriteringskriterierna utgör den enda tvingande processregel som infrastrukturförvaltaren kan tillgripa för att tvinga fram en lösning på intressekonflikter och fastställa tågplanen.

Detta faktum utgör inte bara en realitet under processens slutskede, utan blir en katalysator till samordningsprocessen där man genom frivilliga överenskommelser försöka lösa intressekonflikter. Trafikverket kommer att försöka lösa de intressekonflikter som uppstår från ansökan om tågläge eller under samordningsprocessen, och där kommer prioriteringskriterierna att vara en viktig informationskälla i syfte att nå samförståndslösningar.

4.4.3.3 Fastställelse av tågplanen genom användande av prioriteringskriterier

Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte har kunnat samordnas kommer Trafikverket att fastställa tågplanen, antingen genom att tilldela kapacitet i enlighet med prioriteringskriterierna. I denna situation medför användande av prioriteringskriterierna att Trafikverket avgör intressekonflikter utan att efterfråga de sökandes frivilliga acceptans.

4.4.4 Ramavtalens påverkan på tilldelningsprocessen

Ramavtal reglerar främst hur infrastrukturförvaltaren ska investera och vilken mängd trafik som förväntas eller utlovas. Det kan indirekt påverka den totala kapaciteten på en bestämd del av järnvägsnätet. Ramavtal kan inte omfatta ett bestämt tågläge (se avsnitt 2.3.1) och några garantier för ett bestämt tågläge kan därför inte finnas.

4.4.5 Kapacitetsanalys

Inom sex månader efter det att infrastrukturen har förklarats överbelastad, offentliggör Trafikverket en [kapacitetsanalys](#) på sin webbplats.

Kapacitetsanalysen kommer att utföras utifrån beslutet om överbelastad infrastruktur.

Kapacitetsanalysen anger

- orsakerna till överbelastning
- förslag på metoder för att åtgärda den överbelastade infrastrukturen
- förslag på åtgärder på kort sikt (upp till ett år) och på lång sikt (upp till tre år).

4.4.6 Kapacitetsförstärkningsplan

Inom sex månader efter det att en kapacitetsanalys avslutats, offentliggör Trafikverket en [kapacitetsförstärkningsplan](#) på sin webbplats.

Planen upprättas efter samråd med dem som använder den överbelastade infrastrukturen och anger

- orsakerna till överbelastning
- den sannolika framtida trafikutvecklingen
- hinder för infrastrukturutveckling
- alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning.

Kapacitetsförstärkningsplanen innehåller också en kostnads- och nyttoanalys för möjliga åtgärder, uppgift om vilka åtgärder Trafikverket utifrån denna analys avser att vidta samt en tidsplan för detta arbete. Tidsplanen omfattar maximalt tre år. De åtgärder som analyseras och föreslås kan vara åtgärder i infrastrukturen, anpassningar av tågläget eller åtgärder relaterade till järnvägsföretagens fordon och vagnar.

Om det finns en kapacitetsförstärkningsplan för den överbelastade infrastrukturen, och om denna plan håller på att genomföras, upprättas inte någon ny kapacitetsanalys och kapacitetsförstärkningsplan.

4.4.7 Fastställd tågplan

Den tilldelade kapaciteten framgår av *fastställd tågplan* som presenteras på [Trafikverkets webbplats](#).

Kapaciteten redovisas i form av

- tilldelade tåglägen, nationella som internationella
- kapacitet som reserverats för banarbeten
- reservkapacitet för ad hoc-ansökningar om tåglägen, nationella som internationella
- reservkapacitet för banarbeten som inte kan bokas i tilldelningsprocessen
- reservkapacitet för transporter av arbetsfordon
- restkapacitet
- tilldelade tjänster enligt avsnitt 5.3.

En sökande får till Transportstyrelsen hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut om kapacitetstilldelning står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Av en ansökan om tågläge ska det framgå om tågläget ansökt för järnvägsföretagets eller trafikorganisations räkning. Det är den som har ansökt om tågläget som sedan kan tilldelas detta. I samband med tilldelning av tågläget ingår den som ansökt och tilldelats ett tågläge trafikeringsavtal med Trafikverket.

Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge ska dock inte anses som överlåtet om en trafikorganisations anlitat ett järnvägsföretag för att utföra trafiken. Den som har överlåtit ett tågläge får vägras tilldelning av tågläge vid samma eller nästkommande tågplan. Se kapitel 6 i järnvägslagen.

4.5 Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten

För planerade större banarbeten (PSB), se avsnitt 4.2.1.1. Kriterier för PSB beskrivs i avsnitt 3.5, PSB presenteras i bilaga 3.2.

PSB beskrivs i avsnitt 3.5, och 2012 års PSB presenteras i bilaga 3.2.

4.5.1 Process

Trafikverket ska ange behovet av infrastrukturkapacitet för planerade banarbeten utöver PSB. Det framgår av figur 4.1 vid vilken tidpunkt behovet ska vara framfört. Kapacitetsbehovet presenteras på [Trafikverkets webbplats](#).

Processen för tilldelning av kapacitet för banarbete beskrivs i avsnitt 4.4.

4.6 Tilldelad kapacitet som inte används

Om tilldelad kapacitet inte ska användas, ska Trafikverket omgående underrättas om att kapaciteten är tillgänglig för annat användande. Den sökande som tilldelats kapacitet men inte använt den i vederbörlig omfattning, ska på Trafikverkets begäran avstå från kapaciteten. Detta gäller inte om det bristande användandet beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll. Om tilldelad kapacitet inte har använts, kan detta beaktas vid en senare tilldelning av kapacitet.

4.7 Specialtransporter och farligt gods

4.7.1 Kapacitet för specialtransport

Ansökan om kapacitet görs enligt avsnitt 4.3. För transportvillkor och transporttillstånd, se avsnitt 2.5 och 5.4.5.1.

4.7.2 Tågläge med farligt gods

Om tågläget innefattar transport av farligt gods ska detta meddelas vid ansökan om tågläge. Ansökan om tågläge görs enligt avsnitt 4.3. Transport av farligt gods ska anmälas enligt avsnitt 2.6.

4.8 Särskilda åtgärder vid störningar

4.8.1 Principer

Riktlinjer för operativ trafikledning utfärdas inför varje tågplan. Kapacitetstilldelning vid oförutsedda händelser, som järnvägsolyckor eller andra skador på infrastrukturen, beslutas från fall till fall av Trafikverket. För att minimera konsekvenserna och snarast återställa kapaciteten på en skadad del av järnvägsnätet finns det särskilda rutiner för olyckshantering.

Vid olycka eller haveri svarar samhällets räddningstjänst för räddning. Trafikverket svarar för röjning och järnvägsföretaget svarar för bärgning. Järnvägsföretagen är skyldiga att före trafikstart redovisa för Trafikverket de egna tillgängliga resurserna för bärgning, eller tecknat bärgningsavtal med någon annan.

4.8.2 Operativa regler

Tåg som avgår och framförs enligt sin tidtabell har företräde till sitt tidtabellsläge. Skälet bakom denna regel är att rättidiga tåg inte ska störas av tåg som är försenade eller för tidiga i förhållande till sina tidtabeller. Från denna regel kan undantag göras enligt nedanstående.

Om konsekvenserna av en störning skulle vara särskilt svåra för vissa tåg, kan en sökande lämna in en begäran om att dessa tåg ges företräde framför andra (rättidiga) tåg hos samma sökande. Flera sökande kan även komma överens med varandra om att vissa rättidiga tåg hos en sökande får ges lägre prioritet än enstaka

särskilt viktiga tåg hos en annan sökande. Sådana överenskommelser ska skriftligen redovisas till Trafikverket.

En begäran om förändrad, operativ prioritet ska ange vilka tåg som bedöms som särskilt störningskänsliga och motiven för detta (till exempel trafikuppgiften, anslutande transportmedel, snäva fordonsomlopp). Det måste också framgå vilka tåg den sökande är beredd att avstå prioritet för. Begäran måste sändas till Trafikverket senast i samband med ansökan om kapacitet. Detta för att begäran ska kunna beaktas när riktlinjerna för prioritering vid trafikledning tas fram.

Undantag från regeln om företräde för rättidiga tåg kan göras om det finns särskilda skäl, såsom svårare trafikstörningar, avtalade avvikelser från tidtabellen eller om trafiksituationen uppenbarligen föranleder något annat. I de fall regeln skulle leda till orimliga konsekvenser för trafiken som helhet, ska den inte tillämpas. Trafikverket har alltid som mål att på smidigast möjliga sätt undanröja trafikstörningar och återställa trafiken till den planerade tidtabellen.

4.8.3 Förutsägbara problem

Trafikverket kommer inför varje höst och vinter att ta fram beredskapsplaner för lövhalka och snöröjning i samråd med berörda, och i dessa planer beskriva vilka åtgärder som planeras. Se även del 2.

4.8.4 Problem som inte kan förutses

Röjnings- och nödsituationer

Ett järnvägsföretag eller en trafikorganisations ska vid röjnings- och nödsituationer, på infrastrukturförvaltarens begäran och i enlighet med vad parterna kommit överens om, ställa sådana resurser till förfogande som förvaltaren anser mest lämpliga för att återställa förhållandena till det normala. Se även del 2.

Färder med röjningsfordon och bogsering av havererade fordon inom samt till och från olycksplatsen utförs av Trafikverket, eller av den som Trafikverket anger. Med olycksplatsen menas det område som begränsas av de närmaste, ej berörda driftplatserna på ömse sidor av olycksplatsen.

Vid fordonshaveri får järnvägsföretaget utföra röjningen av egna fordon och övrig egendom, efter godkännande av Trafikverket. Om det inte går att komma överens om detta, utför Trafikverket röjningen av järnvägsföretagets fordon och egendom.

Innan röjningen påbörjas ska järnvägsföretaget arbetsjorda sina fordon och se till att nödvändiga åtgärder vidtagits. Om järnvägsföretaget använder någon annan modell av strömavtagare eller något annat fordon, enligt bilaga 2.1, ska järnvägsföretagen lämna fotografier och övriga uppgifter till Trafikverket.

Vid röjning utför Trafikverket nedbindning eller demontering av järnvägsföretagets strömavtagare. Vid akuta situationer kan Trafikverket avlägsna strömavtagaren med de metoder som situationen kräver. Trafikverket ansvarar inte för skador på strömavtagarna, om det inte kan påvisas att Trafikverket orsakat skadan genom felaktigt agerande.

Om järnvägsföretagets fordon eller dess strömavtagarmodell inte finns i bilaga 2.1, eller i övrigt skiljer sig från de beskrivningar som ges, ska järnvägsföretaget på uppmaning av Trafikverket omgående se till att egen personal infinner sig på

olycksplatsen. Denna personal ska då utföra arbetsjordning och nedbindning eller demontering av strömvtagaren.

När röjningen avslutats svarar järnvägsföretaget för bärgningen av egna fordon från den plats som Trafikverket anvisar. För att minimera trafikstörningar är det viktigt att detta sker så snabbt som möjligt. Om fordonen inte bärgas inom rimlig tid, bärgar Trafikverket järnvägsföretagets fordon och egendom.

Trafikverket och järnvägsföretaget kan komma överens om att bärgningen kan påbörjas innan röjningen avslutats.

Olyckshantering

Rutiner för hantering, anmälan och samverkan vid olyckor och tillbud till olyckor samt avvikelser som inneburit olycksrisker vid järnvägstrafik framgår av del 2.

Krissituationer

Vid krissituationer har Trafikverket rätt att övergå från att vara tjänsteleverantör till att fatta myndighetsbeslut. Besluten tas utifrån samhällsnytta och samhällsfunktion.

De operativa kontaktvägar som gäller vid normala förhållanden ska så långt möjligt gälla även vid kris.