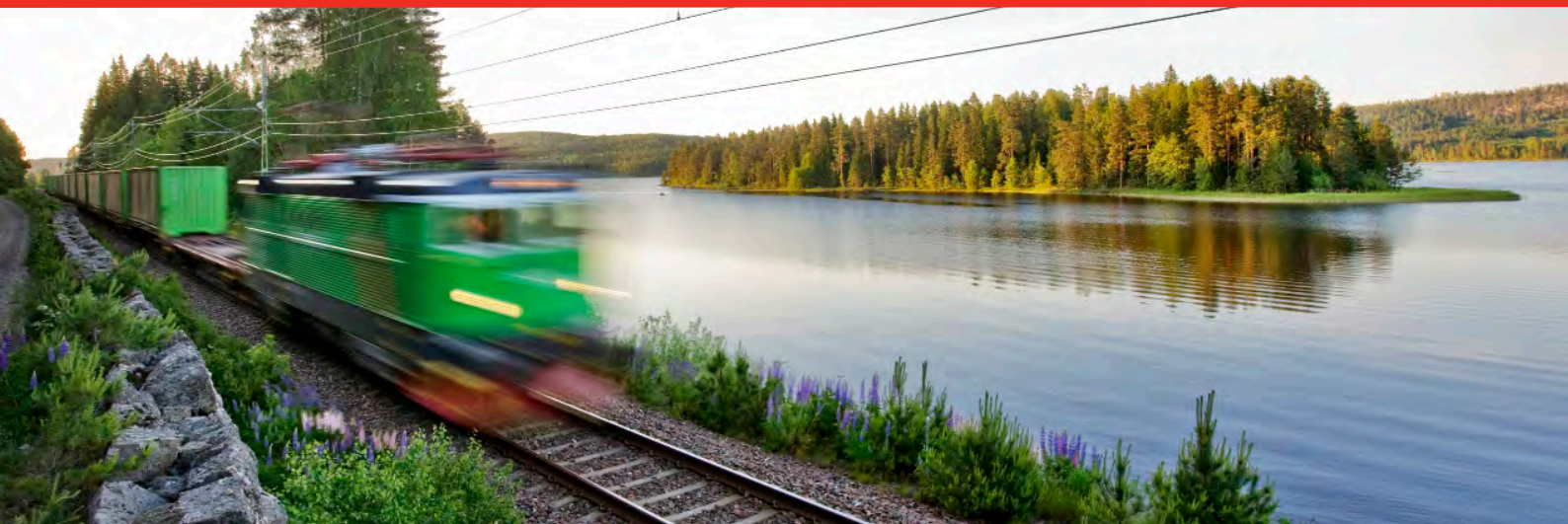


# Järnvägsnätsbeskrivning 2011

Del 1 Kapitel 4 - Tilldelning av kapacitet

Utgåva 2011-06-20



# Uppdateringar

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

Uppdatering	Infört
Avvikelsemeddelande 7, 2011-06-10	2011-06-20
Avvikelsemeddelande 6, 2011-03-31	2011-04-01
Avvikelsemeddelande 5, 2011-02-11	2011-02-16
Avvikelsemeddelande 4, 2010-11-18	2010-11-23
Avvikelsemeddelande 3, 2010-09-10	2010-09-20
Avvikelsemeddelande 2, 2010-03-30 Anpassad till Trafikverket	2010-04-23
Avvikelsemeddelande 1, 2010-02-25	2010-03-08
Ursprungsgåva	2009-12-13

## Innehållsförteckning

4	Tilldelning av kapacitet.....	2
4.1	Inledning .....	2
4.2	Processbeskrivning .....	2
4.2.1	Kapacitetsförutsättningar .....	3
4.2.2	Tilldelningsprocess .....	9
4.2.3	Ad hoc-process.....	9
4.3	Ansökan om kapacitet.....	9
4.3.1	Tilldelningsprocess .....	9
4.3.2	Ad hoc-process .....	10
4.4	Tilldelningsprocessen .....	11
4.4.1	Samordningsprocessen.....	12
4.4.2	Tvistlösning.....	12
4.4.3	Överbelastad infrastruktur: definition, prioriteringskriterier och process	13
4.4.4	Ramavtalens påverkan på tilldelnings-processen .....	14
4.4.5	Kapacitetsanalys .....	15
4.4.6	Kapacitetsförstärkningsplan.....	15
4.4.7	Fastställd tågplan .....	16
4.5	Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten ....	16
4.5.1	Process .....	16
4.6	Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas .....	17
4.7	Specialtransporter och farligt gods .....	17
4.7.1	Tågläge med specialtransport.....	17
4.7.2	Tågläge med farligt gods .....	17
4.8	Särskilda åtgärder vid störningar .....	17
4.8.1	Principer.....	17
4.8.2	Operativa regler .....	17
4.8.3	Förutsägbara problem .....	18
4.8.4	Problem som inte kan förutses .....	18

## 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 2010-12-12 – 2011-12-10
- ad hoc-process, som avser uppdatering av den ettåriga tågplanen vid nya kapacitetsbehov (t.ex. justering av tilldelad kapacitet eller helt nya behov).

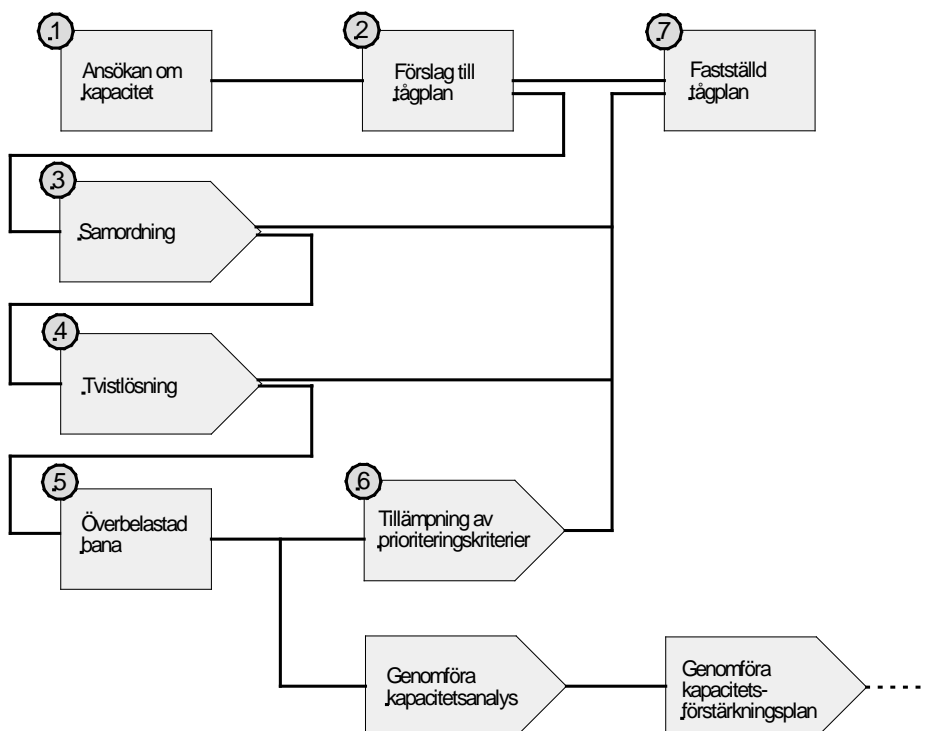
#### Tidsplan för tilldelning av kapacitet<sup>1</sup>

Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
	2010-01-11	Förplanerade tåglägen för internationella korridorer klara
1	2010-04-12	Sista datum för ansökan till tågplan 2011
2	2010-07-05	Förslag till tågplan 2011 publiceras
	2010-07-12-- 2010-08-22	Synpunkts- och samordningsperiod för internationella gränspassagetider
	2010-08-06	Synpunkter på förslag till Tågplan 2011 ska ha inkommit till Trafikverket senast klockan 9.00.
	2010-08-23	Fastställelse av internationella gränspassagetider
3	2010-08-06-- 2010-08-30	Samordningsperiod
4	2010-08-30	Datum för begäran om tvistlösning
	2010-09-07	Tvistlösning avslutad
5	2010-09-08	Beslut om att förklara infrastrukturen överbelastad
6	2010-09-13	Kapacitetstilldelning med tillämpning av prioriteringskriterier
7	2010-09-17	Fastställd Tågplan 2011 publiceras
	2010-09-17	Sista datum för anmälan om behov av underlag för annonseringsbeställning för persontåg i Tågplan 2011
	2010-10-25	Ad hoc-processen startar

---

<sup>1</sup> Reviderad enligt avvikelsemeddelande 1

	2010-11-12	Sista datum för inlämnande av annonseringsbeställning för persontåg i Tågplan 2011
	2010-11-17	Sista datum för ansökan om transporttillstånd för Specialtransporter i Tågplan 2011
	2010-12-12	Tågplan 2011 börjar gälla (trafikstart)



Figur 4.1 Tidsplan och processkarta för tilldelning av kapacitet<sup>2</sup>

## 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.

<sup>2</sup> Reviderad enligt avvikelsemeddelande 1

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 tågägen för internationella korridorer**

Senast elva månader före tågplanens trafikstart publiceras förplanerade tågägen för internationella korridorer som har definierats inom RailNetEurope (RNE). Tågägena publiceras på Trafikverkets webbplats

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Tagplan/Tagplan-2011/Forplanerade-tidtabellagen/>

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

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

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

#### **4.2.1.3 Trångsektorsplan**

Kapacitetsbegränsningar uppkommer på de delar av järnvägsnätet där efterfrågan på tågägen är högre än den tillgängliga kapaciteten. Ansökningar om tågägen 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 acceptabel transportkvalitet.

För att kunna utnyttja kapaciteten på ett effektivt sätt i trafikintensiva områden upprättar Trafikverket trångsektorsplaner. Planerna kan utformas som förplanerade tågägeskanaler, tidsintervall mellan tåg eller principer vid trafikering.

Trångsektorsplanerna finns publicerade på Trafikverkets webbplats

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Jarnvagsnatsbeskrivning/Jarnvagsnatsbeskrivning-2011/>

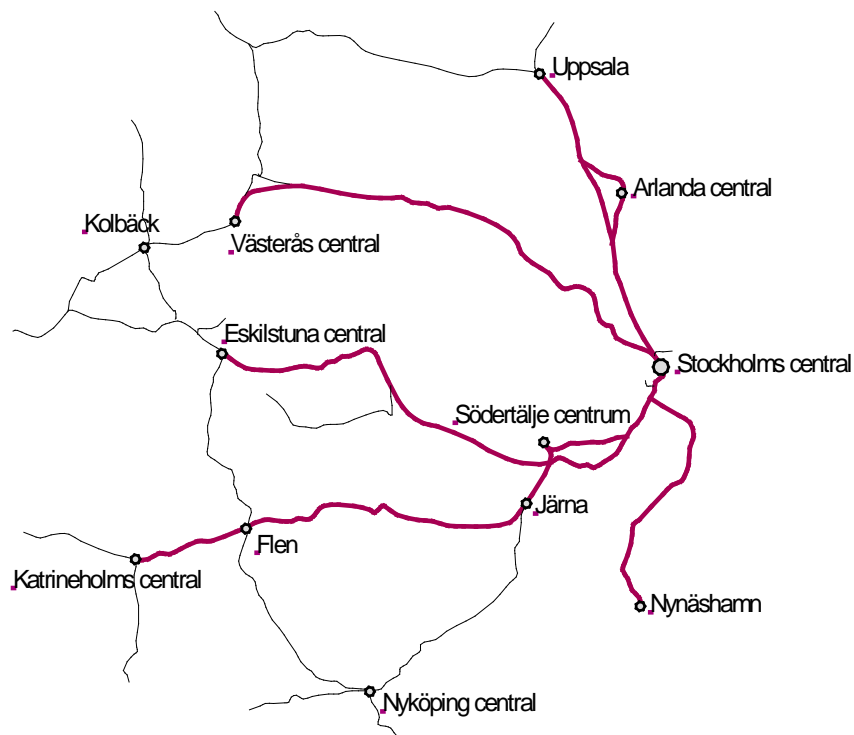
I avsnitten 4.2.1.3.1 och 4.2.1.3.2 beskrivs övergripande trångsektorsplanerna för Mälardalen och Göteborgsområdet. För mer detaljerad beskrivning hänvisas till Banportalen.

Trångsektorsplanerna gäller som anvisningar vid ansökan om tågägen och tilldelning av kapacitet.

#### 4.2.1.3.1 Trångsektorsplan Mälardalen

Trångsektorsplanen beskriver principerna för trafikering av Mälardalsområdet. En principtidtabell finns för hela området. För de mest belastade avsnitten finns förplanerade tåglägeskanaler.

##### Geografisk avgränsning



Figur 4.2. Trångsektorsplan Mälardalen, geografisk avgränsning

### Tidsintervall mellan tåg

För att omringliggande sträckor med lägre kapacitet ska kunna möta trafikökningen, och för att transportkvaliteten i trafiksystemet ska kunna säkerställas, används förutbestämda tidsintervall mellan tågen.

Tidsintervallen mellan tågen är fördelade enligt följande:

Tidsintervall	Norr om Stockholm C	Söder om Stockholm C
≥ 2 min		Stockholm C - Stockholms södra
≥ 3 min	Stockholm C-Solna <sup>1</sup> Stockholm C-Sundbyberg	Stockholms södra-Älvsjö Södertälje hamn-Södertälje centrum
≥ 4 min	Solna-Uppsala C Sundbyberg-Kungsängen	Älvsjö-Järna Älvsjö-Västerhaninge
≥ 5 min	Kungsängen-Västerås N	Järna-Katrineholm

1) Då Arlanda Express-tåg körs före ett annat tåg kan 2 minuters tidsintervall tillämpas.

Undantag från ovanstående kan göras när ett tåg leds in på ett annat spår än det efterföljande tåget. Då kan tidsintervallet i vissa fall minska med en minut.

### Tåglägeskanaler Stockholms central-Stockholms södra

För den hårt belastade sträckan Stockholms central-Stockholms södra är ett kanalsystem framtaget. Detta bygger främst på hur tågen ska trafikera angränsande fyrspar på sträckan Stockholms södra-Älvsjö, men hänsyn har även tagits till angränsande sträckor norr om Stockholms central.

Kanalsystemet består av 28 förplanerade tåglägen per timme och riktning, med följande trafikstruktur:

- 14 tåglägen till och från innerspårerna på angränsande fyrsparsträcka
- 10 tåglägen till och från ytterspårerna på angränsande fyrsparsträcka
- 4 tåglägen reserverade av Trafikverket.

Fyra tåglägen i timmen har Trafikverket reserverat för att öka möjligheten till återställning av trafiken vid driftstörningar. Detta innebär att 24 av de förplanerade 28 tåglägena för närvarande är bokningsbara, vilket kan förändras om transportkvaliteten i området avsevärt förbättras. Se även avsnitt 5.7.3.1 om riktlinjer för spår användning i Stockholm<sup>3</sup>.

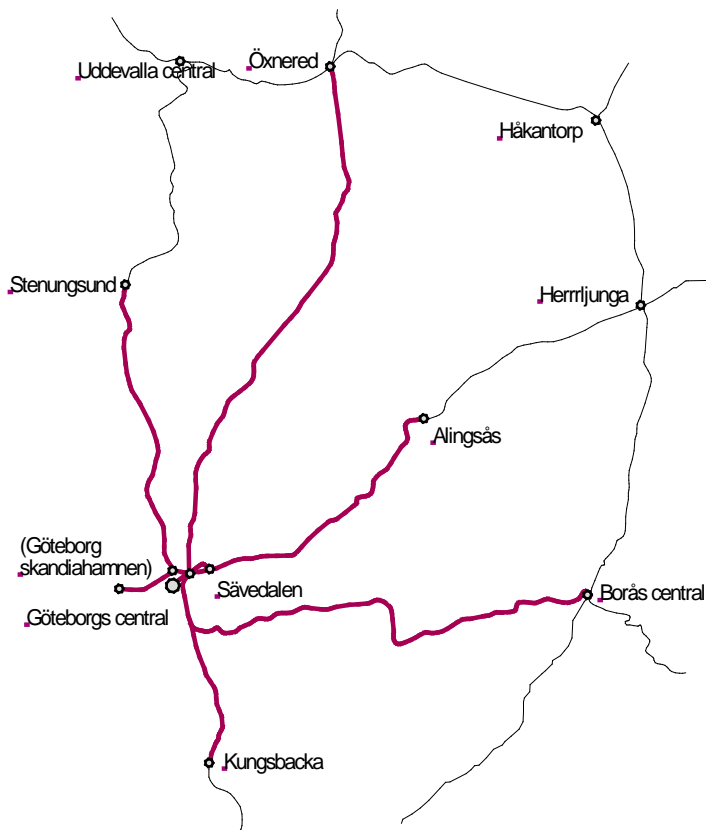
---

<sup>3</sup> Revidering enligt avvikelsemeldande 1

#### 4.2.1.3.2 Trångsektorsplan Göteborg

Trångsektorsplanen beskriver principerna för trafikering av Göteborgsområdet. En principtidtabell har tagits fram för området.

##### Geografisk avgränsning



Figur 4.3 Trångsektorsplan Göteborg, geografisk avgränsning

##### Tidsintervall mellan tåg

För att omringliggande sträckor med lägre kapacitet ska kunna möta trafikökningen och för att transportkvaliteten i trafiksystemet ska kunna säkerställas, används förutbestämda tidsintervall mellan tågen.

Tidsintervallen mellan tåg är fördelade enligt följande:

Tidsintervall	Västra stambanan	Västkustbanan
≥ 4 min	Olskroken–Alingsås	Gubbero–Kungsbacka
≥ 5 min	Göteborg C–Olskroken	Göteborg C–Gubbero



### **Tåglägen Göteborgs central**

Kapaciteten för Göteborgs central begränsas bland annat av antalet spår och av korsande tågvägar mellan avgående och ankommande tåg. För att minimera antalet korsande tågvägar finns en principitidtabell för avgångs- och ankomsttider på Göteborgs central var femte minut.

En något förenklad uppdelning mellan banor:

- Tåg från Västra stambanan, Norge/Vänerbanan och Bohusbanan delar på 12 tåglägen per timme och riktning.
- Tåg från Väst kustbanan och Kust till kust-banan delar på 12 tåglägen per timme och riktning.

### **Tåglägen Västra stambanan**

För Västra stambanan, delen Göteborg–Alingsås, är belastningen störst på eftermiddagen i riktning från Göteborg. Ett trafikeringsscenario med 8 tåg per timme och riktning har utarbetats för tidsperioden 15.00–18.00. Trafikstrukturen visar hur trångsektorsplanen kan tillämpas, och den är vald utifrån erfarenhet och kända önskemål om trafikering från berörda trafik huvudmän och järnvägsföretag. Syftet är att utnyttja linjekapaciteten maximalt, genom optimering av tåglägeskanalerna.

Antal	Tågslag	Relation	Medelhastighet
1	Godståg	Sävenäs–Hallsberg	80 km/tim (låg)
2	Lokaltåg	Göteborg–Alingsås	80 km/tim (låg)
1	Lokaltåg	Göteborg–Floda	80 km/tim (låg)
1	Regionaltåg	Göteborg–Hallsberg/Stockholm	100 km/tim (medel)
1	Regionaltåg	Göteborg–Falköping/Skövde	100 km/tim (medel)
2	Snabbtåg/posttåg	Göteborg–Stockholm	120 km/tim (snabb)

### **Tåglägen Väst kustbanan och Kust till kust-banan**

Principitidtabellen för Väst kustbanan och Kust till kust-banan bygger på förutbestämda avgångs- och ankomsttider vid Göteborgs central var femte minut. Teoretiskt innebär detta 12 tåglägen per timme och riktning.

Kapacitetsrestriktioner i form av varierande medelhastighet Göteborg–Kungsbacka och korsande tågvägar i Almedal och Gubbero gör att det blir 8 tåglägen per timme och riktning på Väst kustbanan, varav 2 tåglägen i första hand är avsedda för godståg, samt 2 tåglägen per timme på Kust till kust-banan, sträckan Göteborg–Borås.

## 4.2.2 Tilldelningsprocess

Här hanteras ansökan om kapacitet som inkommit senast 2010-04-12. Tilldelningsprocessen resulterar i *fastställd tågplan*. I den fastställda tågplanen tilldelas kapacitet för perioden 2010-12-12 – 2011-12-10 med minutexakta angivelser.

## 4.2.3 Ad hoc-process

För ansökan om kapacitet eller justering av kapacitet som inkommit efter 2010-04-12 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 avser att 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.<sup>4</sup>

### 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 för att ansökan ska behandlas. Observera att utskrift av blanketten inte ska göras, utan inskickat excel-dokument via e-post räknas som skriftlig ansökan. Undantag från detta, se nedan. Blanketten får inte omvandlas till annat filformat, till exempel PDF. Rader eller kolumner i blanketten får inte flyttas eller tas bort. Blanketten som ska användas för ansökan om kapacitet på det järnvägsnät som Trafikverket förvaltar samt tåg bildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård (se avsnitt 5.4.4.1) finns på Trafikverkets webbplats.<sup>5</sup>

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Jarnvagsnatsbeskrivning/Blanketter/>

Den blankett som Trafikverket tillhandahåller har filformatet Excel och är avsedd att databehandlas för import i Trafikverkets system, därför får inte rader eller

---

<sup>4</sup> Reviderad enligt avvikelsemedelande 5

<sup>5</sup> Reviderad enligt avvikelsemedelande 1

kolumner flyttas eller tas bort. För den del av ansökan som avser tåglägen och associationer får även filformatet T-DEF 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 T-DEF<sup>6</sup>.

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

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 Pathfinder till förfogande. Kontakta Trafikverkets OSS för att få tillgång till verktyget. För kontaktuppgifter, se bilaga 1.1. Om inte Pathfinder används, bör blanketten "Path request form" användas.

Blanketten finns förutom på Trafikverkets webbplats

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Jarnvagsnatsbeskrivning/Blanketter/>

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

### 4.3.2 Ad hoc-process <sup>7</sup>

Ansökningar om kapacitet ska vara skriftliga. Trafikverket rekommenderar att blanketten "Ansökan om justering av kapacitet Ad hoc" används för att säkerställa att nödvändiga uppgifter lämnas. Blanketten finns att hämta på:

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Jarnvagsnatsbeskrivning/Blanketter/>

Används inte ovan rekommenderad blankett ska ändå ansökan innehålla motsvarande uppgifter.

I bilaga 1.1 framgår vart en ad hoc-ansökan ska skickas beroende på var och när tjänsten ska nyttjas. Om ansökan avser en tjänst som ska nyttjas 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.

---

<sup>6</sup> Reviderad enligt avvikelsemeddelande 1

<sup>7</sup> Revidering enligt avvikelsemeddelande 3

## 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 dessutom möjlighet att yttra sig över *förslag till tågplan*. Slutdatumet för yttrande ligger i det fallet senare än slutdatumet för yttrande när det gäller de internationella gränspassagetiderna. Datum, se avsnitt 4.2.

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

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Folja-upp-trafik/Overbelastning/>

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 tågägen 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 tågägen som helt måste avstå från tilldelad kapacitet. Även i detta fall behövs prioriteringskriterier för att avgöra vilket tågägen 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 tågägen. 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 Användning 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 förklarar 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 användning 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 användning 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 Trafikverkets webbplats

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Folja-upp-trafik/Overbelastning/>

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 Trafikverkets webbplats

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Folja-upp-trafik/Overbelastning/>

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

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Tagplan/Tagplan-2011/>

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 ansökts 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

När det gäller planerade större banarbeten (PSB), se avsnitt 4.2.1.1. Kriterier för PSB beskrivs i avsnitt 3.5, och 2011 års PSB presenteras i bilaga 3.2.

#### 4.5.1 Process

Ansökan och tilldelning om kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten som inte är PSB görs enligt avsnitt 4.3.

## 4.6 Tilldelad kapacitet som inte utnyttjas

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

## 4.7 Specialtransporter och farligt gods

### 4.7.1 Tågläge med specialtransport

Ansökan om kapacitet för specialtransport 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 om 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 nödvändiga 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 planliga 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 trafikorganisatör 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 strömvtagare 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 strömvtagare. Vid akuta situationer kan Trafikverket avlägsna strömvtagaren med de metoder som situationen kräver. Trafikverket ansvarar inte för skador på strömvtagarna, om det inte kan påvisas att Trafikverket orsakat skadan genom felaktigt agerande.

Om järnvägsföretagets fordon eller dess strömvtagarmodell 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 strömvatagaren.

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<sup>8</sup>**

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.

---

<sup>8</sup> Revidering enligt avvikelsemeddelande 4