

Ärendenummer  
TRV 2020/38591

## BESLUT

Beslutat av  
Roberto Maiorana, cTR

Dokumentdatum  
2021-03-29



Sidor  
1 (11)

Diariet

# Beslut om avvikelsemeddelande 2 Järnvägsnätsbeskrivning 2022

Angivna avsnitt ges i och med detta avvikelsemeddelande lydelsen och justeringen enligt nedan.

e.u.

Karin Nordner  
Chef Affärsregler och modeller  
Trafik

## Kapitel 5 Tåglägestjänster och avgifter

### 5.3 Minimipaketet av tillträdestjänster samt avgifter

#### 5.3.5 AVGIFTSSYSTEM MINIMIPAKETET AV TILLTRÄDESTJÄNSTER (TÅGLÄGE)

**Första meningen i stycket ovanför tabell 5.2 får ny lydelse enligt nedan.**

Om den sökande inte har rapporterat in tågets totalvikt eller antal axlar i enlighet med bilaga 6A, kan medelaxellasten inte beräknas.

### 5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

#### 5.7.3 RAPPORTERING AV AVVIKELSER FRÅN FASTSTÄLLD TÅGPLAN OCH TRAFIKERINGSAVTAL

**Tredje stycket får ny lydelse enligt nedan. Tillhörande fotnot försvinner och efterkommande fotnoter får annan numrering.**

Via systemet Här&Nu har järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna tillgång till realtidsinformation om merförseningar och orsakskoder. I systemet Lupp sammanställs informationen från de övriga systemen. Trafikverket tillhandahåller rapporter med sammanställningar av avvikelser.

*Trafikverkets kommentar:*

*Rapporteringshanteringen och system har ändrats.*

## Bilaga 4 F Kapacitetsplaner

### 6 Olskroken

#### 6.4.2.1 NORGE/VÄNERBANAN

**Första strecksatsen under rubriken får ny lydelse enligt nedan.**

- 2022-04-14 kl. 22.35 – 2022-04-18 kl. 14.00 (påsk): trafikavbrott mot Göteborg C och Gubbero.

*Trafikverkets kommentar:*

*Motiveringen till ändringen är att det är ett skrivfel. Rätt datum (2022-04-14) står under kapitel 6.6.1.1, Tidtabellsvariant 1, och är även det som presenterats i powerpoint under samråd och JNB-dag.*

#### 6.4.3.1 VÄSTRA STAMBANAN (ALINGSÅS–PARTILLE) FRÅN 15 AUGUSTI 2022

Hela avsnittet tas bort och de efterföljande avsnitten under 6.4.3 Gångtidspåslag med anledning av tillgänglig infrastruktur, får ny numrering till följd av detta.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket ställer in hela åtgärden Alingsås – Olskroken Kontaktledningsbyte med TPÅ-ID 10184-2200. Kapacitetsplan Olskroken reglerar hur denna kapacitetsbegränsning skall hanteras och är en förutsättning för ansökan.*

*Eftersom kapacitetsbegränsningen inte längre är aktuell krävs heller inte någon reglering av kapaciteten kopplad till denna åtgärd. Kapacitetsbegränsningen var tänkt att regleras med gångtidspåslag, dessa gångtidspåslag stryks nu i bilaga 4 F och är inte längre en förutsättning för ansökan.*

## Bilaga 5 B Orsakskoder

### 2.3. Infrastrukturorsaker (I)

**Koderna:**

- ISA09, Tågledningssystem – EBICOS TMS
- ISA11, Tågledningssystem – JZA 11 (Reläffjärrblockering)

**Tas bort och därmed tas också fotnot nr 2 också bort.**

**Koden:**

- ISA08, Tågledningssystem – ARGUS

**Koden får ny lydelse i tabell och blir:**

I	SA	8	Tågledningssystem - SNTL
---	----	---	--------------------------

## 2.4. Järnvägsföretagsorsaker (J)

En ny kod läggs till enligt nedan:

J	AS	6	Avvikande STH
---	----	---	---------------

## 2.5. Olyckor och tillbud (O)

En ny kategori och två nya koder läggs till enligt nedan:

<b>O</b>	<b>NK</b>		<b>Allvarlig incident, kris och fara</b>
O	NK	1	Pandemi
O	NK	2	Terrordåd

*Trafikverkets kommentar:*

*Det föreligger ett behov av att revidera beståndet av orsakskoder enligt ovan.*

## 3. Kodlista för akut inställda tåg samt vid avbokning

I tabellen anges systemet BASUN i texten för orsakskoderna – Infrastruktur (I) och Olycka/Yttre tillbud och Externa Händelser (O), detta ska ersättas med:

OPAL

*Trafikverkets kommentar:*

En uppgradering av rapporteringssystem har skett.

## **Resterande förslag till förändringar i detta dokument har tillkommit med anledning av Transportstyrelsens föreläggande 2020-373**

### **Kapitel 4 Tilldelning av kapacitet**

#### **4.2.1 Kapacitetsförutsättningar**

##### **4.2.1.1 BANARBETEN**

###### **Första stycket i avsnittet får ny lydelse enligt följande:**

Planerade större banarbeten (PSB) samråds före publiceringen av järnvägsnätsbeskrivningen. Denna typ av banarbeten utgör en del av förutsättningarna för tilldelningsprocessen, avseende bland annat framkomlighet och hastigheter på järnvägsnätet. Samtliga ansökningar om kapacitet för tågläge eller tjänster ska vara anpassade efter de PSB som listats i bilaga 4 E, såvida Trafikverket inte har angett något annat. Om ett PSB till exempel orsakar trafikavbrott på ordinarie väg mellan två driftplatser, måste sökande som vill framföra tåg mellan dessa två driftplatser ansöka om ett omledningsläge.

##### **4.2.1.3 KAPACITETSBEGRÄNSNINGAR**

###### **Sista strecksatsen, - Malmö-Lund i avsnittet tas bort:**

#### **4.2.2 Ansökan om kapacitet**

##### **4.2.2.3 FÖRSLAG TILL TÅGPLAN**

###### **Första stycket i avsnittet får ny lydelse enligt följande:**

Ansökningar om kapacitet för tågläge, såväl nationella som internationella, tjänster samt Trafikverkets fastställda behov av banarbete utgör underlag för förslag till tågplan.

###### **Första stycket under rubriken *Definition av yttrande från sökande på förslag till tågplan* får ny lydelse enligt följande:**

Yttranden från sökande på förslag till tågplan lämnas i form av synpunkter.

Synpunkter på tåglagen ska lämnas via tjänsten "Ansökan om kapacitet". Synpunkter på uppställning och tilläggstjänster ska lämnas via e-post till [trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se](mailto:trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se)

**Tredje strecksatsen under rubriken *Förslag till tågplan* omformuleras och får lydelse enligt följande:**

- Trafikverkets fastställda behov av banarbeten

#### **4.3.1 Trafikpåverkande åtgärder**

**Första stycket får ny lydelse enligt följande:**

I omarbetningen av bilaga VII till direktivet 2012/34/EU anges kraven för en internationellt harmoniserad process för samordning och offentliggörande av kända tillfälliga kapacitetsbegränsningar, inklusive samråd med sökande. Det finns olika kategorier av tillfälliga kapacitetsbegränsningar. De kategoriseras enligt nedan:

#### **4.3.2 Tidpunkter och information till sökanden**

**Avsnittet får ny lydelse enligt följande:**

Bilaga VII till direktivet 2012/34/EU beskriver vid vilka tidpunkter uppgifter som planerade Tillfälliga kapacitetsbegränsningar ska offentliggöras. Trafikverket offentliggör och justerar Tillfälliga kapacitetsbegränsningar i enlighet med direktivet.

Trafikverket genomför samråd för tillfälliga kapacitetsbegränsningar med medelstor och liten trafikpåverkan enligt tidsplanen i avsnitt 4.5. Synpunkter skickas till [trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se](mailto:trafikplanering.jarnvag@trafikverket.se)

##### **4.3.2.1 KRITERIER OCH TÅGTYPER FÖR OMLEDNING VID TPÅ MED MYCKET STOR PÅVERKAN**

**Rubriken ändras till Kriterier och tågtyper för omledning vid Tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor påverkan**

#### **4.3.3 Planerad större banarbeten**

**Avsnittets andra mening har fått ny lydelse och delats upp i två meningar enligt nedan:**

I samband med att Trafikverket publicerar trafikpåverkande åtgärder av kategorierna *Mycket stor* samt *Stor*, vid X-24, lämnar Trafikverket även förslag till planerade större banarbeten för samråd med branschen.

## 4.5 Tilldelningsprocessen

Tabellen kompletteras med följande rader:

Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
	2021-01-12- 2021-01-25	Samrådsperiod för Tillfälliga kapacitetsbegränsningar (banarbeten) med mycket stor och stor trafikpåverkan.
	2021-02-12	Fastställelse av Tillfälliga kapacitetsbegränsningar (banarbeten) med mycket stor och stor trafikpåverkan
	2021-04-22 – 2021-05-20	Samrådsperiod för Tillfälliga kapacitetsbegränsningar (banarbeten) med medelstor och liten trafikpåverkan.

Tre rader kompletteras och får lydelse enligt följande:

Referens till processkarta	Datum	Aktivitet
3	2021-07-05	Förslag till Tågplan 2022 publiceras. Fastställelse av Tillfälliga kapacitetsbegränsningar (banarbeten) med medelstor och liten trafikpåverkan
	2021-07-06 – 2021-08-06	Synpunkts- och samordningsperiod avseende tåglägen och tjänster.
5	2021-09-06	Sista datum för begäran om tvistlösning avseende tåglägen för Tågplan 2022.

### 4.5.1 Tåglägesansökan för årlig tågplan

Avsnittet får ny lydelse enligt följande:

Ansökningar om kapacitet för tågläge och övriga tjänster som inkommit senast 2021-04-12 hanteras i tilldelningsprocessen och resulterar i en fastställd primär tågplan. Fastställd primär tågplan omfattar kapacitetstilldelningen för tåglägen och tjänster för perioden 2021-12-12 – 2022-12-10, liksom den fastställda kapaciteten för banarbeten under samma period.

#### 4.5.1.1 TRAFIKVERKETS BEHOV AV TIDER I SPÅR

Stycket under rubrik Process får ny lydelse enligt följande:

Trafikverket ska ange behovet av infrastrukturkapacitet för planerade banarbeten utöver PSB. Det framgår av figur 4.1 vid vilka tidpunkter behovet ska vara framfört samt fastställt. Kapacitetsbehovet presenteras på Trafikverkets webbplats.

#### **4.5.5 Tvistlösning**

##### **Första stycket får ny lydelse enligt följande:**

Om en intressekonflikt gällande oförenliga ansökningar mellan tåglägen inte bedöms kunna få sin lösning under samordningen, kan de sökande som är berörda av konflikten begära tvistlösning vid en given tidpunkt, se figur 4.2. Begäran om tvistlösning görs skriftligen till Trafikverket. När en sökande begär tvistlösning ska denne samtidigt inkomma till Trafikverket med

#### **4.6 Överbelastad infrastruktur**

##### **Första stycket får ny lydelse enligt följande:**

Om en intressekonflikt inte fått sin lösning under samordning eller tvistlösning mellan sökande ska Trafikverket förklara den berörda delen av infrastrukturen överbelastad. Trafikverket meddelar beslutet till berörda sökande och offentliggör det på Trafikverkets webbplats.

## **Bilaga 2 E Övrig tillgänglighetspåverkan**

### **1 Förplanerade tider i spår för banunderhåll**

#### **Avsnittets sista stycke, får ny lydelse enligt följande:**

Servicefönster hanteras i ordinarie tågplaneprocess tillsammans med Trafikverkets övriga behov av banarbeten. Den detaljerade samordningen och fastställelsen sker i den ordinarie tågplaneprocessen. Servicefönster representerar det behov av underhållstider som Trafikverket bedömer finnas och som förväntas behöva kapacitet i den fastställda tågplanen. Servicefönster omfattar inte det totala kapacitetsbehovet för underhållsarbeten, utan ytterligare behov kan komma att presenteras från Trafikverkets sida. Det sker i den ordinarie tågplaneprocessen.

### **1.1 Trafikverket avser att ansöka om trafikavbrott med följande upplägg**

#### **Avsnittets får ny rubrik enligt följande:**

#### **1.1 Trafikverkets behov av servicefönster**



## Bilaga 4 B Prioriteringskriterier

### 1.2 Omfattning

#### Avsnittet får ny lydelse enligt följande:

Prioriteringskriterierna använder beräkning av samhällsekonomiska kostnader för två typer av objekt som behandlas i kapacitetstilldelningsprocessen: tåglägen och associationer.

### 1.5 Banarbeten

**Hela avsnittet tas bort och de efterföljande avsnitten 1.6 - 1.11 får ny numrering.**

### 2.1 Ansök på rätt sätt – bli prioriterad på rätt sätt

#### Avsnittets första stycke, får ny lydelse enligt följande:

Vid ansökan om kapacitet för tåg är det viktigt, och ibland helt avgörande, att alla uppgifter som direkt eller indirekt inverkar på beräkningsmodellen för prioriteringskriterierna är angivna med rätt värde när de behövs.

### 2.8 Uppgifter för banarbeten

**Hela avsnittet 2.8 tas bort.**

### 3.1 Kategorisering av tåglägen och associationer

#### Avsnittet får ny lydelse enligt följande:

Tåg och associationer har delats in i förutbestämda kategorier för att möjliggöra en praktisk hantering av beräkningen av samhällsekonomiska kostnader för alternativa lösningar av konflikter. Var och en av dessa kategorier – prioriteringskategorier – är avsedd att representera alla tågindivider som klassificerats i samma kategori. Till varje kategori kopplas kostnadsparametrar som används vid kostnadsberäkningarna. Prioriteringskategorier finns för tåglägen och associationer.

### 6.1 Villkor för kostnadsberäkning av lösningsalternativ

#### Avsnittets första stycke, får ny lydelse enligt följande:

Grunden för prioriteringskriterierna är att olika lösningar på intressekonflikter jämförs. Lösningarna ska alltid vara möjliga att genomföra i enlighet med reglerna för konfliktlösning av tåglägen. Det

innebär att en jämförelselösning inte får innehålla olösta följd effekter av konflikter. För tåglägen kallas sådana utformningar giltiga tåglägen. Ett lösningsalternativ måste enbart bestå av giltiga tåglägen, för att kunna ingå i ett jämförelsealternativ.

## 6.2 Beräkning av samhällsekonomiska effektkostnader

### Avsnittets första stycke, får ny lydelse enligt följande:

För alla tåglägen och associationer som ingår i en avgränsad grupp (se avsnitt 6.3) ska totalkostnader per dag beräknas utifrån nedanstående effektkostnader.

**Rad 8 i tabellen i avsnittets som beskriver effektkostnaden samt beskrivning av beräkningen för banarbeten tas bort.**

## 6.3 Beräkning av samhällsekonomisk kostnad för lösningsalternativ

### Avsnittets första stycke, får ny lydelse enligt följande:

#### Avgränsning och bildande av konfliktlösningsgrupp för kostnadsberäkning

Om en beräkning enligt modellen för prioriteringskriterierna ska utföras för en viss intressekonflikt måste först en geografisk avgränsning av beräkningsområdet ske som bestämmer hur långt ut i järnvägsnätet som sekundära intressekonflikter ska lösas upp. Ur den geografiska avgränsningen kan entydigt härledas vilka enskilda tåglägen och associationer som blir berörda och som därför tillsammans utgör den konfliktlösningsgrupp för vilken beräkningar ska utföras.

### Avsnittets andra stycke, får ny lydelse enligt följande:

#### Samhällsekonomisk kostnad för ett enskilt lösningsalternativ

Den samhällsekonomiska kostnaden för ett enskilt lösningsalternativ utgörs av summan av effektkostnaderna för vart och ett av samtliga tåglägen och associationer som ingår i konfliktlösningsgruppen.

## 6.7 Särskiljning och revidering av prioriteringskategori

**Tabellen med rubrik – Banarbete i avsnittet, tas bort.**

## Bilaga 4 E Planerade större banarbeten

Bilagan utökas med ett nytt PSB med anledning av att trafikavbrottet som tidigare ingick i kapacitetsplan Malmö-Lund ges statusen Planerat större banarbete (PSB), objektsnummer 341319. Se bifogat bilageutdrag.

## Bilaga 4 F Kapacitetsplaner

### 3 Kapacitetsplan Malmö-Lund

Trafikverket gör nu bedömningen att kapacitetsplanen Malmö-Lund inte uppfyller de kriterier som ställs för att en kapacitetsplan ska kunna tas fram. Detta eftersom den tillfälliga kapacitetsbegränsningen inte motsvarar de kriterier som krävs för att trafikpåverkan ska kategoriseras som mycket stor. Med anledning av detta förslår Trafikverket att kapacitetsplanen tas bort ur bilaga 4 F. Hela det efterföljande innehållet får därmed ny kapitel- och avsnittsnumrering.

Trafikavbrottet som ingår i kapacitetsplanen föreslås därför hanteras som ett Planerat större banarbete i Tågplanprocessen T22. Objekt 341319

### 6.4 Förutsättningar infrastruktur

#### Avsnittet får ny lydelse enligt följande:

Kapacitetsplanen bygger på de förutsättningar som var kända i juni 2020. Planerade arbeten i Tågplan 2022 kommer delvis att publiceras som PSB. Vissa delarbeten hanteras som ordinarie banarbete, vilket innebär att de kan komma att justeras i tiden. Oaktat detta avses trafiken anpassas för de olika spåravstängningarna enligt vad som beskrivs i denna kapacitetsplan.

#### 6.4.2 Etappindelning av tillgänglig infrastruktur

##### Avsnittets tredje stycke, får ny lydelse enligt följande:

Detta innebär att även trafikeringen enligt avsnitten 5.6–5.14 kommer att vara indelad i etapper för respektive bana. För att denna kapacitetsplan ska kunna hanteras i tågplanprocessen kommer endast de etapper som för varje enskild bana eller förbindelse överstiger 12 sammanhängande timmar per dygn att hanteras enligt denna kapacitetsplan. Övriga mindre avstängningar hanteras i ordinarie revisionsprocess. Detta kan till exempel röra sig om avstängningar eller trafikavbrott nattetid eller del av dag.