

4 Tilldelning av kapacitet

4.1 Inledning

I detta kapitel beskrivs Banverkets 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

gällande: 2010-12-12 – 2011-12-10	
2010-01-11	Förplanerade tåglägen för internationella korridorer klara.
2010-04-12	Sista datum för ansökan till Tågplan 2011.
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 Banverket senast kl. 09.00.
2010-08-23	Fastställelse av internationella gränspassagetider.
2010-08-02 – 2010- 08-30	Samordningsperiod.
2010-08-30	Datum för begäran om tvistlösning.
2010-09-07	Tvistlösning avslutad.
2010-09-08	Beslut om att förklara infrastrukturen överbelastad.
2010-09-08	Datum för tillkännagivande av tåglägen till auktion
2009-09-09	Bud inlämnas av järnvägsföretag
2009-09-10	Delgivning av resultatet av auktion och eventuell kompletterande budgivning
2010-09-13	Kapacitetstilldelning med tillämpning av prioriteringskriterier.
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.
2010-11-12	Sista datum för inlämnande av annonseringsbeställning för persontåg i Tågplan 2011.
2010-12-12	Tågplan 2011 börjar gälla (trafikstart).

Figur 4.1 Tidsplan 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 enkelspårsdrift. I syfte att minska trafikpåverkan kan Banverket, utan att påverka det totala tidsbehovet för banarbetet, tidigarelägga eller senarelägga starttiden som angetts för aktuellt 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 tåglägen för internationella korridorer

Senast elva månader före tågplanens trafikstart publiceras förplanerade tåglägen för internationella korridorer som har definierats inom RailNetEurope (RNE). Tåglägena publiceras på Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>) och på <http://www.railneteurope.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 flera ansökningar förekommer, 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 Trångsektorsplan

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 acceptabel transportkvalitet.

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

Trångsektorsplanerna finns publicerade på Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>). 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 tåglägen och tilldelning av kapacitet.

4.2.1.3.1 Trångsektorsplan Mälardalen

Trångsektorsplanen beskriver principerna för trafikering av Mälardalsområdet. En princip-tidtabell 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 omkringliggande 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 ¹ Stockholm C–Sundbyberg	Stockholms södra–Älvsjö
> 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 minskas 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 innerspären på angränsande fyrsparsträcka
- 10 tåglägen till och från ytterspären på angränsande fyrsparsträcka
- 4 tåglägen reserverade av Banverket.

Fyra tåglägen i timmen har Banverket 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.

4.2.1.3.2 Trångsektorsplan Göteborg

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

Geografisk avgränsning



Figur 4.3 Trångsektorsplan Göteborg, geografisk avgränsning

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 Västkustbanan 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 kl 15.00–18.00. Trafikstrukturen visar hur trångsektorsplanen kan tillämpas, och den är vald utifrån erfarenhet och kända önskemål om trafikering från berörda trafikhuvudmän 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 Västkustbanan och Kust till kust-banan

Principitidtabellen för Västkustbanan 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 Västkustbanan, 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 Tidsplan för tilldelning av kapacitet framgår när tilldelning i ad hoc-processen startar.

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

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

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.

4.3.1 Tilldelningsprocess

Ansökningar om kapacitet ska vara skriftliga och formulär som Banverket tillhandahåller måste användas för att ansökan ska behandlas. Formuläret som ska användas för ansökan om kapacitet på det järnvägsnät som Banverket förvaltar samt tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård (se avsnitt 5.4.4.1) finns på Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>). I bilaga 4.1 framgår vad en ansökan om kapacitet ska innehålla. Bilaga 4.3 innehåller den trafikkalender som ansökan ska baseras på.

Banverket tar ut avgifter för tilldelad kapacitet som inte är avbokad före det planerade nyttjandetillfället. Rutiner för avbokning meddelas senare.

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

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 Banverkets 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 Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>) även på <http://www.railneteuropa.com>.

4.3.2 Ad hoc-process

Samma rutin som för ansökan i tilldelningsprocessen tillämpas. Se avsnitt 4.3.1 Tilldelningsprocess.

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 Banverket. Därefter samordnar och beslutar infrastrukturförvaltarna de internationella gränspassagetiderna. Datomet för

fastställelse framgår av figur 4.1 Tidsplan för tilldelning av kapacitet. 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 behov av ändringar finns, 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 Banverket 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 Banverket 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. Datum, se figur 4.1 Tidsplan för tilldelning av kapacitet. När en sökande begär tvistlösning ska denne samtidigt inkomma till Banverket med en beskrivning av intressekonflikten, en konsekvensbeskrivning för produktionen av den ansökta kapaciteten samt en motivering till varför de lösningar som föreslagits i samordningen inte accepteras.

Vid en begäran om tvistlösning kan de sökande även inkomma med nya förslag på lösningar av intressekonflikten.

Efter begärd tvistlösning kallar Banverket de inblandade till ett tvistlösningsråd där Banverket redovisar vilken lösning som valts och vilka alternativ som valts bort samt grunderna för detta.

Detta processteg hanteras enbart om någon 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 Banverket förklara den berörda delen av infrastrukturen överbelastad. Banverket delger de sökande beslutet och offentliggör det på Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>). 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 Banverket ensidigt ska kunna avgöra intressekonflikten genom att fastställa tågplanen med användning prioriteringskriterier för att tilldela kapacitet till de sökande som är berörda av intressekonflikten. För detaljer om prioriteringskriterier, 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 Banverket förklara denna del av infrastrukturen överbelastad innan samordningen inleds.

Prioriteringskriterierna beskrivs i bilaga 4.2.

4.4.3.1 Prioriteringskriteriernas syfte

Prioriteringskriterier är den bedömningsgrund som ska avgöra hur intressekonflikter om infrastrukturkapacitet ska avgöras när de inte kan lösas frivilligt mellan de sökande. Prioriteringskriterierna ska ge svar på frågan: *Vilket är det samhällsekonomiskt effektivaste sättet att nyttja infrastrukturens kapacitet 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.

När det är tillämpligt, kommer ett förfarande med auktion att väljas i stället för att använda prioriteringskriterier som grund för fastställande av tågplanen, se avsnitt 4.4.8.

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 stipulerad tid ska heller inte tidpunkten för ansökan eller kapacitetsinnehav i tidigare tågplan utgöra grund för prioriteringen.

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

1. Banverket förklarat den aktuella banan överbelastad
2. intressekonflikten som föranleder prioriteringsåtgärden varken har kunnat lösas på frivillig väg, eller att auktion är tillämpligt (se avsnitt 4.4.8).

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

Detta faktum utgör inte bara en realitet under processens slutskede, utan blir en katalysator till processen att med förhandling genom frivilliga överenskommelser försöka lösa intressekonflikter. Banverket 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 Banverket fastställa tågplanen antingen genom att tilldela kapacitet i enlighet med prioriteringskriterierna eller, där så är tillämpligt, med auktion. I denna situation medför användning av prioriteringskriterierna att Banverket 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 2.4.1) 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 Banverket en kapacitetsanalys på Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>). 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 Banverket en kapacitetsförstärkningsplan på Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>). 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 infrastrukturförvaltaren utifrån denna analys avser att vidta samt en tidsplan för detta arbete. Den tidsplan som redovisas omfattar maximalt tre år. De åtgärder som analyseras och föreslås kan vara

exempelvis 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 beslutad *fastställd tågplan* som presenteras på Banverkets webbplats Banportalen (<http://www.banverket.se/banportalen>).

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 ansökan om tågläge ska 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 Banverket.

Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge ska 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.

4.4.8 Auktion vid överbelastad bana

Vid överbelastad bana med intressekonflikt mellan likvärdiga lösningar kommer Banverket att kalla till auktion med budgivning i stället för att utnyttja sin exklusiva rätt att använda prioriteringskriterierna för att fastställa tågplanen (se kap 4.4.3.2). Med likvärdiga lösningar avses sådana som Banverket inte har kunnat lösa i den ordinarie tilldelningsprocessen och som inte kommer att kunna avgöras med prioriteringskriterier.

Två eller fler järnvägsföretag kan delta i auktionen som omfattar en budomgång. Den budgivare som lämnar det högsta anbudet får tågläget. Avgiften som denne betalar är det näst högsta anbudet, det vill säga en så kallad andraprisauktion. Senast en arbetsvecka efter avslutad auktion ska den vinnande budgivaren betala in hela avgiften till Banverket. Den (eller de) förlorande parterna erbjuds inget ersättande tågläge. Eventuellt nytt tågläge söks i ad hoc-processen (se kap 4.3.2).

Om flera parter lämnar samma vinnande bud, ska parterna lämna ett nytt bud i en andraprisauktion.

Om avgiften inte betalas in, kommer Banverket att avkräva den vinnande budgivaren en tillkommande avgift på 30 procent av det ursprungliga budet. Banverket kommer också att erbjuda det aktuella tågläget till förlorande part:

1. Om enbart två budgivare ingår i auktionen, erbjuds förloraren tågläget gratis.
2. I övriga fall stryks den vinnande budgivaren och dennes bud, och den näst högste budgivaren får läget till den tredje budgivarens pris, och så vidare i fallande ordning.

Tidsplanen för varje enskild auktion är följande:

- arbetsdag 0: Banverket annonserar auktion med tydliggörande av ingående parter, konflikterande lösning - omfattning, aktuella datum.
- Arbetsdag 1: Järnvägsföretagen lämnar in bud.
- Arbetsdag 2: Banverket öppnar buden och meddelar resultatet till berörda parter.
- Arbetsdag 3: Om flera parter lämnar samma vinnande bud ska dessa parter lämna nytt bud. Banverket öppnar buden och meddelar resultatet till berörda parter.
- Arbetsdag 8 (9): Vinnande budgivare betalar avgiften på ett konto som Banverket angett.
- Arbetsdag 9 (10): Om avgiften inte kommit in, har Banverket möjlighet att erbjuda förlorande parter det aktuella tågläget.

Siffrorna inom parentes anger att tidsplanen förskjuts en dag om ny budgivning krävs under arbetsdag 3. För övriga datumangivelser, se figur 4.1.

4.5 Tilldelning av kapacitet för underhållsarbeten och andra banarbeten

När det gäller planerade större banarbeten, PSB se avsnitt 4.2.1.1. PSB kriterier beskrivs i avsnitt 5.3 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 Banverket omgående underrättas om att kapaciteten är tillgänglig för annat utnyttjande. Den sökande som tilldelats kapacitet men inte utnyttjat kapaciteten i vederbörlig omfattning ska på Banverkets 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. Beslut om transportvillkor ska bifogas ansökan om kapacitet, se avsnitt 5.4.5.1. Beslut om tågläge för specialtransport innehåller oftast krav på avrop inom en viss tid innan specialtransporten får framföras.

Om transportvillkoret ändras måste en ny ansökan om kapacitet för specialtransporten inkomma till Banverket.

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 2.7.

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 Banverket. 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. Banverket svarar för röjning och järnvägsföretaget svarar för bärgning. Järnvägsföretagen är skyldiga att före trafikstart redovisa för Banverket 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 Banverket.

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 insändas till Banverket senast i samband med ansökan om kapacitet. Detta för att den sökandes 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. Banverket har alltid som mål att på smidigast möjliga sätt undanröja trafikstörningar och återställa trafiken till den planliga tidtabellen.

4.8.3 Förutsägbara problem

Banverket 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 Banverket, eller av den som Banverket anger. Med olycksplatsen menas det område som begränsas av de närmaste, ej berörda driftplatser på ömse sidor av olycksplatsen.

Vid fordonshaveri får järnvägsföretaget utföra röjningen av egna fordon och övrig egendom, efter godkännande av Banverket. Om det inte går att komma överens om detta, utför Banverket 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 del 1, bilaga 2.1 ska järnvägsföretagen lämna fotografier och övriga uppgifter till Banverket.

Vid röjning får Banverket enligt del 2, bilaga 2.1 utföra nedbindning, eller demontering, av järnvägsföretagets strömvtagare. Vid akuta situationer kan Banverket avlägsna strömvtagaren med de metoder som situationen kräver. Banverket ansvarar inte för skador på strömvtagarna, om det inte kan påvisas att Banverket orsakat skadan genom felaktigt agerande i den aktuella situationen.

Om järnvägsföretagets fordon eller dess strömvtagartyp inte finns i del 1, bilaga 2.1, eller i övrigt skiljer sig från de beskrivningar som ges, ska järnvägsföretaget på uppmaning av Banverket 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 Banverket anvisar. För att minimera trafikstörningar är det viktigt att detta sker så snabbt som möjligt. Om fordonen inte bärgas inom rimlig tid, bärgar Banverket järnvägsföretagets fordon och egendom.

Banverket 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.