

Kapacitetsförordningen

Europaparlamentets och Rådets förordning om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet (EU 2026/1184)



Vad är syftet med denna presentation?

Att skapa en gemensam grundförståelse kring kapacitetsförordningen

Efter att ha läst denna presentation ska man ha:

- En grundläggande förståelse för vad kapacitetsförordningen är
- Kännedom om dess huvudsakliga områden och innehåll
- En övergripande bild av hur Trafikverket och branschen påverkas

Viktiga begrepp och koncept

Kapacitetsstrategi

Kapacitetsstrategin ska skapa en gemensam framtidsbild över förväntade förutsättningar för hela järnvägens användning under ett specifikt tågplaneår.

Kapacitetsspecifikation

En specifikation som beskriver de kommersiella och operativa egenskaperna hos den kapacitet som är relevant så att infrastrukturförvaltaren får tillräcklig information för att kunna förbereda specifika tåglägen. Ej känt vilken aktör som kommer att använda kapaciteten. Konverteras till en kapacitetsrätt när användandet av kapaciteten avtalas.

Tillfälliga kapacitetsbegränsningar (Temporary capacity restriction - TCR)

En planerad, tillfällig begränsning på en järnvägslinje till följd av infrastrukturarbeten. Den kan innebära avstängda spår eller begränsningar i ex. hastighet, axellast eller tåglängd under en viss period. TCR:er indelas i olika storlekar beroende på trafikpåverkan och varaktighet.

Digital Capacity Management (DCM)

Definieras som It-landskapet för samtliga internationella och nationella IT-system gällande digital kapacitetshantering (exempelvis PCS och CPT).

Kapacitetsmodell

Visar tillgänglig kapacitet på järnvägsnätet för respektive kapacitetssegment för en given tågplan. Syftet är visualisera, harmonisera och skapa förståelse om förväntade kapacitetsbehov för olika marknadssegment. Redovisas som antal tåg per timme för standarddag.

Kapacitetsrätt

En sökandes rätt till kapacitet som beskrivits av en kapacitetsspecifikation. I kapacitetsrätten är det känt vilken sökande som äger kapaciteten.

Tillkännagivanden av kapacitetsbehov (Capacity Needs Announcement - CNA)

En beskrivning av förändrade behov av järnvägskapacitet som ska skickas in till infrastrukturförvaltaren från järnvägsföretag och andra aktörer som är intresserade av kapacitet. Används som en del av informationsunderlaget för att skapa kapacitetsmodeller och kapacitetsutbud.

Capacity Planning Tool (CPT)

CPT är ett online-verktyg som ska användas för att skicka in CNA:er, publicera kapacitetsmodeller och kapacitetsutbud samt för harmonisering mellan infrastrukturförvaltare. Utvecklas och förvaltas av RailNetEurope (RNE). Ersätter tidigare ECMT och TCR Tool.

Kapacitetsutbud

Detaljplanering i form av en förplanerad tågplan med avsatt tider för TCR samt kapacitetsspecifikationer för olika trafiksegment samt redan tilldelade kapacitetsrätter för rullande planering och ramavtal. En form av tjänstekatalog. Detaljeras på minutnivå för 365 dagar.

Rullande planering

Nytt sätt att tilldela kapacitet löpande under innevarande tågplan. Kapacitet ska reserveras till ansökningar inom detta kapacitetssegment för att sedan kunna sökas 1-4 månader innan trafikstart för det första tåget. Kan tilldelas upp till 36 månader framåt i tiden.

Ramavtal

Ett flerårigt rättsligt bindande allmänt avtal enligt offentligrättsliga eller privaträttsliga bestämmelser vilket fastställer en sökandes och infrastrukturförvaltarens rättigheter och skyldigheter i förhållande till den kapacitet som ska tilldelas och de avgifter som ska tas ut över en tidsperiod som är längre än en tågplaneperiod

PCS Capacity Broker

System för att begära kapacitet och lämna ansökningar för internationell trafik. Utvecklas och förvaltas av RNE

Innehåll

1. Vad är kapacitetsförordningen?
2. Kapacitetsförordningens olika delar
3. Förordningens påverkan på Trafikverket
4. Samlad påverkan på järnvägsbranschen
5. Kapacitetsprocessens olika delar
6. Koppling till EU-programmet



Mål och effekter som kapacitetsförordningen ska bidra till på internationell nivå

- En **marknadsanpassad, harmoniserad** och **flexibel** kapacitetsplanering och - tilldelning för både godstrafik och persontrafik på järnväg
- Att järnvägens **konkurrenskraft** gentemot andra transportslag ökar
- Ett mer **effektivt nyttjande** av befintlig infrastruktur inom hela Europa
- **Jämnare arbetsbelastning** och kortare handläggningstider genom olika ansökningsförfaranden för olika behov
- En **automatisering** av ansökan och tilldelning av tåglägen
- Att **persontrafiken** ska kunna öppna bokningssystemen tidigare
- Att **godstrafiken** ska kunna boka attraktiv kapacitet när transportbehovet uppstår
- **EU-kommissionens målsättning** om att 30 procent av alla långväga godstransporterna över 300 km bör ske på järnvägen och i sjöfart år 2030



Vad är kapacitetsförordningen?



Kapacitetsförordningen* är en EU-förordning som syftar till att skapa gemensamma arbetssätt för planering, användning och hantering av järnvägskapacitet i Europa.

Tågplan 2031 är den första tågplanen som helt ska planeras enligt kapacitetsförordningen.

Ersätter delar av SERA-direktivet som arbetas om och Godskorridorsförordningen som slopas.

Syftet med förordningen är:

- Skapa bättre planering och samordning av järnvägskapacitet
- Stärka punktlighet och tillförlitlighet
- Möjliggöra förbättrad kundinformation
- Främja konkurrens och gränsöverskridande trafik
- Bidra till ett mer hållbart transportsystem



Gemensamma arbetssätt ska bidra till ett mer effektivt och sammanhållet europeiskt järnvägssystem.

*** Europaparlamentets och rådets förordning om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet (EU 2026/1184)**



Vad skiljer en förordning från ett direktiv?



En förordning är en rättsakt från EU som gäller direkt i medlemsländerna.

Det innebär att:

- Reglerna är bindande
- Samma regler gäller i alla medlemsländer
- Förordningar har företräde framför medlemsstaters lagstiftning

Förordning



- Anger regler som gäller direkt
- Gäller direkt i alla medlemsländer
- Samma regler för alla

→ Dessa regler omfattar därför kapacitetsförordningen

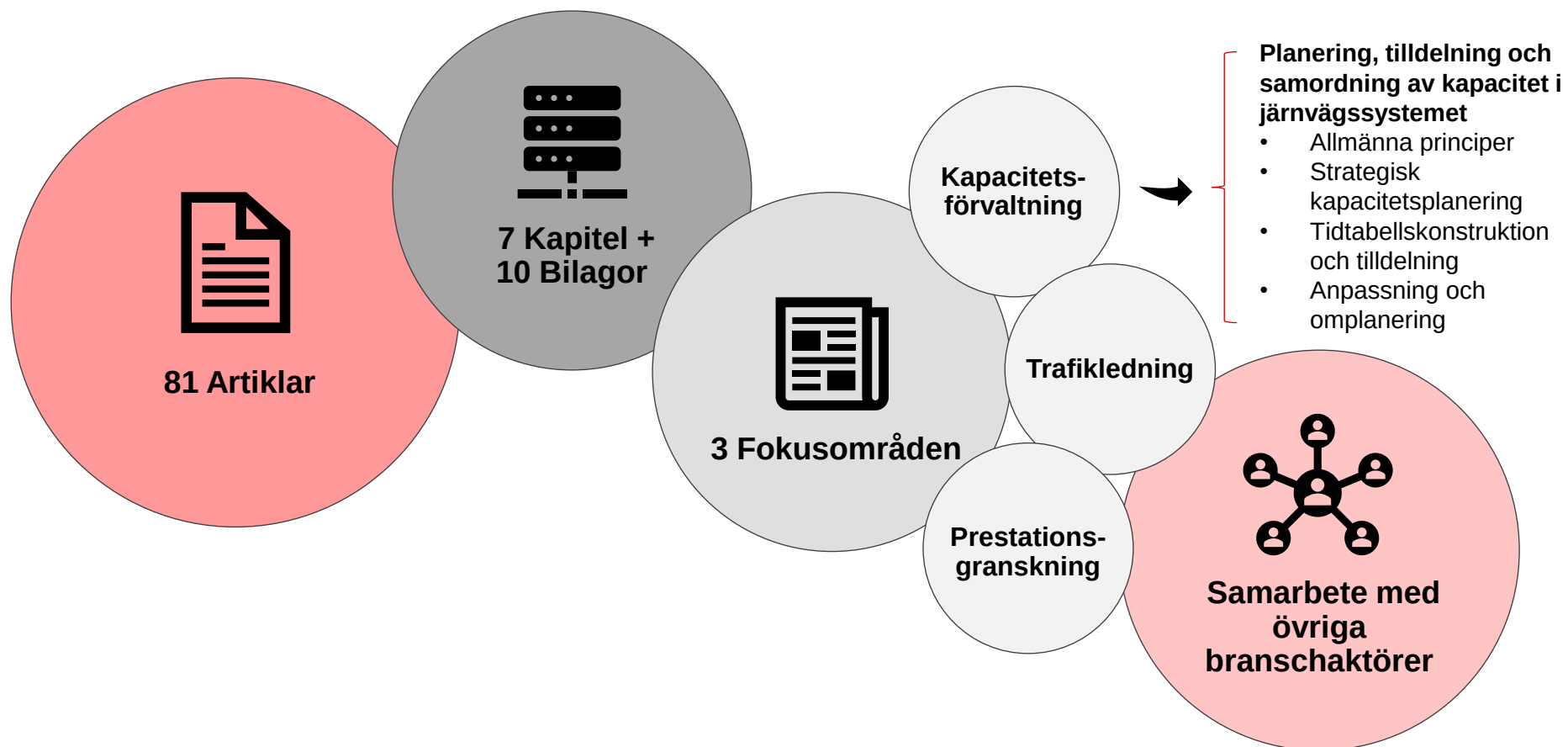
Direktiv



- Anger mål och krav
- Kräver nationell anpassning
- Kan införas olika mellan länder



Vad består kapacitetsförordningen av?





Vad innehåller kapacitetsförordningen?

Kapacitetsförordningen innehåller gemensamma regler och arbetssätt för hur järnvägskapacitet planeras, hanteras och utvecklas.

Kapacitetsförordningen innehåller tre huvudområden:



Kapacitetsförvaltning (Capacity Management)

Planering, tilldelning och samordning av kapacitet i järnvägssystemet.



Trafikledning (Traffic Management)

Operativ styrning och hantering av trafik, störningar och avvikelser.



Prestationsgranskning (Performance Management)

Uppföljning och analys av järnvägssystemets prestanda med hjälp av gemensamma indikatorer och metoder.



Kapacitetsförvaltning

Syfte: Säkerställa effektiv användning av järnvägskapacitet.

Centrala delar inom området:

- ENIM* ska ta fram ett gemensamt ramverk för kapacitetsförvaltning
- Strategisk kapacitetsplanering införs (kapacitetsstrategi, kapacitetsmodell & kapacitetsutbud)
- Kapacitetstilldelning genom årlig tågplan, ramavtal, rullande planering och ad hoc.
- Samordning av banarbeten
- Samordning mellan järnvägens olika aktörer och länder
- Gemensamma arbetssätt och IT-landskap för planering

Vad innebär det för Trafikverket?

- Behov av anpassade planeringsprocesser
- Förmåga att planera trafik utan ansökningar
- Ökad samordning nationellt och internationellt
- Utveckling av arbetssätt och stödjande system
- Behov av ökad stabilitet gällande tider i spår för banarbeten
- Utveckla förmåga att värdera och prioritera mellan olika behov



***ENIM** är ett EU-organ som samlar infrastrukturförvaltare från medlemsländerna, däribland Trafikverket, för att koordinera långsiktig planering, gränsöverskridande trafik och prestationsuppföljning på europeisk nivå.



Trafikledning

Syfte: Säkerställa en effektiv och robust operativ hantering av trafik samt hantering av störningar och avvikelser.

Centrala delar inom området:

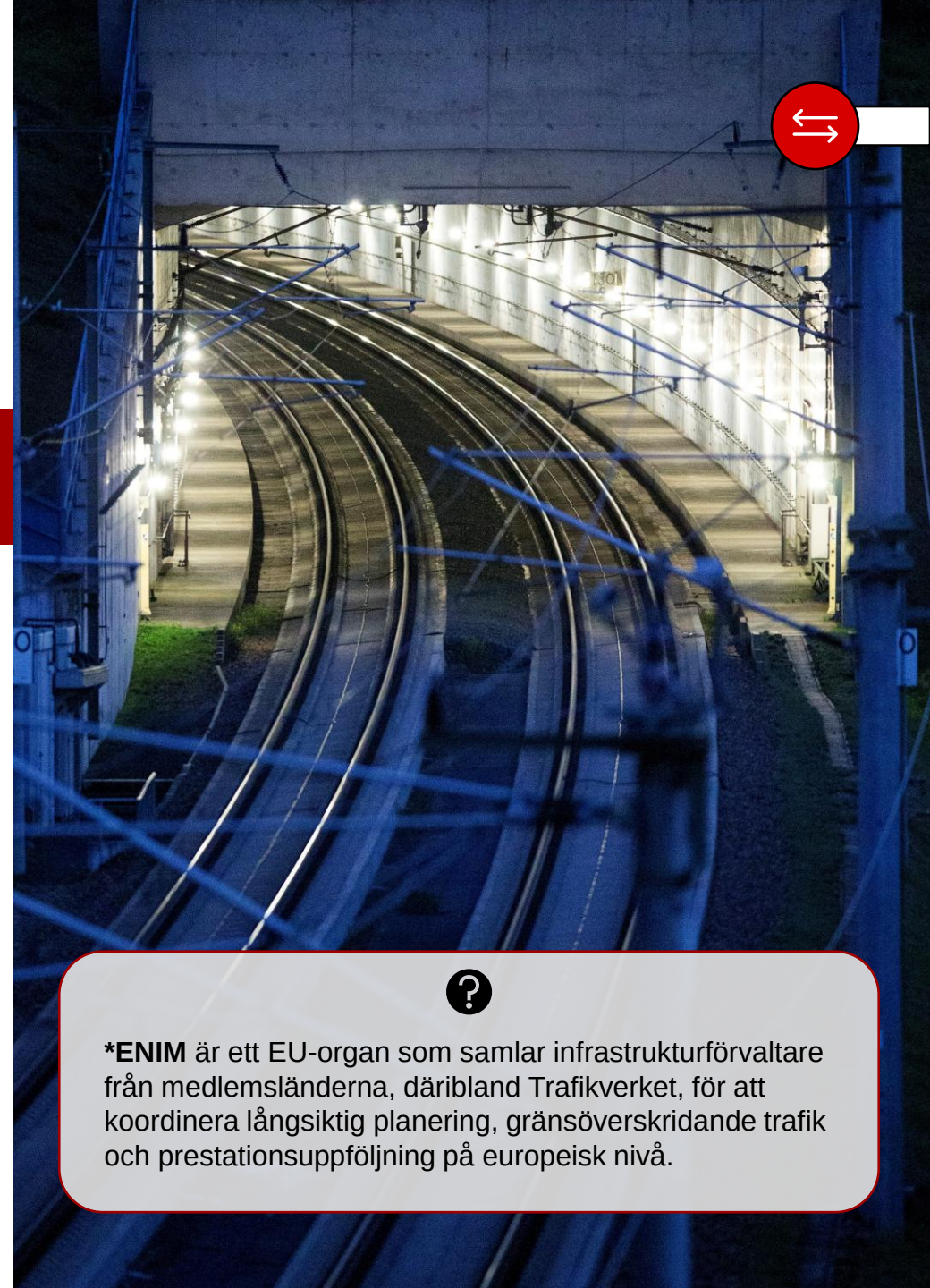
- ENIM* ska ta fram ett gemensamt ramverk för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering (EFTM).
- Omfattar operativ trafikledning, riskhantering och störningshantering.
- Utgår från produktionsplanen för tåg och arbeten.
- Beroenden till TSD Telematik, TSD Drift och trafikledning.

Vad innebär det för Trafikverket?

- Nuvarande arbetssätt bedöms i huvudsak kunna kvarstå, men behöver anpassas och vidareutvecklas.
- Informationshantering behöver integreras i de system som används i den operativa verksamheten.
- Samordning och samverkan i en europeisk kontext medför behov av resurser inom utveckling, förvaltning och operativ verksamhet.



***ENIM** är ett EU-organ som samlar infrastrukturförvaltare från medlemsländerna, däribland Trafikverket, för att koordinera långsiktig planering, gränsöverskridande trafik och prestationsuppföljning på europeisk nivå.





Prestationsgranskning

Syfte: Skapa en gemensam europeisk modell för att följa upp, jämföra och förbättra järnvägssystemets prestanda.

Centrala delar inom området:

- ENIM* ska ta fram ett europeiskt ramverk för prestationsgranskning.
- Gemensamma indikatorer, verktyg och metoder ska användas.
- En europeisk rådgivande prestationspanel ska stödja utvecklingen av ramverket.
- Centrala delar av prestationsgranskningen ska beskrivas i Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB).

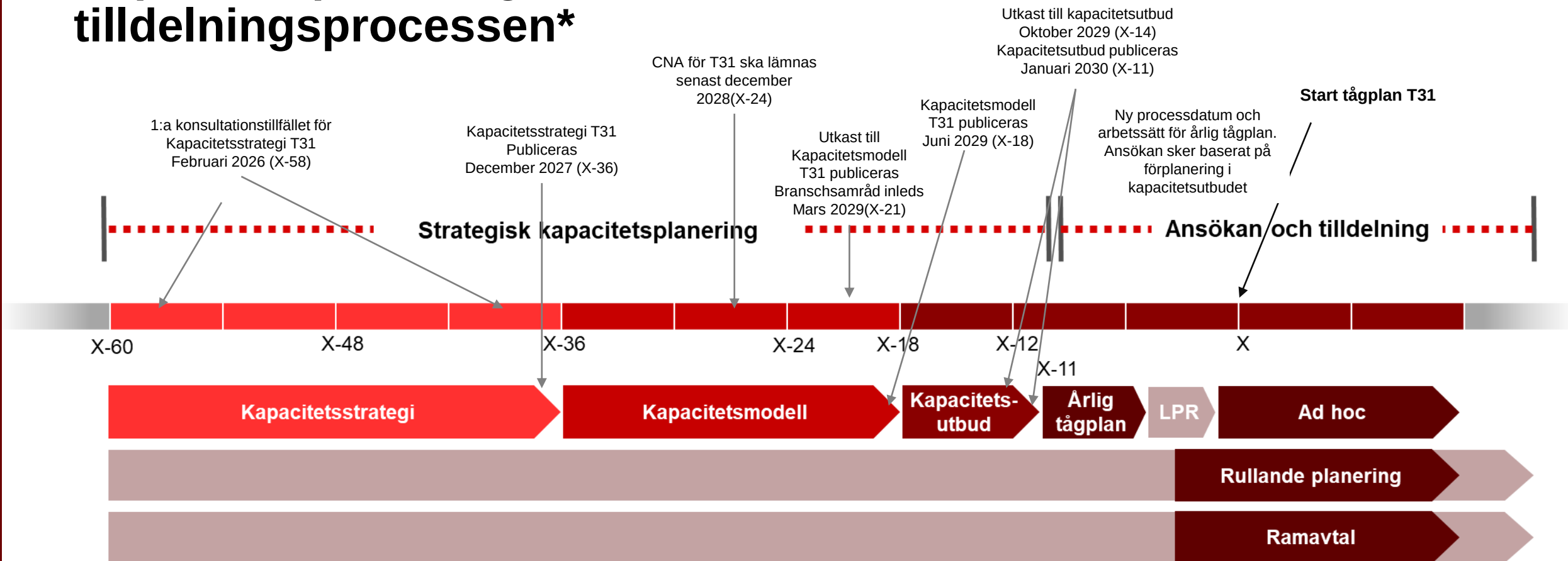
Vad innebär det för Trafikverket?

- Fler verksamhetsområden kan behöva följas upp genom gemensamma europeiska indikatorer.
- Kraven på datakvalitet, uppföljning och rapportering kan öka.
- Prestationsstyrning behöver integreras i kapacitetsförvaltning, trafikledning och digitala lösningar.
- Prestationsstyrningen behöver beskrivas i Trafikverkets Järnvägsnätsbeskrivning (JNB)



***ENIM** är ett EU-organ som samlar infrastrukturförvaltare från medlemsländerna, däribland Trafikverket, för att koordinera långsiktig planering, gränsöverskridande trafik och prestationsuppföljning på europeisk nivå.

Kapacitetsplanering och tilldelningsprocessen*



- Branschen ges möjlighet att lämna synpunkter på alla steg i den tidiga planeringen
- RNE:s verktyg CPT är centralt för kommunikation under den tidiga planeringen

**Notera att tidslinjen skiljer sig för T31 och eventuellt även för T32*

Införandet av den nya kapacitetsprocessen ställer nya krav på Trafikverkets förmåga att planera och strategiskt styra hur järnvägens kapacitet används

Lösningen för den nya kapacitetsprocessen kan delas in i fem huvudsakliga områden som måste komma på plats om processen ska fungera som tänkt. Den nya processen är ett nytt sätt att tänka gällande kapacitetsplanering och kapacitetstilldelning som avviker mycket från dagens svenska arbetssätt.



Ett **sammanhållet flöde** för hela kapacitetsprocessen som stödjer värdeskapande



En gemensam planering mot en **gemensam framtidsbild och tydliga mål** som uppdateras löpande och styr hela kapacitetsutnyttjandet mot utpekade värden



Skapa en förmåga att **planera trafik utan ansökningar**



Utveckla förmåga att inkludera pålitlig information om **tillfälliga kapacitetsrestriktioner (banarbeten)** för att möta anläggningens behov



Utveckla förmåga att **prioritera mellan olika behov och lösningar**

Dessa olika delar innebär förändringar i arbetssätt, kultur, kompetens, leveranser, processer, IT-stöd med mera samt att förutsättningsskapande delar behöver vara på plats. Förändringsbehovet detaljeras i rapporten för lösningsförslaget.

Vad innebär kapacitetsförordningen för Trafikverket?

Kapacitetsförordningen innebär förändringar inom processer, arbetssätt, samverkan och stödjande förmågor.

Processer och arbetssätt

- Anpassning av planerings- och trafikledningsprocesser
- Utveckling av gemensamma arbetssätt
- Förändrade arbetssätt över tid

Samverkan

- Ökad samordning nationellt och internationellt
- Fler beroenden mellan aktörer och funktioner
- Stärkt samarbete inom branschen



Data och informationsutbyte

- Ökade krav på informationsdelning
- Behov av standardiserad information
- Ökat fokus på datakvalitet

System och förmågor

- Påverkan på digitala stöd och system
- Behov av utvecklade analys- och uppföljningsförmågor
- Successiv utveckling av verksamhetsförmågor

Förändringarna påverkar flera delar av Trafikverkets verksamhet och kräver samverkan mellan program, projekt och verksamhet.



Påverkan på befintliga leveranser

Totalt bedöms 47 av Trafikverkets leveranser gällande kapacitetsplanering och tilldelning i arbetsordningarna att påverkas av införandet av kapacitetsmodellen. En fullständig lista med dessa och hur de bedöms påverkas finns i lösningsförslaget för SKJ.

Grupper av leveranser som påverkas



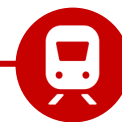
Ett sammanhållet flöde

- Utvärdering och uppföljning av tjänster och tågplan
- Tidplan för framtagande av tågplan



En gemensam framtidsbild

- Kapacitetsstrategi för tågplan
- Förutsättningar för framtagande av tågplan
- Strategisk dialog och information till branschaktörer
- Tidig dialog
- Information om anläggningen (infrastrukturinformation)



Planera trafik utan ansökningar

- Trafikprognoser
- Fastställd och justerad tågplan
- Principer och tillämpning av kvalitetsavgiftsmodellen
- Analys av marknadsbehov
- Järnvägsnätsbeskrivning
- Tjänstebeskrivningar
- Trafikledningsavtal
- Trafikeringsavtal
- Överbelastnings-förklaringar
- Kundsupport



Pålitlig information om TCR

- Punkt 16-utredningar
- TPÅ-publicering vid X-24
- TPÅ-koordinering vid X-18
- Servicefönster
- Avvikelsehantering



Prioritera mellan olika behov

- Regelverk för prioriteringskriterier vid kapacitetsplanering

Förändringsbehov – befintliga processer i SKJ gällande kapacitetsplanering och tilldelning

Förändringsbehovet i befintliga processer beror i hög grad på om det skapas en samlad process för kapacitetsplanering och kapacitetstilldelning eller ej. De kommer påverkas av ny huvudprocesskarta som är under framtagande.

Delprocesser	Planera trafik	Planera åtgärder	Planera genomförande av transportplaner	Genomföra åtgärder
	Utveckla och planera järnvägstjänster	Prioritera, samordna och koordinera planerade investerings- och underhållsåtgärder	Ta fram kapacitetsstrategi	Trafikpåverkan
	Tilldela infrastrukturkapacitet och övriga järnvägstjänster		Ta fram överenskommelse gällande TPÅ-koordinering	
	Hantera avtal för järnvägstjänster			
	Följa upp järnvägstjänster			
	Hantera tillfälliga kapacitetsbegränsningar			
	Kundsupport			
	Verksamhetsstyra med kvalitetsavgifter			
	Förklara infrastruktur överbelastad samt följa upp kapacitetsförstärkande åtgärder	• Länk till KA-verktyget • Länk till projektportalen (GÅ)		

Följande processer kan komma att påverkas men någon bedömning har inte gjorts ännu utan kommer att hanteras under det fortsatta arbetet med lösningsförslaget:

- Planera transportsystemet långsiktigt
- Hantera transportekonomiskt underlag
- Samla in och bearbeta
- Leda och styra
- Planera och genomföra inköp

Vad innebär kapacitetsförordningen för branschen?



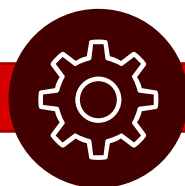
Branschaktörernas förmåga och vilja att delta i dialog är både en förutsättning och en utmaning för införandet av kapacitetsförordningen

För en långsiktigt robust planering enligt den nya processen är information om branschens kapacitetsbehov en viktig förutsättning



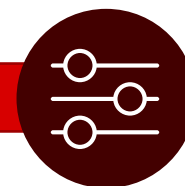
Trafikverkets roll på den svenska järnvägsmarknaden förändras

När en större del av planeringsarbetet görs i ett tidigare skede får Trafikverket en större roll i att skapa förutsättningar för ett effektivt kapacitetsutnyttjande, som motsvarar marknadens och samhällets behov



Kapacitetsplaneringsprocessen kommer att kräva att **aktörerna anpassar sin verksamhet**

Aktörerna efterfrågar tydliga förutsättningar om förändringen i tid för att kunna göra de anpassningar som krävs.



Kapacitetsprocessen kan tänkas påverka **möjligheterna till inträde** på den svenska järnvägsmarknaden på flera sätt

Järnvägsbranschen är generellt sett en bransch som har höga trösklar för inträde, vi kan se att olika faktorer i SKJ både kan komma att underlätta och försvåra inträdet för nya aktörer framöver



Branschaktörerna har behov av såväl **framförhållning som flexibilitet** i planeringen

Därför finns ett brett intresse för alla kapacitetssegment men med olika tonvikt och i delvis olika syfte beroende på marknadssegment

Många förändringar kommer påverka branschen

Den nya kapacitetsprocessen skapar förutsättningar för en järnväg som bättre möter branschens faktiska behov, oavsett om man är gods- eller persontågoperatör, kommersiell eller upphandlad.

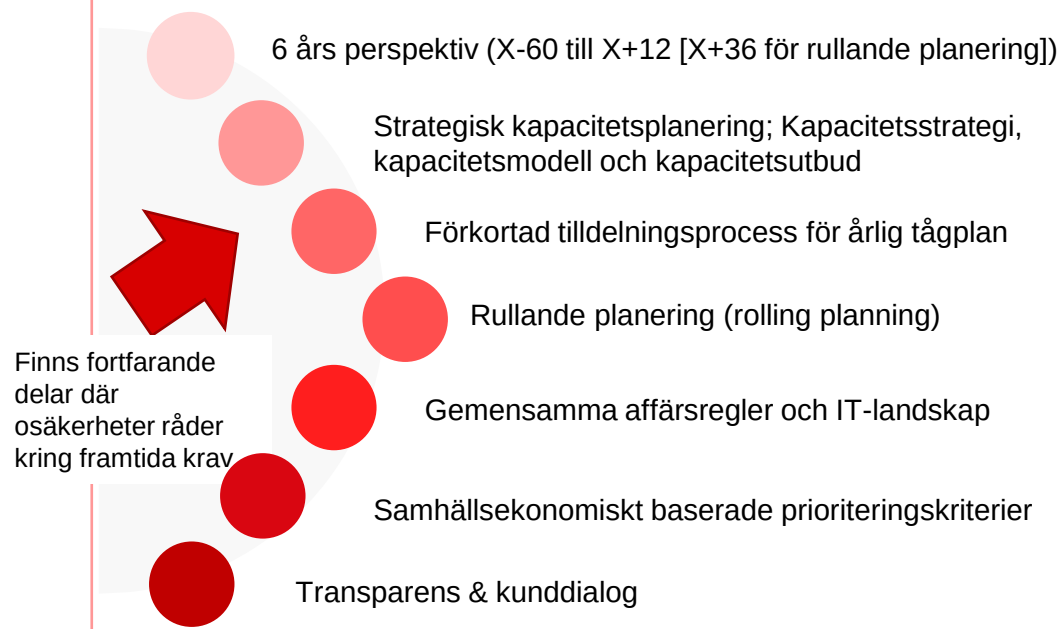
Detta är de största förändringarna:

- » **Möta olika behov av flexibilitet respektive stabilitet** Ramavtal ger regionaltrafik och persontrafik långsiktig stabilitet, medan rullande planering och ad-hoc ger godsoperatörer möjlighet att söka kapacitet nära faktiskt transportbehov.
- » **Gemensam framtidsbild att planera utifrån** Trafikverkets kapacitetsstrategi ger hela branschen en gemensam bild av tillgänglig kapacitet flera år framåt, vilket gör det möjligt att planera trafik och investeringar med längre horisont.
- » **Tydligare och tidigare förutsättningar** Fördefinierade tåglägen och tidigare fastställd tågplan innebär att operatörerna vet vad de har att arbeta med tidigare i processen, vilket minskar osäkerhet och sena ändringar.
- » **Operatörer kan planera utifrån vad de faktiskt behöver, inte utifrån vad de tror sig ha chans att få** Idag översöker många operatörer kapacitet som säkerhetsmarginal eftersom alternativen är för osäkra. Det nya systemet förväntas minska behovet av det, och kapaciteten kan fördelas dit den faktiskt behövs.
- » **Tidigare biljettförsäljning** När tågplanen fastställs tidigare kan persontrafiken öppna biljettförsäljningen tidigare, vilket ger resenärer bättre möjlighet att planera och öka beläggningen på tågen.
- » **Möjlighet att söka kapacitet i flera tågplaner och över tågplaneskiftet** Rullande planering gör det möjligt att söka och få kapacitet löpande under pågående tågplaneår, och även binda upp kapacitet som sträcker sig över ett tågplaneskifte, vilket tidigare inte var möjligt.

Från TTR-processen till Kapacitetsprocessen

TTR-processen

Kapacitetsförordningen utgörs till stora delar av krav på införande av det som tidigare kallats TTR-processen

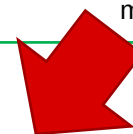


Kapacitetsprocessen

...dessutom tillkommer utöver det

- Beredskapsplanering för stora störningar redan i strategisk kapacitetsplanering
- Ramavtal för trafik
- Strategisk vägledning från medlemsstaten
- Strategisk ruttplan (routemap) som grund till strategisk kapacitetsplanering
- Nya organ internationellt för eskalering och gemensam utveckling och beslut
- Ökad samverkan med tjänsteleverantörer och andra infrastrukturförvaltare kopplat till kapacitet
- Prestationsstyrning för att följa upp processen
- Nya krav kopplat till trafikledning

Dessa delar behöver Trafikverket arbeta med att förstå

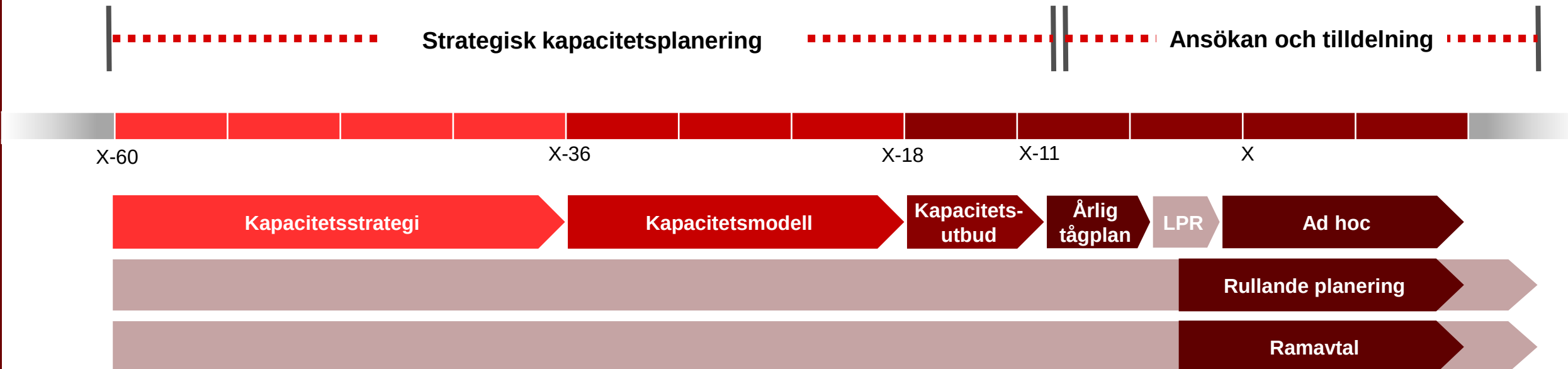


Kapacitetsprocessens olika delar

TTR syftar till att införa en ny process för kapacitetsplanering och kapacitetstilldelning på järnvägen

- Ursprungligen ett branschinitierat utvecklingsarbete på europeisk nivå
- Trafikverket har varit delaktiga i utvecklingen som skett i RNEs² regi sedan 2014

→ *Direktverkande Kapacitetsförordning ställer krav på att Trafikverket genomför förändringar i verksamheten*



Vad vi ska använda järnvägen till i en specifik tågplan detaljeras i leveranser under processen från planeringsförutsättningar till genomförd trafik

Kapacitetsstrategi

Övergripande bild av förutsättningar i en given tågplan

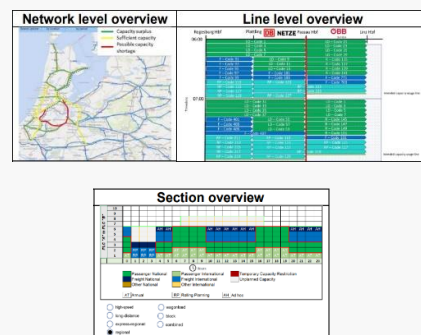
- Förändrad infrastruktur
- Kända TCR med mycket stor trafikpåverkan
- Grov uppskattning av trafikflöden



Kapacitetsmodell

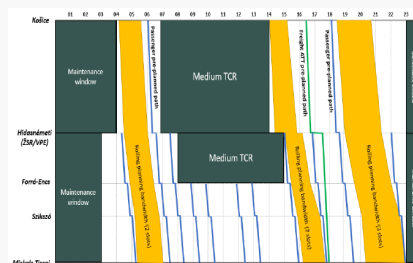
Uppdelning av kapacitet i olika segment och volymer för dessa:

- Tillfälliga kapacitetsbegränsningar (TCR)
- Årlig tågplan
- Ramavtal
- Rullande planering
- Ad hoc



Kapacitetsutbud

Detaljplanering i form av en förplanerad tågplan med avsatt tid för TCR samt katalogläge och kapacitetsband för trafiksegment. En form av tjänstekatalog.



Ansökan, tilldelning, ändringar

Sökande ansöker om tillgänglig kapacitet i kapacitetsutbudet och tilldelas tåglägen. Kapacitetsutbudet hålls löpande uppdaterat för att visa vilken kapacitet som finns tillgänglig.



Trafik

Resande och gods transporteras på järnvägen av järnvägsföretag.



Kapacitetsstrategi

(X-60 – X-36)

Det första steget i kapacitetstilldelningsprocessen är kapacitetsstrategin där en första bild över framtida kapacitetsbehov skapas. Kapacitetsstrategin ska skapa en gemensam framtidsbild över förväntade förutsättningar för hela järnvägens användning under ett specifikt tågplaneår. Det handlar inte bara om vilka banarbeten som ska genomföras utan även vilken trafikutveckling som olika aktörer ser framför sig och vilka kapacitetsförändringar som sker.

- Publiceras i ett standardiserat dokument i mall från RNE
- Förberedande dialog mellan Trafikverket och branschaktörer för att skapa en bild av förändrade transportflöden
- Kapacitetstrategin presenteras i utkastversion vid X-39 och i slutversion vid X-36 för branschaktörer
- Branschaktörerna har därmed möjlighet att säkerställa att deras behov har omhändertagits

Kapacitetsstrategi

Kapacitetsmodell

Kapacitetsutbud

Ansökan, tilldelning,
ändringar

Trafik

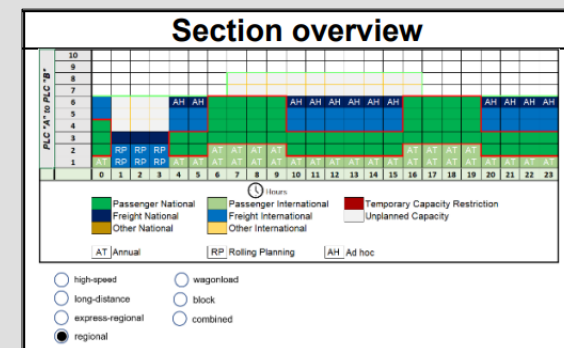
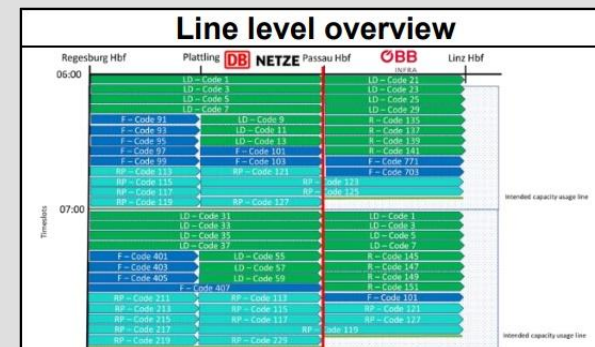
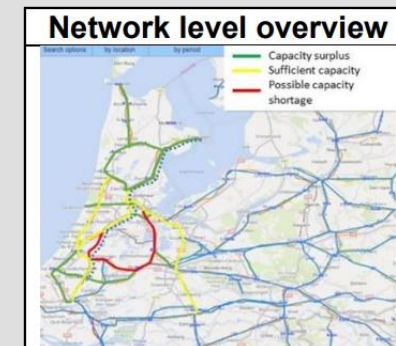


Kapacitetsmodell

(X-36 – X-18)

Syftet med kapacitetsmodellen är att visualisera, harmonisera och skapa djupare diskussion om förväntade kapacitetsbehov för olika marknadssegment respektive för tillfälliga kapacitetsrestriktioner.

- Tas fram för de delar av nätet där det finns behov, men minst för TEN-T stomnätet
- Redovisas som antal tåg per timme under en standarddag
- Tillgänglig kapacitet delas upp i segmenten: årlig tågplan, ramavtal, rullande planering, ad hoc samt tillfälliga kapacitetsbegränsningar (TCR)
- Harmonisering av modellen görs med angränsande infrastrukturförvaltare under processen
- Sökande tillkännager sina kapacitetsbehov genom så kallade Capacity needs announcements (CNA) till X-24
- X-21 presenteras en utkastversion av kapacitetsmodell
- Därefter fortsatt dialog med potentiella sökande och andra berörda operativa parter
- Den slutgiltiga kapacitetsmodellen publiceras X-18 och ligger till grund för kapacitetsutbudet



Kapacitetsstrategi

Kapacitetsmodell

Kapacitetsutbud

Ansökan, tilldelning,
ändringar

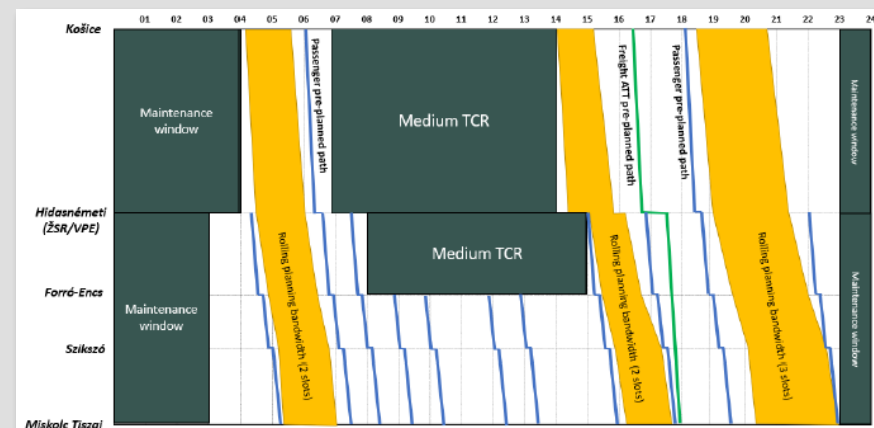
Trafik

Kapacitetsutbud

(X-18 – X-11)

Kapacitetsutbudet presenteras för varje kalenderdag där kapacitetsrätter inom respektive kapacitetssegment presenteras i form av grafiska tidtabeller på minutnivå. Detta gör att kapacitetsutbudet i praktiken har formen av en mer eller mindre färdigkonstruerad tågplan där sökande sedan kan söka tillgänglig kapacitet. En form av tjänstekatalog.

- All tillgänglig kapacitet för olika segment och behov åskådliggörs (tillfälliga kapacitetsbegränsningar, årlig tågplan, ramavtal, rullande planering och ad hoc)
- X-11 publiceras kapacitetsutbudet för branschaktörerna
 - Kapacitet för årlig tågplan presenteras i huvudsak som kataloglägen, men kan även publiceras som kapacitetsband
 - Kapacitet för rullande planering utgörs av kapacitetsband (med antal tillgängliga kanaler) eller förplanerade kataloglägen
 - Ad hoc-kapacitet utgörs av kapacitetsband (med antal tillgängliga kanaler) eller förplanerade kataloglägen
- Kapacitetsutbudet hålls kontinuerligt uppdaterat under innevarande tågplan för att visualisera vilken kapacitet som finns kvar att söka



Kapacitetsstrategi

Kapacitetsmodell

Kapacitetsutbud

Ansökan, tilldelning,
ändringar

Trafik

Ansökan och tilldelning – Årlig tågplan

(X-9,5 – X-5,25)

Årlig tågplan är det kapacitetssegment som främst är avsett för trafik där behovet är förutsägbart och kommer i huvudsak att bestå av kataloglägen som skapas i kapacitetsutbudet.

- Den huvudsakliga konstruktionen av tågplanen sker mellan X-18- X-11 under skapande av kapacitetsutbud
- Nya deadlines:
 - X-9,5 Sista ansökan årlig tågplan
 - X-7,5 Förslag till årlig tågplan
 - X-6,5 Synpunkts- och samordningsperiod tar slut
 - X-5,5 Sista dag för slutgiltigt kapacitetserbjudande till sökande
 - X-5,25 Fastställd tågplan
- Produktionsplanering kan starta tidigare för operatörer och resandetrafik kan öppna sina bokningssystem tidigare än idag



Kapacitetsstrategi

Kapacitetsmodell

Kapacitetsutbud

Ansökan, tilldelning,
ändringar

Trafik

Ansökan och tilldelning – Rullande planering

(M-4 – M-1)

Kapacitetsegmentet rullande planering är framförallt tänkt för transportbehov som uppkommer under ett tidtabellsår och där behovet av transport ej var känt i detalj vid ansökan till årlig tågplan. Tanken är att kapacitet som söks i rullande planering söks efter att transportbehovet har identifierats och konkretiserats.

- M=Månader före trafikstart (inte tågplanestart)
- Kapacitetsansökningar per spekulation förväntas minska och ansökningar om samma transportuppdrag undviks
- Kapacitet kan ansökas under tider som reserverats för rullande planering med hänvisning till publicerade segment i kapacitetsutbudet
- Tilldelning sker enligt "först till kvarn" principen
- Kapaciteten kan ansökas för en tidsperiod upp till 36 månader
- Tilldelning av kapacitet sker med tåglägen i innevarande tågplan och i forma av kapacitetsrätter i efterföljande tågplaner
- Tillgänglig kapacitet i rullande planering uppdateras kontinuerligt

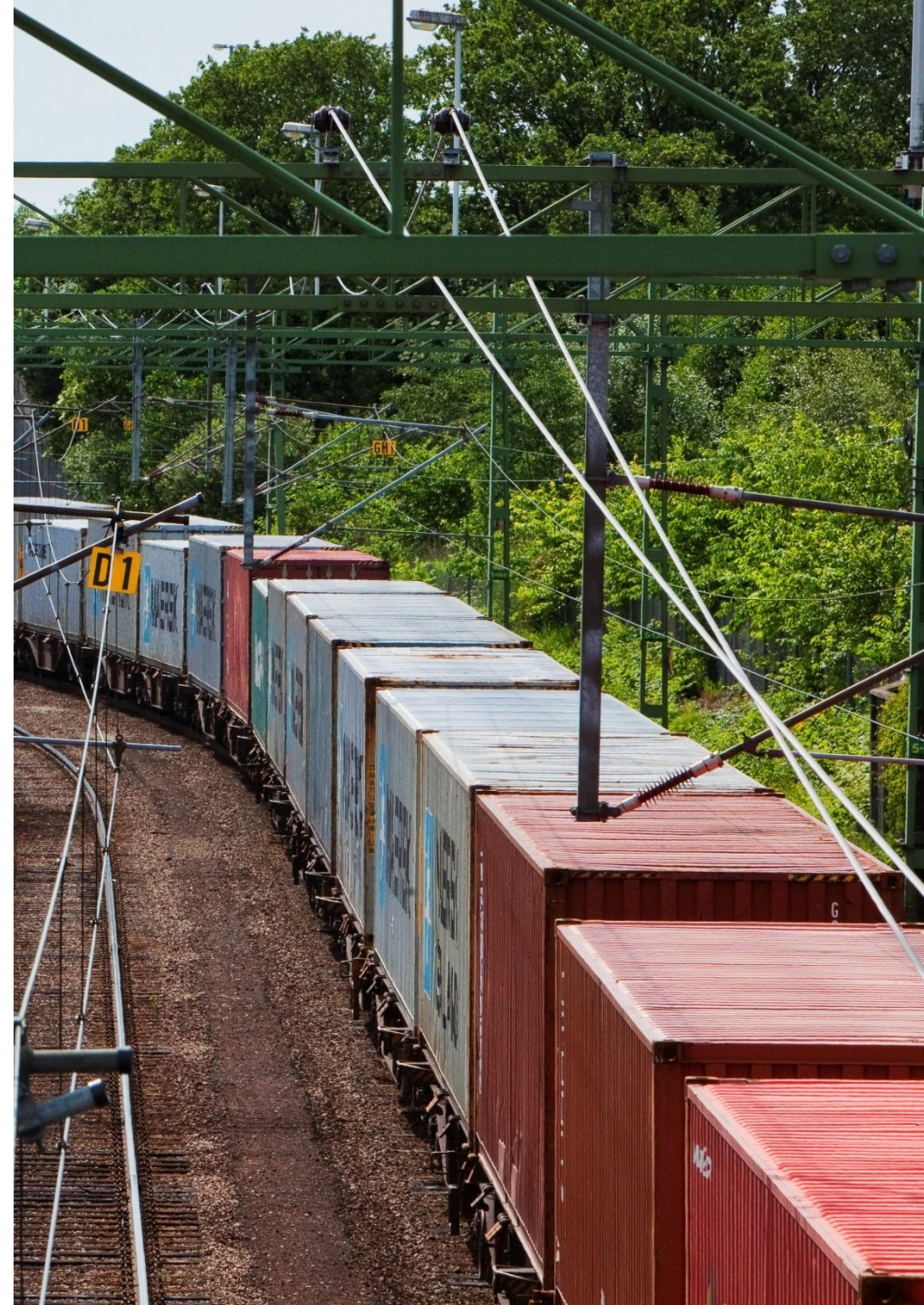
Kapacitetsstrategi

Kapacitetsmodell

Kapacitetsutbud

Ansökan, tilldelning,
ändringar

Trafik

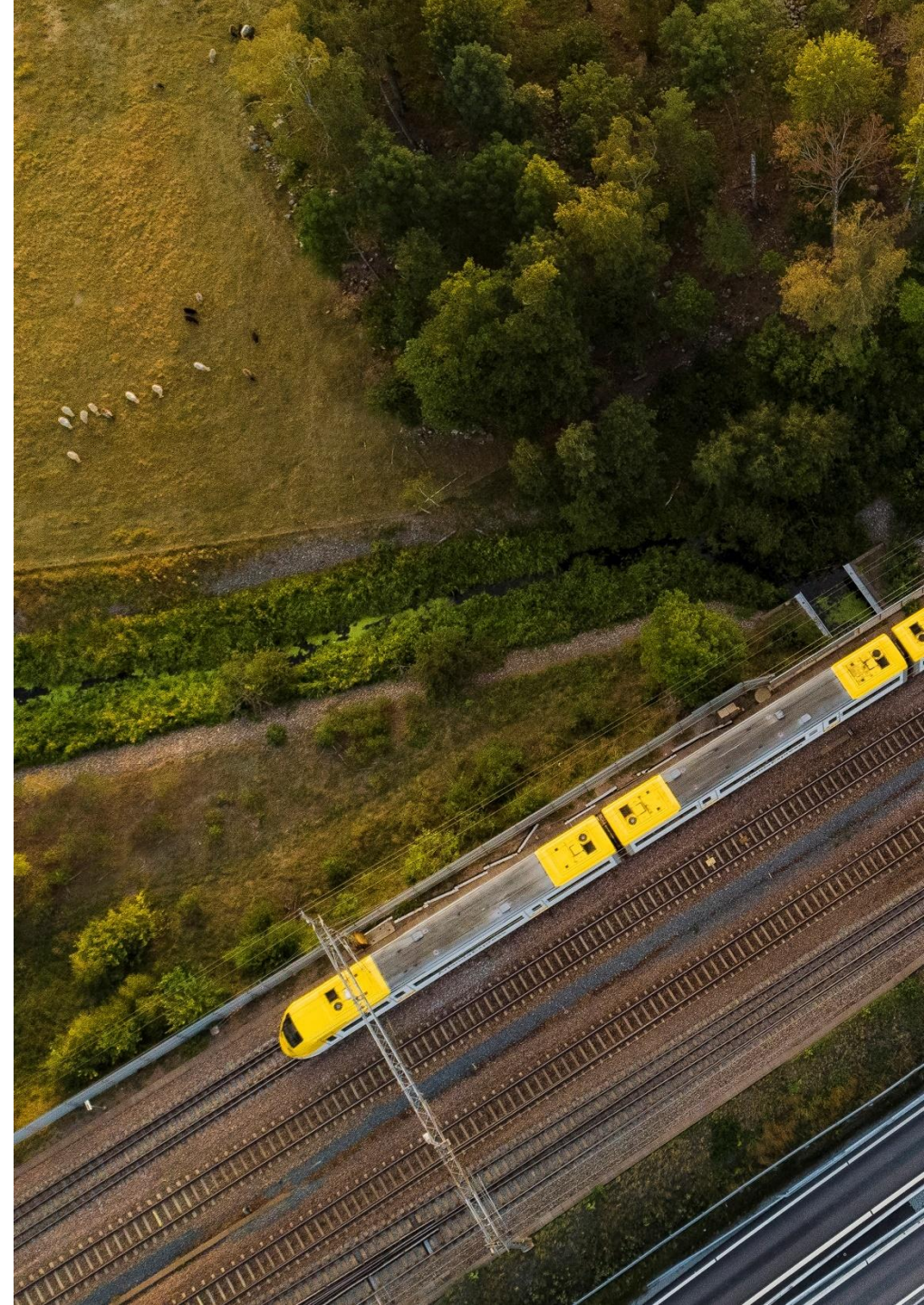
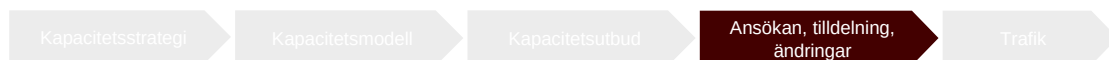


Ansökan och tilldelning – Ad hoc

(X-2 – X+12)

Ad hoc-ansökan sker på samma sätt som idag förutom att det finns kapacitet avsatt för detta specifika behov.

- Handläggningstiden förväntas förkortas både på grund av minskad ansökningsvolym och införande av IT-stöd för självservice
- Trafikverket ska svara på en ad hoc-ansökan inom maximalt sju kalenderdagar (kapacitetsförordningen)
- Sökande kan ansöka om enstaka kapacitetsbehov eller tåglägen
- Ansökningar om större nya eller förändrade produktionsupplägg som idag sker via ad hoc-ansökan förväntas att ansökas i rullande planering.



Ansökan och tilldelning – Ramavtal

Kapacitetsförordningen ger sökande rätt till att söka ramavtal för trafik som överstiger en tågplan

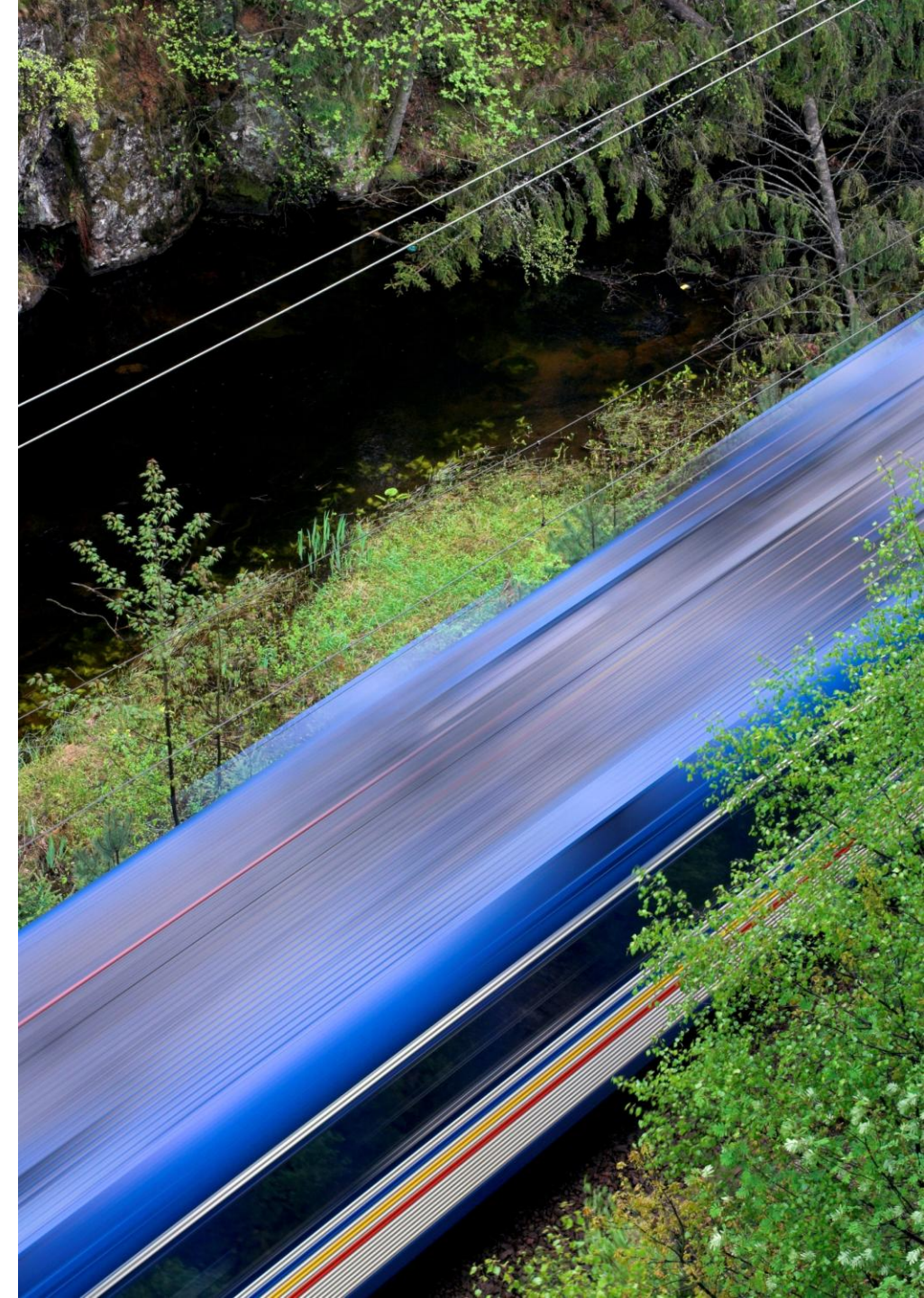
- Generellt avtalstid fem år. Kan tilldelas upp till 15 år för särskild järnvägsinfrastruktur som kräver omfattande och långsiktiga investeringar.
- Tilldelas i form av kapacitetsrätter
- Hur mycket kapacitet som ska tilldelas i form av ramavtal specificeras under den strategiska kapacitetsplaneringen
- Ramavtal får inte hindra andra sökande eller trafiktjänster från att använda den berörda infrastrukturen.



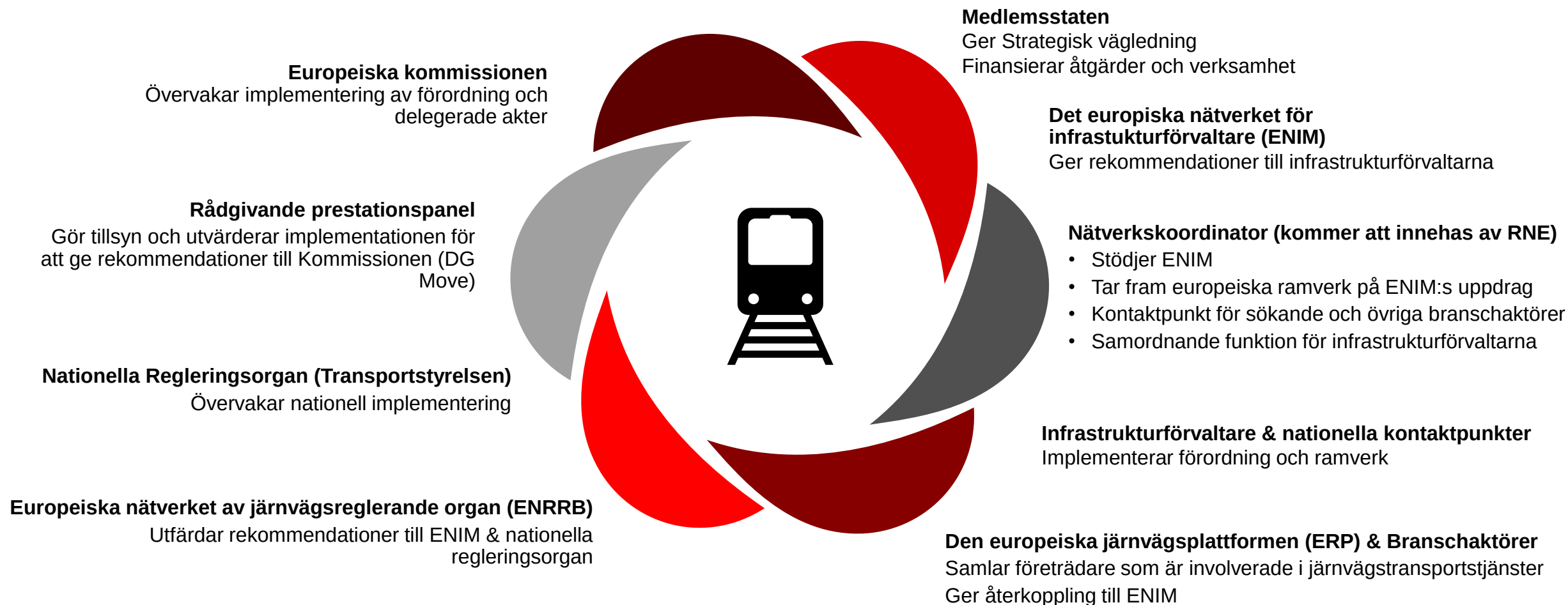
Trafik och ändringshantering

(X – X-12)

- Det operativa skedet beskrivs inte på något annat sätt än i dagsläget
- Tre typer av ändringar:
 - Sökande har möjlighet att ansöka om förändringar av allokerad kapacitet (path modification process)
 - Infrastrukturförvaltare kan göra alternativa erbjudanden om kapacitet vid störningar, acceptans av erbjudande krävs från sökande (path alteration process)
 - Del eller hel inställelse av kapacitet kan göras av sökande (path cancellation process)

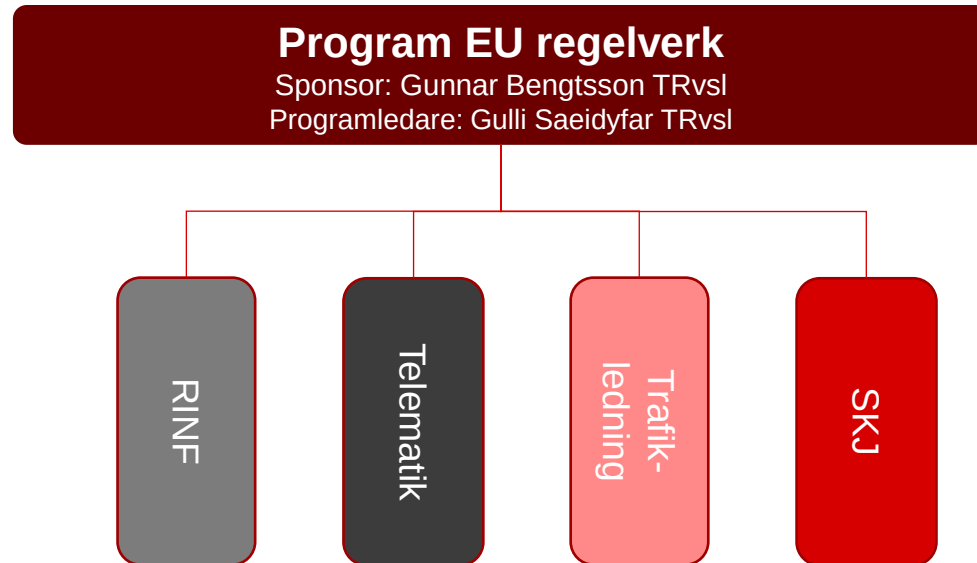


Aktörer som är berörda av kapacitetsförordningen



Införandet av kapacitetsförordningen på Trafikverket koordineras av Program genomförande EU regelverk

Styrning av programmet:



Trafikverket har befintliga och kommande EU-lagkrav på sig som man behöver säkerställa att man följer

De aktuella regelverken har många beroenden sinsemellan, påverkar samma processer, information, organisationer och IT-landskap

Det ställer krav på att genomförandet hålls ihop och planeras på ett sätt som säkerställer att beroenden hanteras, att prioriteringar är väl underbyggda och att resurser nyttjas på ett så effektivt sätt som möjligt

Syftet med programmet:

- Säkerhetsställa en **trafikverksgemensam krav- och helhetsbild** av befintliga och kommande EU regelverk
- Främja en **utökad samverkan** över verksamhetsområdets gränser kopplat till aktuella EU regelverk
- Öka **förståelsen** för hur EU regelverk påverkar olika delar av verksamheten och hur dessa krav kan omsättas till nytta
- Öka **kundvärdet** genom en mer sammanhängande styrning



TRAFIKVERKET