



TRAFIKVERKET



November
2014

Att skapa tidtabeller för tåg – nu och i framtiden

Från dialog och ansökan till samordnad tågplan

Version 2, november 2014



Titel: Att skapa tidtabeller för tåg - nu och i framtiden
Ansvarig utgivare: Trafikverket
Författare: Jonas Gustafsson, Carin Rosell och Camilla
Fredriksson, Trafikverket
Produktion: Trafikverket, Grafisk form
Distributör: Trafikverket

Innehåll

Tågplanen - tidtabell för tåg och banarbeten.....	4
Fler väljer tåget	4
Allt fler vill resa med tåg och allt fler vill köra tåg.....	5
Marknaden.....	5
Lagar	6
Det är trångt på spåren	6
Årsklocka tågplan.....	7
Från ansökan till avtal - ett arbete i dialog.....	8
Tidig dialog.....	8
Ansökan om tåglägen	8
Samråd och dialog.....	8
Utkast till tågplan	9
Tvist och överbelastning.....	9
Prioritering efter största nytta	9
Fastställd tågplan	10
Trafikeringsavtal.....	10
Planering på kort sikt.....	10
Avgifter och fakturering.....	10
Förbättrad planering i järnvägsnätet	11
Framtidens planering av utrymme i järnvägsnätet.....	11
Högre punktlighet och fler avgångar	11
Webbshop för ansökan.....	11
Banavgifter för bättre styrning av trafiken	11
Film "Att skapa tidtabeller för tåg"	12

Tågplanen – tidtabell för tåg och banarbeten

Trafikverket ansvarar för den samlade planeringen av trafik på järnvägen, den så kallade tågplanen. Den innehåller såväl tidtabell för persontåg och godståg som tidplan för banarbeten. Men tågplanen är mer än ett fastställt dokument. Den skapar förutsättningar för resenärer och näringsliv att leva och verka över hela landet. Tågplanen påverkar till exempel var arbetsplatser kan förläggas och har betydelse för bostadsmarknaden beroende på hur trafiken planeras. Även en stor del av näringslivet är beroende av en fungerande tågplan.

I den här broschyren kan du läsa om hur vi tar fram tågplanen och vad det är som styr och skapar förutsättningar i arbetet. Tillsammans med tågbolagen skapar vi en tålig tågplan för bästa framkomlighet, som även ger utrymme att rusta järnvägen.

Fler väljer tåget

Intresset för att resa med tåg i Sverige är större än någonsin. Det beror på förändrade resvanor, ökad arbetspendling och miljömedvetenhet. Järnvägen räcker inte till – det finns större efterfrågan att köra tåg på järnvägen än den plats vi kan erbjuda. Dessutom är järnvägen sliten och i stort behov av upprustning. Det måste finnas tid för underhåll också, vilket påverkar utrymmet.



Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB)

Järnvägsnätsbeskrivningen innehåller information om vårt järnvägsnät, hur man ansöker om kapacitet, vilka tjänster och avgifter som gäller under en tågplan samt de avtalsvillkor som är aktuella för att få trafikera järnvägsnätet.

Utifrån bland annat EU-direktiv och svensk järnvägs lag tar Trafikverket fram en ny utgåva av JNB inför varje tågplan.

Läs mer på trafikverket.se/vadarjnb/



En och en halv miljon tåg varje år

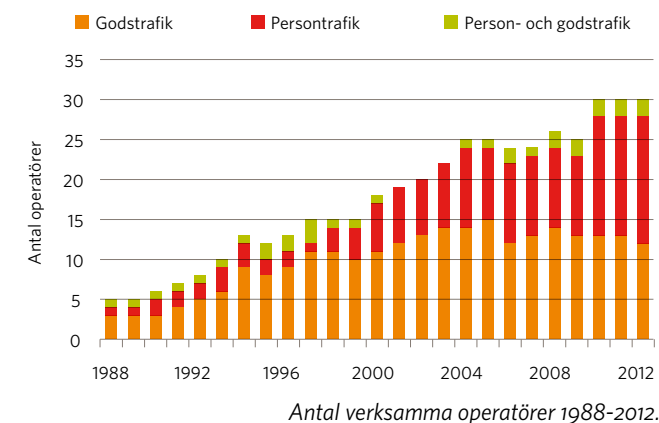
I tågplanen 2015 är det 45 olika företag som ansökt om att få köra 1,5 miljoner tåg. Dessutom finns det plats att utföra över 2 200 banarbeten.

Vi har trafikeringsavtal med ett 80-tal aktörer: tågbolag, kollektivtrafikmyndigheter, kommuner, industrier, försvarsmakten, museiföreningar med flera.

Allt fler vill resa med tåg och allt fler vill köra tåg

Marknaden

- Sverige har en helt öppen marknad för både gods- och persontrafik på järnväg. Det är den mest öppna järnvägsmarknaden i Europa.
- Prognoserna om antalet resenärer överträffas år efter år. Persontrafiken i Sverige har ökat med 70 procent sedan 1988 då avregleringen av trafiken påbörjades (mätt i tågkilometer). Den största ökningen ser vi på pendel- och regionalståg i storstäderna, men även på våra stambanor.
- Alla företag som uppfyller krav på ekonomi och säkerhet kan ansöka om tåglägen (tid och plats i spåren), och alla ansökningar behandlas likvärdigt. Villkoren ett företag måste uppfylla för att trafikera järnvägen anges i Järnvägsnätsbeskrivningen.





En sliten järnväg

Vissa delar av järnvägen är 150 år. För lite underhåll har gjort den medfaren. Om 7-10 år räknar vi med att ha kunnat återställa den.



Vi rustar järnvägen

Anslaget till drift och underhåll har fördubblats från 4,5 miljarder kronor 2005 till 9 miljarder kronor 2013. Det ger möjlighet att vårda och vässa infrastrukturen de kommande åren.

När vi stänger av järnvägen för banarbeten passar vi på att utföra många olika åtgärder på samma sträcka. Det innebär att vi kan minimera störningar i tågtrafiken.

Lagar

Arbetet med att planera trafik regleras bland annat i järnvägslagen och järnvägsförordningen som i sin tur bygger på EU-direktiv.

Det är trångt på spåren

Pendeltåg, regionaltåg, fjärrtåg och godståg samsas på en järnväg som till större del består av enkelspår. I tågplanen måste vi också ge utrymme för allt fler banarbeten eftersom behovet av förebyggande underhåll är stort. Det gör att tidtabeller för gods- och resandetåg påverkas.

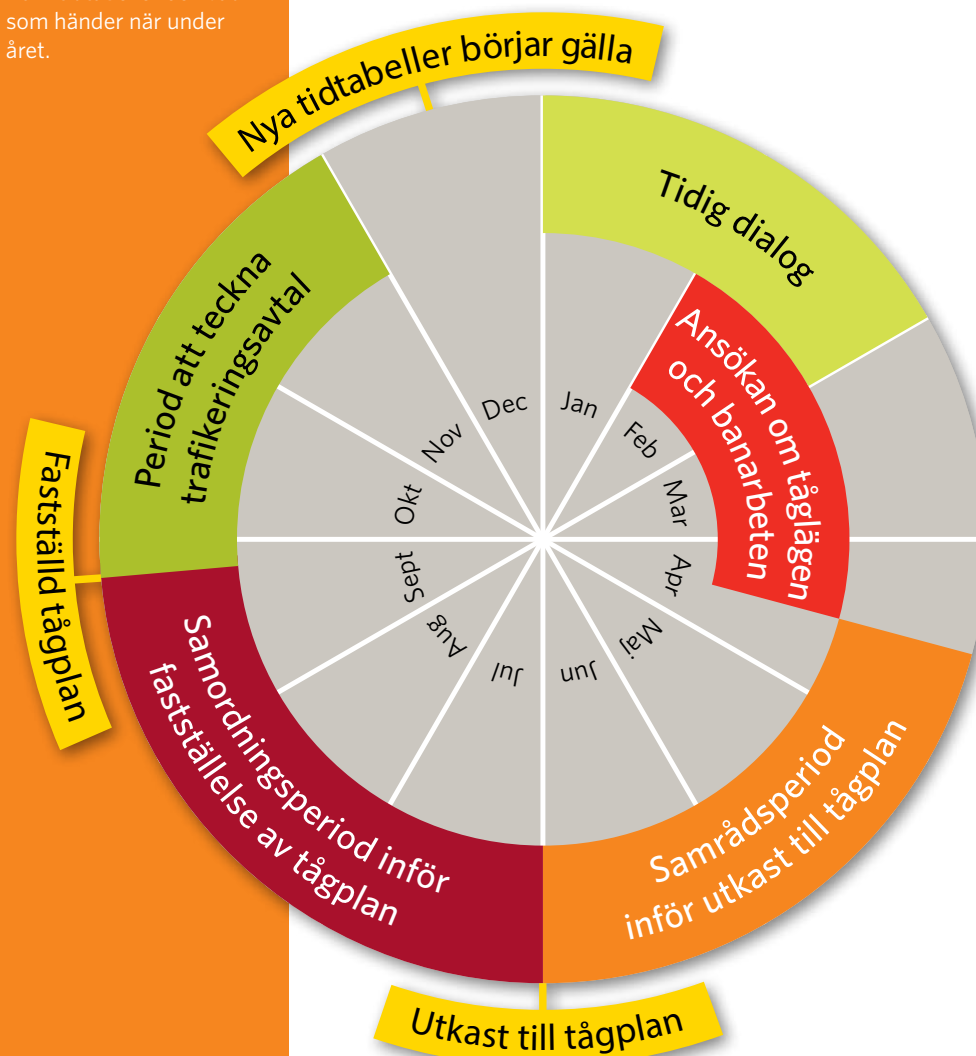
Läs mer om kapacitetssituationen på www.trafikverket.se.

Banarbeten

Cirka 1,5 år innan tågplanen börjar gälla startar en inventering för de större banarbetena. När tågbolagen ansöker om tåglägen utgår de ifrån dessa. Samtidigt ansöker vi om de resterande banarbeten som ska ingå i tågplanen. Genom att samarbeta med tågbolagen och entreprenörerna hittar vi de bästa lösningarna för att minimera störningar i järnvägsnätet och säkerställer att järnvägen klarar dagens trafik och är rustad för framtidens behov.

Årsklocka tågplan

Bilden visar en förenkling av arbetet med att ta fram tidtabeller och vad som händer när under året.



Från ansökan till avtal – ett arbete i dialog

Tidig dialog

Under januari och februari bjuder vi in tågbolag till dialog för att prata om förutsättningarna inför tågplanen.

Ansökan om tågägen

Från februari till april går det att ansöka om tågägen i den kommande tågplanen. De som ansöker är tågbolag, kollektivtrafikmyndigheter, kommuner, industrier, försvaret, museiverksamheter (turism), entreprenörer i järnvägsbranschen med flera. Under ansökningsperioden ansöker även Trafikverket om tider för arbeten i spåret.

Information om vårt järnvägsnät och om hur man ansöker om kapacitet och vilka tjänster, avtalsvillkor och avgifter som gäller under en tågplan finns i Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB). Den publiceras i december varje år. Där finns även planeringen av de största banarbetena med.

Samråd och dialog

När ansökningsperioden är slut bjuder vi in tågbolagen till samrådsmöten. Ambitionen är att så långt det är möjligt tillmötesgå önskemål om tidpunkter att få köra tåg. Men vi måste även se till helheten – så att den färdiga tågplanen är tålig.

Ibland ansöker flera tågbolag om samma tågägen, det vill säga de vill köra tåg samma sträcka vid samma tid. I första hand försöker vi justera tidtabellen, i andra hand får de sökande komma överens om en gemensam lösning. De sökande har även möjlighet att begära tvistlösning. Då avgörs konflikten genom förutbestämda prioriteringskriterier (läs mer på nästa sida).



Tidlig dialog

Ansökan om tågägen

Samrådsperiod inför utkast till tågplan

Jan

Feb

Mars

April

Maj

Juni

Nya tidtabeller börjar gälla

Fastställd tågplan

Utkast till tågplan

Juli

Aug

Sept

Okt

Nov

Dec



Samordningsperiod inför fastställelse av tågplan

Period att teckna trafikeringssvartal

Utkast till tågplan

Att konstruera en tågplan med tider för alla tåg och banarbeten är ett avancerat arbete. Det kan beskrivas som ett stort pussel med 1 500 000 tåg och över 2 200 banarbeten. Allt ska samlas i en nationell tågplan med så många nöjda aktörer som möjligt.

Konstruktionsarbetet startar direkt när ansökningsperioden stängs. Efter att samrådsmöten har genomförts lägger Trafikverket de sista pusselbitarna. Under sommaren skickas ett utkast till alla sökande. Tågbolagen får därefter möjlighet att lämna synpunkter.

Vi har sedan möjlighet att justera och ändra till dess att tågplanen fastställs i slutet på september.

Twist och överbelastning

När det finns risk för att det blir för många tåg på spåret kan en sträcka förklaras överbelastad. Det kan göras antingen i förarbetet till tågplanen eller när en tvist inte går att lösa under samordningsperioden. När en tvist inte går att lösa tillämpas särskilda förutbestämda prioriteringskriterier för att avgöra vilka tåg som får företräde i tågplanen.

När en bana är överbelastad ska Trafikverket ta fram en analys och förslag på åtgärder över hur kapaciteten kan förstärkas på kort och lång sikt. Denna process är lagstadgad och ska dokumenteras.

Prioritering efter största nytta

Om det inte går att komma överens utgår vi från samhällsekonomiska beräkningar, där vi använder prioriteringskriterier för att hitta den lösning som ger största samhällsekonomiska nytta. Beräkningarna utgår från uppgifter som de sökande lämnar vid ansökan. Enskilda tåg ställs inte mot varandra, utan vi gör en bedömning av helhetslösningar. Samförstånds lösningar har alltid företräde.

Fastställd tågplan

I september knyter vi ihop säcken och fattar beslut om tågplanen. Den nya tidtabellen för tågen och tidplanen för banarbeten startar klockan 24.00 andra lördagen i december och gäller i ett år. När tågplanen är fastställd är alla beslut om tilldelning i den långsiktiga planeringen fattade och alla konflikter behandlade.

Trafikeringsavtal

För att ett tågbolag ska få trafikera järnvägsnätet krävs bland annat att det har säkerhetsstyrningssystem, försäkring, tillstånd från Transportstyrelsen och ett trafikeringsavtal med Trafikverket. Avtalet innehåller information om Trafikverkets och tågbolagets åtaganden.

För internationell tågtrafik finns det möjlighet att teckna ett särskilt trafikeringsavtal efter en mall som tagits fram av den internationella föreningen Railnet Europe.

Planering på kort sikt

Om det finns ett ledigt utrymme på spåren kan tågbolag som har trafikeringsavtal med oss göra en så kallad ad-hoc ansökan. De ansöker då om restkapacitet i den fastställda tågplanen. Detta gäller även tider för banarbeten.

Avgifter och fakturering

De som trafikerar järnvägen betalar avgifter till Trafikverket varje månad. Avgifterna motsvarar den kostnad som uppstår när järnvägen trafikeras. Avgifterna bygger på hur lång sträcka tåget åker, vilken vikt tåget har, var tåget åker och hur mycket el tåget förbrukar. Vi tar ut extra avgifter för handläggning av specialtransporter och när ett tåg parkeras (uppställning).

Tågbolagen betalar alltså för en del av det underhållsbehov som uppstår när de använder spåren. Alla avgifter anges i Järnvägsnätbeskrivningen.



Konkurrens om samma tid i spåren

Trafikverkets planerare försöker hitta lösningar när de ser att ansökningar krockar. En möjlig åtgärd när två eller flera tågbolag ansöker om samma tid i spåret kan vara att **justera tidtabellen**. Exempelvis kan tider för avgångar och ankomster ändras.

Kvalitetsavgifter

Kvalitetsavgifter betalas av den som orsakar en försening, det vill säga ett tågbolag eller Trafikverket. Avgifterna ska stimulera alla aktörer till kvalitetshöjande åtgärder som ökar punktligheten.

Förbättrad planering i järnvägsnätet

Framtidens planering av utrymme i järnvägsnätet

Det finns en ökad efterfrågan på utrymmet i järnvägsnätet och antalet aktörer på marknaden blir fler. Vi möter nya behov och vår utveckling sker tillsammans med aktörer i branschen. Moderna it-lösningar, nya sätt för att planera tidtabellen och närmare samarbete med tågbolag ger värde för de som använder transportsystemet, medborgare och näringsliv.

Högre punktlighet och fler avgångar

För att skapa tidtabeller för tåg nu och i framtiden anpassar vi systemet för planeringen. Vi möter behov utifrån den utveckling som ständigt sker inom järnvägsområdet. Vi förbättrar planeringen av banarbeten med hänsyn till trafikeringsbehoven och avsätter tid för underhåll redan i förutsättningarna, som presenteras i Järnvägsnätbeskrivningen.

Webbshop för ansökan

Vi skapar en webbshop där kunderna ansöker om utrymme i järnvägsnätet. Kunden kan själv hantera sina ärenden och få snabba besked från Trafikverket vilket gör hanteringen enklare och mer förutsägbar. Det blir färre transaktioner och fakturakostnaden blir lägre.

Banavgifter för bättre styrning av trafiken

Vi utvecklar modellen för och användningen av prioriteringskriterierna och förändrar banavgifterna så att de bättre kan användas som styrmedel för ökad kund- och samhällsnytta.

Läs mer om arbetet med tidtabeller på www.trafikverket.se.

Framtidens planering

Vi skapar ett anpassat, öppet och mer förutsägbart planeringssystem. Vi gör det tillsammans med branschen och för bättre nyttjande av utrymmet i järnvägsnätet för en högre punktlighet och för fler avgångar.



Vi utvecklar samhället

Maten ska till butikerna. Malmen till stålverken. Skogen till pappersbruken. Resor och transporter är nödvändigt för att vårt samhälle ska fungera. Vi planerar för ett tillgängligt Sverige som skapar förutsättningar för tillväxt och välfärd som utvecklar samhället.



Tålig tidtabell för tåg - nu och i framtiden

Följ med oss på resan.
Förutsättningar, utmaningar och utveckling finns i filmen.



Läs också mer på www.trafikverket.se/skapatagplan



Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se