

## Samrådsunderlag, Avvikelsemeddelande 4, Järnvägsnätsbeskrivning 2012

Avsnitt i Järnvägsnätsbeskrivning 2012 avses att förändras enligt nedan:

### Del 1

#### 1.10.2 Definitioner

##### **Komplettera med:**

**Kvalitetsavgift:** Avgift för avvikelse från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal.

**Orsakskod:** Kod som beskriver orsak till avvikelse från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal.

**Normala driftsförhållanden:** Förhållanden då systemet med verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter är aktivt (då trafiken går på normalt sätt vilket innebär att vissa störningar uppträder.)

##### *Kommentar:*

*Avsnittet kompletterat med definitioner av kvalitetsavgift, orsakskod och normala driftsförhållanden.*

#### 2.3.2 Tillträdesavtal (andra stycket)

##### **Ny lydelse:**

Trafikeringsavtalet anger förutsättningar för trafiken samt vilka av Trafikverkets styrande dokument som avtalsparten måste följa. Villkoren innehåller också regler om bland annat parternas ansvar, verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter, samråd och informationsutbyte.

##### *Kommentar:*

*Avsnittet kompletteras med text om verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter*

#### 2.3 Allmänna affärsvillkor

##### **Nytt stycke:**

I syfte att förebygga störningar i järnvägssystemet tillämpar Trafikverket från och med Tågplan 2012 verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter, i enlighet med nya bestämmelser i järnvägslagen. Kvalitetsavgift är en avgift som ska betalas av den part som orsakar avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal. De närmare villkoren för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter framgår av kapitel 5, 6 och JNB del 2.

##### *Kommentar:*

*Avsnittet kompletterat med övergripande beskrivning av verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.*

#### **2.4.1.1 Information från Trafikverket till järnvägsföretaget före och under trafikutövning (Tredje och fjärde stycket)**

##### **Ny lydelse:**

Enligt 10 § JvSFS 2008:7 ska järnvägsföretaget sammanställa en linjebok med beskrivning av de linjer som ska trafikeras, med utgångspunkt från information som Trafikverket ska tillhandahålla.

Linjebokens dokument finns publicerade i pdf-filer på Trafikverkets webbplats ([www.trafikverket.se/Linjeboken](http://www.trafikverket.se/Linjeboken)). Under innevarande tågplan (2012) fortsätter Trafikverket sammanställa de uppgifter som krävs och delger järnvägsföretagen dessa i form av en digital linjebok. Dokumenten kan också beställas, till självkostnadspris, i tryckt utgåva hos Trafikverkets tryckeri. Linjeboken är indelad i åtta områden: en för varje driftledningsområde (BVF 646.1–8). Järnvägsföretagen ansvarar för att förarna har tillgång till linjeboken.

##### *Kommentar:*

*Anpassat till att Trafikverket delger järnvägsföretagen linjeboken i digitalt format och att tryckt utgåva kan beställas till självkostnadspris.*

#### **5.2 Minimipaket av tillträdestjänster**

##### **Nytt stycke:**

Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter omfattar endast tåglägen mellan olika driftplatser. Se figur 5.1, tågläge alternativ A.

##### *Kommentar:*

*Avsnittets beskriver vilken typ av tågläge som ingår i verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.*

#### **5.4.5.1 Transportvillkor och transporttillstånd**

##### **Transporttillstånd(fjärde stycket)**

##### **Ny lydelse:**

Handläggningstiden är 2 arbetsdagar. För transporter som kräver extraordinära åtgärder gäller 12 arbetsdagar (skydd, efterbesiktning, åtgärder i anläggningen etc.). Transporttillstånd handläggs på helgfria vardagar, måndag–fredag 8.00–16.00.

##### *Kommentar:*

*Tid då handläggning av transporttillstånd utförs reducerad från 7.00 - 18.00 till 8.00 - 16.00.*

#### **6.1 Avgiftsprinciper**

##### **Svensk lagstiftning och transportpolitik (första stycket)**

##### **Ny lydelse:**

Villkor för uttag av avgifter regleras i järnvägslagen. Lagen definierar tre typer av avgifter för användande av infrastruktur: marginalkostnadsbaserade avgifter, kvalitetsavgifter och särskilda avgifter. Dessutom definieras villkor för rabatter och uttag av bokningsavgifter.

### **Kvalitetsavgifter (Ny rubrik)**

Se avsnitt 6.4 - Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.

*Kommentar:*

*Texten kompletterad med kvalitetsavgifter.*

### **Marginalkostnadsbaserade avgifter (fjärde stycket)**

#### **Ny lydelse:**

Till de samhällsekonomiska kostnaderna räknas sådana kostnader som drabbar andra än järnvägsföretag och trafikorganisationsföretag. Hit hör bland annat kostnader för att vidmakthålla och hålla infrastrukturen öppen för trafik, men även sådana kostnader som drabbar samhället i stort, till exempel i form av luftemissioner från dieseldriven<sup>1)</sup> trafik, buller från trafik och den ökade risken för olyckor som ytterligare trafik ger upphov till.

<sup>1)</sup> Eller annat flytande drivmedel för kompressionstånd motor (dieselmotor).

*Kommentar:*

*Infogat fotnot avseende annat flytande drivmedel för kompressionstånd motor (dieselmotor).*

### **6.1.1.4 passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö (första stycket)**

#### **Ny lydelse:**

En särskild avgift enligt avsnitt 6.1, alternativ a, debiteras i form av en passageavgift för tilldelade tåglägen på delar av järnvägsnätet i Stockholm, Göteborg och Malmö, helgfria vardagar, måndag – fredag klockan 7.00–9.00 och 16.00–18.00 (se bilaga 4.3, Trafikkalender).

*Kommentar:*

*Texten kompletterad med veckodagar.*

### **6.1.1.5 marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande (första stycket)**

#### **Ny lydelse:**

De marginalkostnadsbaserade avgifterna utgörs av spåravgift, olycksavgift och emissionsavgift. Avgifterna baseras på utförd trafik eller förbrukad mängd diesel eller annat flytande drivmedel för kompressionstånd motor (dieselmotor).

*Kommentar:*

*Infogat information avseende annat flytande drivmedel för kompressionstånd motor (dieselmotor).*

### **Emissionsavgift**

#### **Ny lydelse:**

Emissionsavgiften speglar de samhällsekonomiska kostnader i termer av miljö- och hälsoeffekter som en tillkommande tågrörelse ger upphov till. Emissionsavgiften speglar kostnaderna för utsläpp av koldioxid och kväveoxider. Avgiften varierar med antalet liter diesel eller annat flytande drivmedel för kompressionstånd motor (dieselmotor).

Avgiften varierar även med fordonets miljöklass. Reducerad avgift tas ut för de fordon som uppfyller EU:s standard för steg IIIA eller steg IIIB enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 1997/68/EG ändrat genom direktiv 2002/88/EG samt 2004/26/EG om avgaskrav för motorvagnar och lok. För att få reducerad avgift krävs att järnvägsföretag och trafikorganisatörer har ett typgodkännande från Transportstyrelsen, där kraven för ovan nämnda steg uppfylls.

Fordonsnummer och förbrukat antal liter diesel eller annat flytande drivmedel för kompressionständ motor (dieselmotor) per fordonsindivid redovisas genom självdeklaration.

*Kommentar:*

*Infogat information avseende annat flytande drivmedel än diesel för kompressionständ motor (dieselmotor).*

### **6.2.3 Marginalkostnadsbaserade avgifter och övrig särskild avgift för persontrafik (första stycket)**

#### **Ny lydelse:**

När den sökande använder det tilldelade tågläget, tas marginalkostnadsbaserade avgifter ut enligt avsnitt 6.3.1.5. Avgifterna debiteras efter användning per tågkilometer, bruttotonkilometer och det redovisade antalet liter diesel eller annat flytande drivmedel för kompressionständ motor (dieselmotor). Förbrukat antal liter diesel eller annat flytande drivmedel för kompressionständ motor (dieselmotor) ska redovisas för den trafik som sker på Trafikverkets järnvägsnät, det vill säga inte bara förbrukningen vid användande av tågläge.

*Kommentar:*

*Infogat information avseende annat flytande drivmedel än diesel för kompressionständ motor (dieselmotor).*

### **6.2.5 Underlag för avgiftsberäkning**

#### **Tabell 6.1 – Underlag via självdeklaration**

##### **Ny lydelse för andra tabellraden:**

Avgift	Uppgift för faktureringsunderlag genom självdeklaration
6.3.1.5 - Emissionsavgift	Antal liter förbrukad diesel eller annat flytande drivmedel för kompressionständ motor (dieselmotor) per fordonskategori enligt JNB 6.3.1.5

*Kommentar:*

*Infogat information avseende annat flytande drivmedel än diesel för kompressionständ motor (dieselmotor).*

**Tabell 6.2 – Underlag från trafikverkets data och rapportering enligt bilaga 2.1**

**Ny lydelse för tabellrad 9, 10 och sista raden:**

Avgift	Uppgift till faktureringsunderlag hämtas från	Rapportering enligt bilaga 2.1 ingår i underlaget
6.3.1.5 - Emissionsavgift dieseldrivna <sup>1)</sup> loktåg	Självdeklaration	
6.3.1.5 - Emissionsavgift dieseldrivna <sup>1)</sup> motorvagnar	Självdeklaration	
6.3.5.5 – Provkörning av fordon	Handläggningstid, självkostnad, antal leveranser	

<sup>1)</sup> Eller annat flytande drivmedel för kompressionstånd motor (dieselmotor).

*Infogat information avseende annat flytande drivmedel än diesel för kompressionstånd motor (dieselmotor). Synkroniserat begrepp med avsnitt 6.3.5.5.*

**6.3.1.5 Marginalkostnadsbaserade avgifter i samband med trafikutövande**

**Ny lydelse:**

För användande av tågläge tas avgift ut för följande komponenter:

	Avgift
Spåravgift	0,0036 kr/bruttotonkilometer
Olycksavgift	0,81 kr/tågakilometer
Emissionsavgift dieseldrivna <sup>1)</sup> loktåg, bas	0,92 kr/liter diesel <sup>1)</sup>
Emissionsavgift dieseldrivna <sup>1)</sup> loktåg, miljöklassade steg III A	0,64 kr/liter diesel <sup>1)</sup>
Emissionsavgift dieseldrivna <sup>1)</sup> loktåg, miljöklassade steg III B	0,56 kr/liter diesel <sup>1)</sup>
Emissionsavgift dieseldrivna <sup>1)</sup> motorvagnar, bas	0,88 kr/liter diesel <sup>1)</sup>
Emissionsavgift dieseldrivna <sup>1)</sup> motorvagnar, miljöklassade steg IIIA	0,56 kr/liter diesel <sup>1)</sup>
Emissionsavgift dieseldrivna <sup>1)</sup> motorvagnar, miljöklassade III B	0,49 kr/liter diesel <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Eller annat flytande drivmedel för kompressionstånd motor (dieselmotor).

Förbrukat antal liter diesel eller annat flytande drivmedel för kompressionstånd motor (dieselmotor) ska redovisas för all trafik på Trafikverkets järnvägsnät, inte bara förbrukningen vid användande av tågläge. För miljöklassade fordon ska fordonsnummer och förbrukat antal liter diesel eller annat flytande drivmedel för kompressionstånd motor (dieselmotor) per fordonsindivid anges på självdeklarationen.

Avgiften debiteras månadsvis för den trafik som utförts.

Marginalkostnader tas inte ut för den trafik som omfattas av passageavgift för trafik över Öresundsförbindelsen (svensk del av järnvägsförbindelsen).

*Infogat information avseende annat flytande drivmedel än diesel för kompressionstånd motor (dieselmotor).*

### **6.3.1.6 Kvalitetsavgift**

#### **Nytt avsnitt:**

Följande kvalitetsavgifter gäller vid vissa fall av försening enligt avsnitt 6.4.

Orsakskod	Avgift
Driftledning, Infrastruktur, "Ej rapporterat"	10 kr/förseningsminut
Järnvägsföretag	10 kr/förseningsminut

#### *Kommentar:*

*Avsnittet anger kvalitetsavgifternas storlek*

### **6.3.2.5 Uppställning**

#### **Ny lydelse:**

Tjänsten uppställning, se avsnitt 5.3.7, är indelad i två kategorier: uppställning och långtidsuppställning.

Tjänst	Avgift
Uppställning	0,50 kr per påbörjad timme och påbörjat 100-tal meter spår.
Långtidsuppställning	Avgiften för tjänsten består av nedanstående komponenter: a) Handläggning av ansökan: 650 kr/timme. b) Eventuella åtgärder i anläggningen: Trafikverkets självkostnad. <sup>1)</sup> c) 3 kr per påbörjat dygn och påbörjat 100-tal meter spår

<sup>1)</sup> Självkostnaden debiteras i efterskott då kostnader som kan härledas till leverans av tjänsten uppstått.

#### *Kommentar:*

*Uppgift om prisindikation borttagen*

### 6.3.3.3 Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon

#### Ny lydelse:

Tjänst	Avgift
Tillgång till tågvärmepost, lokvärmepost eller diesellokvärmepost	30 kr/påbörjat dygn + elförbrukning enligt schablon.
Uppvärmning via uppfälld strömavtagare för fordon med elmätare	30 kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn + självkostnad för förbrukad el <sup>1)</sup>
Uppvärmning via uppfälld strömavtagare för fordon utan elmätare	30 kr/uppfälld strömavtagare och påbörjat dygn + elförbrukning enligt schablon.

<sup>1)</sup> Omfattas av debitering för drivmotorström

#### *Kommentar:*

*Uppgift om prisindikation borttagen*

### 6.3.3.4 Bromsprovingsanläggning

Tjänst	Avgift
Tillgång till bromsprovingsanläggning i Göteborg Skandiahallen, spår 31–35	60 kr per bromsprov. <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Debiteras månadsvis för tilldelad tjänst.

#### *Kommentar:*

*Uppgift om prisindikation borttagen.*

### 6.3.4.2 Tjänster gällande specialtransporter

#### Ny lydelse:

Trafikverket debiterar en handläggningsavgift för ansökan om transportvillkor för specialtransporter och handläggning av transporttillstånd. Om extraordinära åtgärder krävs vid framförandet av specialtransporter, ska den som ansökt om transporten svara för de kostnader som kan uppstå till följd av dessa åtgärder.

Tjänst	Avgift
Handläggning vid ansökan om transportvillkor för specialtransport	1 000 kr/timme
Handläggning vid ansökan om transporttillstånd för specialtransport	650 kr/timme
Eventuella åtgärder i samband med handläggningen och transporten	Trafikverkets självkostnad

Avgiften för handläggning och åtgärder i samband med specialtransporten, debiteras månadsvis.

Avgiften för kapacitet tas ut enligt avsnitt 6.3.

*Kommentar:*

*Uppgift om prisindikation borttagen. Ny avgift för handläggning av transporttillstånd införd.*

### 6.3.5.5 Provkörning av fordon

Tjänst	Avgift
Handläggning av ansökan om provkörning av fordon	1 000 kr/timme
Eventuella åtgärder i samband med handläggning och provkörning	Trafikverkets självkostnad
Mätvärden för bullermätning	80 000 kr per leverans

Avgiften för handläggning och åtgärder i samband med provkörningen, debiteras månadsvis.

Avgiften för tågläge med mera tas ut enligt avsnitt 6.3.

*Kommentar:*

*Uppgift om prisindikation borttagen. Avsnittets rubrik korrigerad.*



#### **6.4 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter**

##### **Ny lydelse:**

Trafikverket tillämpar verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i enlighet med järnvägslagen och bakomliggande direktiv, artikel 11 i direktiv 2001/14/EG.

Syftet med kvalitetsavgifter är att minska störningarna i järnvägssystemet. Kvalitetsavgifterna ska vara utformade så att både infrastrukturförvaltaren och den som använder infrastrukturen vidtar skäliga åtgärder för att förebygga driftstörningar.

Kvalitetsavgiften ska betalas av den part som orsakar avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal genom att orsaka försening vid användande av tågläge.

Skyldigheten för den som orsakar en avvikelse att betala kvalitetsavgift gäller för den som ingått trafikeringsavtal, gentemot den andra avtalsparten. Den kan således uppkomma för såväl Trafikverket som järnvägsföretag eller trafikorganisatörer. Skyldighet att betala kvalitetsavgift kan dock endast uppkomma under normala driftförhållanden (se avsnitt 1.10.2).

##### *Kommentar:*

*Avsnittet beskriver kort verksamhetsstyrning med kvalitetsavgift och vem som ska betala avgift*

##### **6.4.1 Orsakande av avvikelser från det användande av infrastruktur som är fastställt i tågplan och i trafikeringsavtal**

###### **Nytt avsnitt:**

Med att orsaka avvikelse menas att ett tåg blir 5 minuter eller mer försenat under färd mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra i Trafikverkets system för verksamhetsstyrning. Med att orsaka avvikelse menas även att ett tåg blir 5 minuter eller mer försenat jämfört med körplanen i första mätpunkten.

Infrastrukturförvaltarens ansvar för avvikelser omfattar huvudsakligen förseningar som orsakats av störningar i infrastrukturen eller driftledningen. Det ansvar som järnvägsföretag alternativt trafikorganisatörer har för avvikelser omfattar huvudsakligen järnvägsfordonen och framförandet av dessa. Följdförseningar och förseningar som beror på olyckor, tillbud eller yttre omständigheter belastar ingen av parterna.

##### *Kommentar:*

*Avsnittet beskriver översiktligt när kvalitetsavgift ska betalas och vem som ska betala vid olika typer av orsaker*

#### **6.4.2 Registrering och rapportering av avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och i trafikeringsavtal**

##### **Nytt avsnitt:**

Trafikverket ska tillhandahålla – ”ett system för att rapportera och registrera avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt utnyttjande av infrastrukturen samt orsakerna till sådana avvikelser”.  
(6 kap. 4 a § järnvägslagen)

Trafikverket registrerar automatiskt alla avvikelser från tågplanen i ett stort antal mätpunkter i Trafikverkets järnvägsnät. För förseningar som uppkommer under färd mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra, och som uppgår till 3 minuter eller mer anges en orsakskod i systemet Basun<sup>1)</sup> senast under dagen efter det datum försening uppkom. Orsakskoderna finns redovisade i bilaga 6.2. Via systemen Här&Nu<sup>2)</sup> samt Opera<sup>3)</sup> har järnvägsföretagen och trafikorganisationserna tillgång till realtidsinformation om avvikelser och orsakskoder. I systemet Lupp<sup>4)</sup> sammanställs informationen från de övriga systemen. Rapporter med sammanställningar av avvikelser tillhandahålls järnvägsföretag och trafikorganisationsörer.

<sup>1)</sup> Basun – Driftledningscentralens gemensamma verktyg för all händelserapportering.

<sup>2)</sup> Här&Nu – Webbapplikation som visar aktuellt tågläge. Medger viss inrapportering.

<sup>3)</sup> Opera – System för operativ tåginformation.

<sup>4)</sup> Lupp – Uppföljningssystem för statistik om punktlighet och störningar.

##### *Kommentar:*

*Avsnittet beskriver vårt mät- och rapporteringssystem för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.*

#### **6.4.3 Skyldighet att betala kvalitetsavgift**

##### **Nytt avsnitt:**

Vid orsakande av avvikelse enligt ovan uppkommer skyldighet att betala kvalitetsavgift, baserad på antalet förseningsminuter som uppkommit genom avvikelsen.

Trafikverket ska betala kvalitetsavgift när avvikelser tilldelas någon av följande orsakskoder: ”Driftledning” (”D”) och ”Infrastruktur” (”I”) samt i de fall där orsakskod inte registrerats. Trafikverket betalar kvalitetsavgift även för orsakskoderna JDE50-JDE64 om avvikelsen inträffat på Trafikverkets anläggning.

Järnvägsföretag och trafikorganisationsörer ska betala kvalitetsavgifter när avvikelser tilldelas orsakskoden ”Järnvägsföretagskod” (”J”) med undantag för koderna JDE50-JDE64

Betalning av kvalitetsavgift ska ske månatligen och i enlighet med Trafikverkets sammanställning. Trafikverket skickar faktura till järnvägsföretag och trafikorganisatörer. Trafikverket ska betala kvalitetsavgift utan särskild uppmaning senast 60 dagar efter utgången av den månad under vilken skyldigheten att betala kvalitetsavgifter uppkommit.

*Kommentar:*

*Avsnittet beskriver vilka orsakskoder respektive part ska betala kvalitetsavgift för och när betalning ska ske.*

#### **6.4.4 Undantag från tillämpning av verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter**

**Nytt avsnitt:**

Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter tillämpas endast under normala driftsförhållanden (se avsnitt 1.10.2). När Trafikverket finner att normala driftsförhållanden inte längre råder, upphör tillfälligt tillämpningen av systemet under tiden fram till dess att normala driftsförhållanden åter råder.

Kvalitetsavgift betalas inte för avvikelser från det användande av infrastrukturen som är fastställt i tågplan och trafikeringsavtal som uppkommer under den tid som systemet inte tillämpas. Har användandet av tåglaget påbörjats under normala driftförhållanden ska kvalitetsavgift dock betalas för all försening.

Trafikverkets bedömning om när normala driftsförhållanden råder, baseras på följande tre förhållanden:

- hur stora förseningar som råder i järnvägstrafiken,
- vilken bild av uppkomna störningar som Trafikverkets driftnivåer indikerar
- den kännedom Trafikverket har om yttre förhållanden som har en avgörande betydelse för möjligheterna att bedriva järnvägstrafik.

Trafikverket gör en helhetsbedömning med avseende på dessa tre förhållanden, vilket inte utesluter att tillämpningen av systemet upphör på grund av den rådande situationen i endast ett av ovan nämnda förhållanden.

När tillämpningen av systemet upphör respektive återupptas underrättas järnvägsföretag, trafikorganisatörer och andra infrastrukturförvaltare genom information på Trafikverkets webbplats. Parterna kan komma överens om ytterligare informationsgivning i sitt trafikeringsavtal.

*Kommentar:*

*Avsnittet beskriver vad som utgör underlag för bedömning av om normala driftförhållanden råder och hur järnvägsföretag och trafikorganisatörer informeras om detta.*

**6.4.5 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning vid försening**  
**Nytt avsnitt:**

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer kan skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning till Trafikverket, om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för en försening, under förutsättning att den enskilda merförseningen är större än 20 minuter. En sådan begäran ska innehålla uppgift om vilket datum, tågläge, plats och orsakskod som avses. Den ska också innehålla uppgift om vilken orsakskod som järnvägsföretaget eller trafikorganisationen anser vara korrekt samt grunderna för detta. Begäran om förnyad bedömning måste vara Trafikverket tillhanda senast under den andra dagen efter den dag då Trafikverket angett orsakskoden. Om Trafikverket får en begäran om förnyad bedömning inom denna tid ska Trafikverket redovisa sitt slutliga ställningstagande senast under den tredje dagen efter den dag då begäran togs emot. Exempel: Om Trafikverket får en begäran om förnyad bedömning den 1 december ska Trafikverket lämna sitt slutliga ställningstagande senast den 4 december.

I bilaga 1.1 anges var en begäran ska skickas.

*Kommentar:*

*Avsnittet beskriver hur begäran om förnyad bedömning av orsakskod görs.*

*Trafikverket har för avsikt att i dialog med järnvägsföretag och trafikorganisatörer finna former för att i ett partssammansatt organ diskutera tillämpningen av systemet med verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.*

*Tiden för omprövning av orsakskoder och eventuell ändring är kort (max 6 dagar efter händelsedagen) på grund av de tekniska systemen. Trafikverket undersöker möjligheten att inom ramen för befintliga tekniska system förlänga denna tid något (upp till 10 dagar) för att säkerställa en högre kvalitet. I första hand kan det behövas längre tid för att göra den primära kodningen. Beroende på de tekniska möjligheterna och inkomna synpunkter kan en sådan förändring genomföras efter samrådet.*

### **6.5.1 Museitrafik**

#### **Ny lydelse:**

Ideella museiföreningar som utför museitrafik behöver inte betala

- tåglägesavgifter (6.3.1.1)
- övrig särskild avgift för persontrafik (6.3.1.2)
- passageavgifter vid Stockholm, Göteborg och Malmö (6.3.1.4)
- marginalkostnadsbaserade avgifter (6.3.1.5).

En förutsättning för detta är att tågägena ansöks i ad hoc-processen, se avsnitt 4.2.3.

#### *Kommentar:*

*Sista stycket om referenser för reduktion har utgått. Museitrafik omfattas av verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.*

### **6.7 Förändring av avgifter (andra stycket)**

#### **Ny lydelse:**

Utvecklingen av avgifterna bedöms innebära en avgiftsnivå motsvarande drygt 1 miljard kronor år 2013. Enligt den svenska regeringens beslut om nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet 2010-2021 (N2009/6374/TE, N2008/8869/TE) ska avgifterna under perioden totalt uppgå till 15.6 miljarder kronor.

#### *Kommentar:*

*Uppgifter om brukaravgifter borttagna. Tredje (sista) stycket utgår. Kompletterat med information om den svenska regeringens beslut om plan för transportsystemet 2010-2021.*

## **Del 2 Allmänna avtalsvillkor**

### **2.1**

#### **Ny lydelse:**

Parterna ska tillhandahålla respektive använda tågägen i enlighet med Trafikverkets beslut om fastställelse av tågplan inklusive bilagor och BVF 642, Sammanställning av planenliga körplaner ("Tidtabellsbok") samt tillägg och ändringar som gäller enligt beslut om kapacitetstilldelning för tillkommande behov och/eller enligt daglig grafisk tidtabell.

#### *Kommentar:*

*Avsnittet är kompletterat så att det framgår tydligare vad parterna kommit överens om avseende tågägen.*

## 2.2

### **Ny lydelse:**

Om parterna har avtalat ytterligare eller mer detaljerade villkor för leverans respektive användande av tjänst gäller att leverans och användande ska ske enligt vad parterna särskilt avtalat.

*Kommentar: Bestämmelsen har reviderats med anledning av införandet av kvalitetsavgifter.*

## 2.4

### **Ny lydelse av andra stycket:**

Trafikverkets avtalspart ska använda de tjänster som Trafikverket tillhandahåller i enlighet med vad Trafikverkets avtalspart uppgett vid ansökan om tilldelning av tjänst, förutsatt att Trafikverket inte meddelat annat i samband med beslut om tilldelning. Om tilldelningsbeslutet avviker från Trafikverkets avtalsparts ansökan, gäller de villkor som framgår av Trafikverkets tilldelningsbeslut.

Om Trafikverkets avtalspart inser att användandet av en tjänst kommer att avvika från tilldelningen ska Trafikverket omedelbart underrättas.

*Kommentar:*

*Bestämmelsen i andra stycket har kompletterats till att avse alla avvikelser från tilldelning av tjänst.*

## 2.9 (utgår)

*Kommentar:*

*Punkten flyttas till 3.15. och modifieras med hänsyn till införandet av kvalitetsavgifter*

## 2.10 (utgår)

*Kommentar:*

*Punkten flyttas till 3.16.*

## **3 Avvikelse från avtalat användande av infrastrukturen Kvalitetsavgift vid försening vid användande av tågläge (ny rubriklydelse)**

### **Ny lydelse:**

3.1. För parterna gäller ett ömsesidigt åtagande att leverera respektive använda tågläge utan att orsaka förseningar.

3.2. Trafikverket ska registrera förseningar vid användande av tågläge samt senast inom ett kalenderdygn från det kalenderdygn då förseningen registrerades ange en orsakskod enligt Järnvägsnätsbeskrivning del 1, bilaga 6.2, för varje tågförsening som uppgår till tre minuter eller mer.

3.3. Part som orsakar försening vid användande av tågläge ska betala kvalitetsavgift om förseningen innebär antingen att ett tåg blir fem minuter eller mer försenat under färd mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra i Trafikverkets system för att registrera avvikelser eller att ett tåg blir 5 minuter eller mer försenat jämfört med körplanen i första mätpunkten.

3.4. Om Trafikverkets avtalsparts tåg försenas enligt 3.3 och någon av orsakskoderna Driftledning (D) eller Infrastruktur (I) anges för förseningen är Trafikverket skyldigt att betala kvalitetsavgift till Trafikverkets avtalspart, såvida inte den grundläggande orsaken till förseningen är hänförlig till Trafikverkets avtalspart. Trafikverket ska vidare betala kvalitetsavgift även i det fall en försening borde ha registrerats, men orsakskod saknas ("Ej rapporterat"). Trafikverket ska också betala kvalitetsavgift för orsakskoderna JDE50-JDE64 om avvikelsen inträffat på Trafikverkets anläggning.

3.5. Om Trafikverkets avtalsparts tåg försenas enligt 3.3 och orsakskoden Järnvägsföretagskoder (J), undantaget orsakskoderna JDE50-JDE64, anges för förseningen är Trafikverkets avtalspart skyldigt att betala kvalitetsavgift till Trafikverket, såvida inte den grundläggande orsaken till förseningen är hänförlig till Trafikverket.

3.6. Kvalitetsavgift vid försening vid användande av tågläge utgår med belopp som framgår av Järnvägsnätsbeskrivningens del 1 för varje minuts försening, från och med första förseningsminuten.

3.7. Skyldighet att betala kvalitetsavgift kan endast uppkomma under förhållanden som utgör normala driftförhållanden enligt den information som Trafikverket lämnar. I fråga om kvalitetsavgift vid försening vid användande av tågläge gäller att kvalitetsavgift utgår för all försening om användandet av tågläge påbörjats under förhållanden som utgör normala driftförhållanden enligt den information som Trafikverket lämnar.

3.8. Om Trafikverkets avtalspart anser att den orsakskod som Trafikverket angett för en avvikelse är felaktig och den enskilda merförseningen är större än 20 minuter kan Trafikverkets avtalspart, före utgången av andra kalenderdygnet efter det kalenderdygn Trafikverket meddelat sin bedömning, begära att Trafikverket gör en förnyad bedömning av avvikelsen.

3.9. En begäran om att Trafikverket gör en förnyad bedömning av avvikelse ska innehålla uppgift om datum, tågläge, plats och av Trafikverket angiven orsakskod. Den ska vidare innehålla uppgift om vilken orsakskod som Trafikverkets avtalspart anser att Trafikverket borde ha angett för avvikelsen samt grunderna för detta.

3.10. En begäran om att Trafikverket gör en förnyad bedömning av avvikelse kan endast göras skriftligen och kan inte kompletteras i efterhand.

3.11. Om Trafikverket inom den ovan angivna fristen har fått en begäran om förnyad bedömning av avvikelse ska Trafikverket senast under det tredje

kalenderdygnet efter det kalenderdygn då begäran togs emot meddela Trafikverkets avtalspart sitt ställningstagande med anledning av dennes begäran.

3.12. Om Trafikverkets avtalspart inte har begärt att Trafikverket gör någon förnyad bedömning i fråga om avvikelse, eller om en sådan begäran görs efter utgången av fristen enligt 3.7, har Trafikverkets avtalspart inte rätt att ifrågasätta skyldigheten att betala kvalitetsavgift för avvikelsen.

3.13. Betalning av kvalitetsavgifter ska göras månatligen, efter att Trafikverket gjort en sammanställning av avvikelserna samt en beräkning av det totala utfallet av kvalitetsavgifter.

3.14. Trafikverket ska betala kvalitetsavgift till Trafikverkets avtalspart utan uppmaning inom sextio dagar från utgången av den aktuella månaden. Trafikverkets avtalspart ska betala kvalitetsavgift till Trafikverket enligt faktura från Trafikverket.

*Kommentar:*

*Bestämmelserna 3.1 - 3.14 är helt nya med anledning av införandet av kvalitetsavgifter.*

### **Ändringar beträffande utförande av banarbeten (ny rubrik)**

#### **Ny lydelse:**

3.15 Om Trafikverket inleder banarbete för sent eller ställer in planerade banarbetstider och orsaken beror på Trafikverket, ska Trafikverkets avtalspart vid omledning betala avgifter enligt vad som skett om det tilldelade läget använts.

*Kommentar:*

*Denna bestämmelse var tidigare numrerad 2.9 men har flyttats och modifierats med hänsyn till införandet av kvalitetsavgifter. Överskridandet av banarbetstid hanteras numera inom systemet med kvalitetsavgifter.*

#### **Flyttade bestämmelser:**

3.16. Om det uppstår behov av förändringar av banarbeten efter att Trafikverkets fastställt tågplanen eller ett nytt banarbete tillkommer har Trafikverket avtalspart rätt att få ersättning för merkostnader för tågproduktion.

*Kommentar:*

*Denna bestämmelse var tidigare numrerad 2.10. Den har förtydligats när det gäller uttrycket merkostnader för tågproduktion.*

3.17. Om Trafikverket för ett banarbete inte använder kapacitet som avsatts för detta och inte meddelar Trafikverkets avtalspart senast 12 veckor i förväg att kapaciteten inte kommer att användas för banarbete, ska Trafikverket betala ersättning till avtalsparten för merkostnader för tågproduktion som planerade men inte genomförda banarbetet medfört.



*Kommentar:*

*Denna bestämmelse var tidigare numrerad 5.19. Den har förtydligats när det gäller uttrycket merkostnader för tågproduktion.*

**Ny lydelse:**

3.18 Till merkostnader för tågproduktion räknas endast kostnader för:

- ersättningstrafik (-transporter) för det berörda tåget
- ersättning för den förlängda färdvägen för det berörda tåget i form av avgifter till Trafikverket för banavgifter och drivmotorström och i form av kostnader till följd av längre färdväg såsom ökade underhållskostnader och längre körtid såsom ökade personalkostnader.
- ersättning för den tryckta informationen till allmänheten (hänvisningsskyltar, tidtabeller med mera).

Således inräknas i merkostnader för tågproduktion exempelvis inte:

- ersättning för utökad planeringsverksamhet
- ersättning för uteblivna intäkter och utebliven goodwill
- ersättning till tredje man

*Kommentar:*

*Ny bestämmelse som definierar vad merkostnader för tågproduktion är.*

3.19 Begäran om ersättning för merkostnader för tågproduktion till följd av ändrade banarbetstider ska ha kommit in till Trafikverket inom 90 dagar från den dag då merkostnaderna för tågproduktion uppkom.

*Kommentar:*

*Ny bestämmelse som anger senaste tidpunkt för att yrka på ersättning för merkostnader för tågproduktion.*

**4 Avhjälpan av avvikelser från avtalat användande av infrastrukturen eller annan störning (ny rubrik)**

4.1. Vid avvikelse från avtalat användande av infrastrukturen och/eller annan störning ska, om tiden så medger, parterna samverka för att avhjälpa avvikelsen och/eller störningen. Vid mer omfattande störning i trafik eller banarbete ska dialog ske mellan parterna

4.2. Trafikverket ska verka för att inställetiden för berörd personal och om möjligt felavhjälningstiden blir högst en (1) timme.

4.3. Vid störning ska Trafikverket omedelbart informera Trafikverkets avtalspart om deras tåg påverkas och lämna en prognos för när störningen kan vara avhjälpt. Störningen ska avhjälpas så snart som möjligt.

Om det står klart att störningen inte kommer att avhjälpas inom en timme, från det att störningen uppträder, ska Trafikverket genast informera Trafikverkets avtalspart om hur arbetet med att avhjälpa störningen fortlöper.

4.4. Trafikverket ska verka för att evakuering av resenärer ska kunna ske inom två (2) timmar efter begäran av Trafikverkets avtalspart och snabbare inom storstadsområden.

4.5. Om akuta åtgärder inte till fullo avhjälpas ska Trafikverket, inom rimlig tid, utarbeta en prognos för möjligheterna till avhjälpande. Prognosens innehåll ska meddelas Trafikverkets avtalspart.

4.6. Trafikverkets avtalspart ska omedelbart informera Trafikverket om akuta förändringar av fordonsprestanda och fordonsskador samt lämna en prognos för när störningen kan vara avhjälpd. Störningar ska avhjälpas så snart som möjligt.

4.7. Arbeta på olycksplats sker i enlighet med bilaga 2.

4.8. Vid röjning ska Trafikverkets avtalspart, på Trafikverkets begäran ställa fordon och förarpersonal till Trafikverkets förfogande, för transport av eget eller annans fordon eller egendom, till en plats som Trafikverket anvisar. Detta gäller under förutsättning att det kan ske utan avsevärda olägenheter och med beaktande av behörigheten hos Trafikverkets avtalspart jämte berörd personal.

4.9. De resurser som enligt 3.10 ställs till Trafikverkets förfogande ska uppfylla de krav som följer av trafikeringsavtalets villkor, de regler och villkor som anges i vid var tid gällande Järnvägsnätsbeskrivning del 1, de författningar som reglerar den aktuella verksamheten samt de föreskrifter eller beslut som Trafikverket utfärdat eller meddelat och som finns angivna i bilaga 1.

4.10. Om Trafikverkets avtalspart muntligen tillställer Trafikverket en begäran om röjning ska Trafikverket inom ett dygn sända Trafikverkets avtalspart en skriftlig bekräftelse av Trafikverkets avtalsparts begäran.

4.11. För de resurser som Trafikverkets avtalspart ställer till Trafikverkets förfogande, för att utföra röjning åt annan än Trafikverkets avtalspart, äger Trafikverkets avtalspart rätt till ersättning från Trafikverket för specificerade kostnader, inkluderande kostnader för transport av fordon eller egendom, som tillhör Trafikverkets avtalspart eller annan. Begäran om sådan ersättning ska ha kommit in till Trafikverket inom sextio (60) dagar efter utförd röjning.

4.12. Om Trafikverkets avtalsparts begäran inkommer senare än inom tidsfrist enligt 4.11, bortfaller rätten till ersättning från Trafikverket. Trafikverkets avtalspart kan träffa särskild överenskommelse om fakturering med annan part än Trafikverket.

4.13. Trafikverkets avtalspart svarar för kostnader för bärgning och röjning av egna fordon och ska i förekommande fall ersätta Trafikverket för Trafikverkets specificerade kostnader för detta.

*Kommentarer:*

*Texten har flyttats hit från tidigare avsnitt 3 och delvis givits ny rubrik. Gamla 3.1 och 3.2 som är kopplad till leveranskvalitet har utgått med anledning av nytt innehåll i avsnitt 3.*

**5.19.**  
**Utgår**

*Kommentar:*  
*Flyttad till 3.17*

**5.20**  
**Utgår**

*Kommentar:*  
*Omfattas av verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.*

**7 Försäkring**  
**Utgår**

*Kommentar:*  
*Bestämmelserna i avsnittet är inte längre aktuella. Medför omnumrering av efterföljande avsnitt; avtalets giltighetstid och tvist.*

## Bilagor

### Bilaga 1.1

*Kommentar:*

*Bilagan kompletteras med uppgift om var "Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning ska sändas" (enligt avsnitt 6.2.5).*

### Bilaga 5.1

#### **4. Trafikinformation till järnvägsföretag eller trafikorganisatör (GRUND)**

##### **Sats i)**

##### **Ny text**

- i) Månadsrapport över antalet förseningsminuter fördelade på orsakskoder

##### **Ändrad text**

- i) ändras till j)
- j) ändras till k)

*Kommentar:*

*Satsen beskriver att Trafikverket ska tillhandahålla rapporter om kvalitetsavgifter.*

### **Bilaga 6.2 - Orsakskoder för kvalitetsavgifter (ny bilaga)**

Se bifogad bilaga.

## Bilaga 6.2 – Orsakskoder för kvalitetsavgifter

### Innehåll

1	Orsakskoder .....	1
1.1	Inledning.....	1
1.2	Kodstruktur.....	2
1.3	Principer för användande.....	2
2	Kodlista.....	3
2.1	Driftledningsorsaker (D) .....	3
2.2	Följdorsaker (F).....	3
2.3	Infrastrukturorsaker (I).....	4
2.4	Järnvägsföretagsorsaker (J).....	6
2.5	Olyckor och tillbud (O) .....	8

## 1 Orsakskoder

### 1.1 Inledning

För att följa vad som orsakar driftstörningar rapporterar tågledare/tågklarerare vad de uppfattar som störningens orsak. Rapporteringen sker med orsakskoder enligt en standardiserad kodlista (se avsnitt 2 nedan). Rapportering bör ske i direkt anslutning till störningen men det finns möjlighet att under de 6 efterföljande kalenderdyggen komplettera eller korrigera orsakskoden. Syftet är att finna orsaken och vem som kan åtgärda problemen.

Kodlistan är indelad i fem huvudgrupper kopplade till vem som anses vara problemägare. Under dessa huvudgrupper finns möjlighet att i ytterligare två nivåer (undergrupper) tydligare beskriva problemet.

Huvudgrupperna är:

- Driftledning (D)
- Följdorsak (F),
- Infrastruktur (I)
- Järnvägsföretag (J)
- Olyckor/Tillbud och yttre faktorer (O)

#### Undantag

Under huvudgruppen Järnvägsföretag (J) och i underkoden ”Sent från depå” (JDE) finns på nivå tre, koder som är kopplade till infrastrukturförvaltarens ansvar.

## 1.2 Kodstruktur

Kodstrukturen har tre nivåer (se avsnitt 2 nedan). Den första nivån anges med bokstav för huvudgrupp enligt avsnitt 1.1. Nivå två anger med bokstavskombination för beskrivning liksom nivå 3 anges med ett tal.

### **Exempel**

DPS1 ska tolkas som orsak: Driftledning, Personal, Felaktig el- eller ställverksmanöver.

## 1.3 Principer för användande

För huvudgrupperna driftledning (D), infrastruktur (I) och olyckor/tillbud och yttre faktorer (O) ska alla tåg som påverkas av händelsen få den primära orsakskoden.

Tågledare/tågklarerare ska i första hand ange de två första nivåerna medan den tredje nivån kan kompletteras senare inom den tidsfrist systemet är öppet för förändringar (se ovan). För järnvägsföretag (J)-koderna förutsätts då att järnvägsföretag eller förare kontaktar tågledare/tågklarerare då förseningar på 3 minuter eller mer uppstår och att komplettering av koderna på nivå tre görs.

### **Undantag**

För koder i gruppen järnvägsföretag (J), kudas bara det orsakande tåget medan övriga tåg som drabbas av förseningar får orsakskod i gruppen följdorsak (F). I praktiken kan det vara svårt för tågledare/tågklarerare att för långväga tåg ha kunskap om grundorsaken och därför används ibland koder i gruppen följdorsak (F) även då grundorsaken ligger inom grupperna driftledning (D), infrastruktur (I) och olyckor/tillbud och yttre faktorer (O).

## 2 Kodlista

### 2.1 Driftledningsorsaker (D)

Driftledningsorsaker			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
D	OG		Ordergivning pga. tågföring
D	OS		Operativa stödsystem
D	OS	1	Test CATO <sup>1)</sup> , Driftledningsområde Boden
D	PR		Prioritering
D	PR	3	Driftledningen prioriterar
D	PS		Personal
D	PS	1	Felaktig hantering eller beslut
D	PS	2	Resursbrist
D	PS	3	Felaktigt lämnad trafikinformation
D	TB		Tågträngsel bangård
D	TT		Misstänkt fel i körplan/ felplanering

<sup>1)</sup>CATO – System för optimal tågföring

### 2.2 Följdorsaker (F)

Följdorsaker			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
F	OI		Omlopp/inväntan
F	OI	1	Inväntar vagnar från tåg
F	OI	2	Omkopplingstid överskriden
F	OI	3	Omlopp tågpersonal
F	OI	4	Inväntad förbindelse
F	OI	5	Tågvändning/Omlopp/Tåglänk
F	TF		Tågföring
F	TF	1	Möte/Korsande tågväg
F	TF	2	Förbigång
F	TF	3	Tåg före/spårbrist

## 2.3 Infrastruktursaker (I)

Infrastruktursaker			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
I	BA		<b>Bangårdsanläggningar</b>
I	BA	1	Bangårdsbelysning & Plattformbelysning
I	BA	2	Plattform och lastkaj
I	BA	3	Plattformsövergång
I	BA	4	Rangerbromssystem
I	BA	5	Spårspärr
I	BA	6	Stoppbock
I	BA	7	Bromsprovanläggning
I	BA	8	Tåg och lokvärmeanläggning
I	BA	9	Vagnvåg
I	BA	10	Vändskiva
I	BT		<b>Banarbete/transport</b>
I	BU		<b>Banunderbyggnad</b>
I	BU	1	Bank
I	BU	2	Skärning
I	BU	3	Trumma
I	BU	4	Bro
I	BU	5	Tunnel
I	BÖ		<b>Banöverbyggnad</b>
I	BÖ	1	Spår
I	BÖ	2	Spårväxel
I	EA		<b>Elanläggningar</b>
I	EA	1	Kontaktledning
I	EA	2	Hjälpkraftledning
I	EA	3	Fördelningsstation
I	EA	4	Kopplingscentral
I	EA	5	Matarledning
I	EA	6	Frånskiljarstation
I	EA	7	Nätstation
I	EA	8	Omformarstation
I	EA	9	Sektioneringsstation
I	EA	10	Transformatorstation
I	EA	11	Eldriftledningssystem
I	FK		<b>Framkomlighet i spår pga. väder</b>
I	FK	1	Spårhalka
I	FK	2	Snö och is



Järnvägsnätsbeskrivning 2012 del 1, bilaga 6.2 – Orsakskoder för kvalitetsavgifter  
Samråd avvikelsemeddelande 4/2012, 2011-06-13

I	SA		Signalanläggningar
I	SA	1	Balisgrupp
I	SA	2	Plankorsning
I	SA	3	Positioneringssystem
I	SA	4	Signal
I	SA	5	Signalställverk, RBC och linjblockeringssystem
I	SA	6	Rangerställverk
I	SA	7	Tavla
I	SA	8	Tågledningssystem – ARGUS <sup>1)</sup>
I	SA	9	Tågledningssystem - EBICOS TMS <sup>1)</sup>
I	SA	10	Tågledningssystem - EBICOS 900 & EBICOS 900 NT <sup>1)</sup>
I	SA	11	Tågledningssystem - JZA 11 <sup>2)</sup> (Relä fjärrblockering)
I	TA		Teleanläggningar
I	TA	1	Detektor
I	TA	2	Kabelanläggning
I	TA	3	Radioanläggning
I	TA	4	Signaltelefon
I	TA	5	Telecentral
I	TA	6	Telestationsanläggning
I	TA	7	Teletransmissionsanläggning
I	TA	8	Dynamisk skylt
I	TA	9	Högtalarsystem
I	TA	10	Klockor
I	ÖA		Övriga anläggningar
I	ÖA	1	Fastighet
I	ÖA	2	Hägnad
I	ÖA	3	Kanalisation
I	ÖA	4	Rälsmörjningsapparat
I	ÖA	5	Snögalleri
I	ÖA	6	Väg
I	ÖA	7	Avvattning, pumpsystem
I	ÖA	8	Övervakningskamera

<sup>1)</sup>Lokalt manöversystem för relä- och datorställverk

<sup>2)</sup>Reläbaserat tågledningssystem av äldre typ

## 2.4 Järnvägsföretagsorsaker (J)

Järnvägsföretagsorsaker			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
J	AS		<b>Avvikande sammansättning</b>
J	AS	1	Överskjutande lastprofil/Farligt gods
J	AS	2	Långt tåg
J	AS	3	För tungt tåg
J	AS	4	Rapportering
J	DE		<b>Sent från depå</b>
J	DE	10	Terminaltjänst
J	DE	11	Över 10 minuter sent till depå
J	DE	12	Handhavandefel
J	DE	13	Akut felavhjälpning
J	DE	14	Personalbrist
J	DE	15	Förare klaranmält tåg sent
J	DE	16	Utebliven klarrapport
J	DE	20	Övrigt
J	DE	21	Fordonsbrist
J	DE	22	Extratåg beställt
J	DE	23	Övrig extra beställning
J	DE	24	Ingen notering
J	DE	25	Förare sen eller saknas
J	DE	30	Städ
J	DE	31	Städleverantör överskrider tid
J	DE	32	Försening på grund av underleverantör Städ
J	DE	33	Städarbete ej godkänt av järnvägsföretag
J	DE	40	Verkstad
J	DE	41	Verkstad överskrider tid
J	DE	42	Förs på grund av underleverantör verkstad
J	DE	43	Verkstadsarbete ej godkänt av järnvägsföretag
J	DE	45	Försening på grund av annan leverantör
J	DE	50	Infrastruktur
J	DE	51	Banarbete
J	DE	52	Spårfel
J	DE	53	Växelfel
J	DE	54	Signalfel
J	DE	55	Kontaktledningsfel, spänningslös komtaktledning
J	DE	56	Snö och is
J	DE	57	Körorder går ej att få
J	DE	60	Trafikledning
J	DE	61	Ställverk ej levererat i tid
J	DE	62	Ställverk går ej att nå

Järnvägsnätsbeskrivning 2012 del 1, bilaga 6.2 – Orsakskoder för kvalitetsavgifter  
Samråd avvikelsemedelande 4/2012, 2011-06-13

J	DE	63	Trafikverket driftledningscentral, felaktig manöver
J	DE	64	Differens klarrapport/avläsningspunkt
J	<b>DM</b>		<b>Dragfordon / motorvagn<sup>1)</sup></b>
J	DM	1	ATC-fel
J	DM	2	Lokbyte
J	DM	3	Strömavtagare
J	DM	4	Hjulskada
J	DM	5	Bromsfel
J	DM	6	Omstart av system
J	DM	8	Maskinfel
J	<b>FÖ</b>		<b>Förarpersonal</b>
J	FÖ	1	Saknas
J	FÖ	2	Personalbyte
J	FÖ	3	Rast
J	<b>JF</b>		<b>Ingen uppgift från JF</b>
J	<b>OM</b>		<b>Ombordpersonal</b>
J	OM	1	Saknas
J	OM	2	Personalbyte
J	<b>PR</b>		<b>Prioritering</b>
J	PR	1	Ett järnvägsföretag har bestämt prioriteringen mellan egna tåg
J	PR	2	Två järnvägsföretag har bestämt prioriteringen mellan varandras tåg
J	<b>ST</b>		<b>Stationär personal</b>
J	ST	1	Saknas
J	<b>TP</b>		<b>Terminal/Plattform-hantering</b>
J	TP	1	Furnering
J	TP	2	Försenad lastning/lossning
J	TP	3	Post
J	TP	4	Inväntad färja
J	TP	5	Inväntar vagnar från kund
J	TP	6	Växlingsrörelse ivägen
J	TP	7	Rangering/Växling utöver plan
J	TP	8	Oplanerad sammansättning
J	TP	9	Felväxlat lok
J	TP	10	Skada terminallok
J	TP	11	Terminallok saknas
J	TP	12	Bromsprovsningsanläggning
J	TP	13	Järnvägsföretag önskemål
J	TP	14	Lok saknas på godsbangård
J	TP	15	Överskriden klargöringstid på godsbangård
J	TP	16	Inväntad förbindelse buss/taxi

1) En orsakskod har utgått ur serien. Därför förekommer ett hopp i numreringen.

J	VA		Vagn
J	VA	1	Dörrfel
J	VA	2	Bromsfel
J	VA	3	Hjulskada
J	VA	4	Lastförskjutning/Fellastning/Lastjustering
J	VA	5	Självavkoppling/Avslitet tåg
J	VA	6	Vagnsyn

## 2.5 Olyckor och tillbud (O)

Olyckor och tillbud			
Kod nivå 1	Kod nivå 2	Kod nivå 3	Beskrivning av kod nivå 3
O	<b>BÖ</b>		<b>Broöppning</b>
O	BÖ	1	Broöppningstid överskriden
O	BÖ	2	Planerad broöppning
O	<b>DJ</b>		<b>Djur</b>
O	DJ	1	Påkörda djur
O	DJ	2	Djur i spåret
O	DJ	3	Påkörd ren
O	<b>MÄ</b>		<b>Människa</b>
O	MÄ	1	Påkörd person
O	MÄ	2	Obehöriga i spåret
O	MÄ	3	Polis/sjukdom
O	MÄ	4	Sabotage/hot
O	<b>NA</b>		<b>Extrema naturhändelser</b>
O	NA	1	Brand
O	NA	2	Översvämning
O	NA	3	Storm/Snöstorm
O	NA	4	Lavin
O	NA	5	Skred
O	NA	6	Kyla
O	<b>SY</b>		<b>Avsynning av bana/fordon</b>
O	SY	1	Bana
O	SY	2	Fordon
O	<b>TÅ</b>		<b>Tåg/arbetsrörelse</b>
O	TÅ	1	Urspårning/kollision
O	TÅ	2	Plankorsningsolycka
O	TÅ	3	ATC <sup>1)</sup> -nödbroms
O	TÅ	4	Otillåten stoppsignal-passage
O	TÅ	X	Uppkörd växel
O	<b>UT</b>		<b>Sent till/från utland eller annan infrastrukturförvaltare</b>
O	UT	1	Pass/tull
O	<b>VÄ</b>		<b>Otjänlig väderlek på bangård</b>

<sup>1)</sup>ATC – Automatic Train Control