

# BESLUT

2011-10-07

Beslutat av: Catrine Carlsson  
cSk

Ärendenr: TRV 2010/32527



# TRAFIKVERKET

Trafikverket

Besöksadress:  
Telefon:  
Texttelefon: 0243-750 90  
www.trafikverket.se  
registrator@trafikverket.se

Håkan Dahlkvist, Skfa

Direkt: 010 123 14 19  
Mobil:

Diariet

## Beslut om avvikelsemeddelande 5, järnvägsnätsbeskrivning 2012

Angivna avsnitt ges i och med detta avvikelsemeddelande lydelse och justeringar enligt nedan.

Catrine Carlsson  
Chef Kundnära tjänster

## Del 1

### 1.10.2 Definitioner

#### Kompletteras 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.

**Merförsening:** Ökning av försening mot tidtabell vid den första mätpunkten eller mellan två efterföljande mätpunkter.

**Normala driftförhållanden:** Förhållanden då systemet med verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter är aktivt (då trafiken går på normalt sätt vilket innebär att vissa störningar uppträder). Se även avsnitt 6.4.4.

*Kommentar:*

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

### 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.*

#### 2.3.2 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*

## 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.*

## 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.

### Kommentar:

*Kompletterat med att lagen definierar tre typer av avgifter.*

### Kvalitetsavgifter (Ny rubrik)

Se avsnitt 6.4 - Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.

### Kommentar:

*Texten kompletterad med kvalitetsavgifter.*

## 6.2.5 Underlag för avgiftsberäkning

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

#### Tabellen kompletteras:

Avgift	Uppgift till faktureringsunderlag hämtas från	Rapportering enligt bilaga 2.1 ingår i underlaget
6.3.1.6 - Kvalitetsavgift	Merförsening i utförd trafik, orsakskod	

*Infogat information om kvalitetsavgift.*

### 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/merförseningsminut
Järnvägsföretag	10 kr/merförseningsminut

#### Kommentar:

*Avsnittet anger kvalitetsavgifternas storlek*

### 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 .

Skyldigheten för den som orsakar en avvikelse att betala kvalitetsavgift gäller för den som ingått trafikeringsavtal, gentemot den andra avtalsparten. Kvalitetsavgiften kan således uppkomma för såväl Trafikverket som för Trafikverkets avtalsparter. 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 merförseningar 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 merförseningar 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 merförseningar 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 tredje dagen efter det datum då tågläget påbörjades. Orsakskoderna finns redovisade i bilaga 6.2. Via systemen Här&Nu<sup>2)</sup> samt Opera<sup>3)</sup> har järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna tillgång till realtidsinformation om avvikelser och orsakskoder. Via systemet Lupp<sup>4)</sup> har järnvägsföretag och trafikorganisatörer tillgång till rapporter med information om punktlighet, avvikelser mot tågplan och orsaker till dessa.

<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 Trafikverkets 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 merförseningsminuter 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.

Trafikverkets avtalsparter 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 sina avtalsparter.

*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 tågläget påbörjats under normala driftförhållanden ska kvalitetsavgift dock betalas för all merförsening.

Trafikverkets bedömning om när normala driftförhållanden 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 Trafikverkets avtalsparter informeras om detta.*

#### **6.4.5 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning vid merförsening**

**Nytt avsnitt:**

Trafikverkets avtalsparter kan, via av Trafikverket föreskrivet sätt, skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning till Trafikverket, om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för en merförsening, under förutsättning att den enskilda merförseningen är 20 minuter eller mer. En sådan begäran ska innehålla uppgift om vilket datum, tågläge, plats och orsakskod som avses. Den ska också innehålla uppgift om vilken orsakskod som Trafikverkets avtalspart anser vara korrekt samt grunderna för detta. En förutsättning för att ny bedömning ska beaktas är att rätt formulär och rätt adress används. Begäran om förnyad bedömning måste vara Trafikverket tillhanda senast under det sjätte kalenderdygnet efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades.

Om Trafikverket får en begäran om förnyad bedömning inom denna tid, ska Trafikverket redovisa sitt slutliga ställningstagande senast under det nionde kalenderdygnet efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades. Processen beskrivs i tabell 6.3.

Dag	Händelse/aktivitet
0	Tågläge påbörjas.
0-3	Alla orsakskoder granskas av Trafikverket och eventuella justeringar görs. Trafikverkets avtalspart kan inkomma med begäran om förnyad bedömning, men den inrapporterade koden kan fortfarande ändras av Trafikverket.
4-6	Trafikverkets avtalspart kan granska orsakskod i Här och Nu och därefter lämna en begäran om förnyad bedömning av orsakskod
7-9	Trafikverket genomför en analys av den inkomna begäran om förnyad bedömning och tar beslut om tillstyrkan eller avslag. Dag 9 läses koden och ligger till grund för kommande fakturering och uppföljning.

*Tabell 6.3 – process för orsakskodning och begäran om förnyad bedömning*

Formulär för begäran av förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning finns tillgängligt på trafikverkets webbplats, blanketter.

[Formulär för begäran av förnyad bedömning av orsakskod.](#)

I bilaga 1.1 anges var en begäran ska skickas.

*Kommentar:*

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

*För att säkerställa en högre kvalitet har Trafikverket efter dialog med järnvägsföretag och trafikorganisatörer beslutat att förlänga tiden för begäran om förnyad bedömning av orsakskodning och eventuell ändring av orsakskod från 7 till 10 dagar.*



#### **6.4.6 Alternativt införande av verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter**

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

Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter kan förändras eller upphöra.

##### **Förändringar meddelade före 19 november 2011**

Införandet av modell och process genomförs, dock med nedanstående justering:

För den första delen av tågplaneperioden, från 2011-12-11 kl. 00.00 till 2012-06-30 kl. 23.59, får avvikelser från tågplan och trafikeringsavtal inga ekonomiska konsekvenser för vare sig Trafikverket eller Trafikverkets avtalspart. Ingen part betalar kvalitetsavgifter för denna period.

##### **Förändringar meddelade under perioden 19 november 2011 – 31 januari 2012**

Den modell och process som beskrivits i andra avsnitt i kap 6 än detta avsnitt (6.4.6) upphör att gälla. Det innebär bland annat att rätten för Trafikverkets avtalspart att begära ny bedömning av orsakskod upphör.

En annan modell införs, där endast Trafikverket är ansvarig för avvikelser från tågplan och trafikeringsavtal. Modell och process för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter får följande förutsättningar:

Modellen är ensidig och det är endast Trafikverket som betalar kvalitetsavgifter för avvikelser från tågplan och trafikeringsavtal. Modellen har ett tak på 5 000 000 kronor. Kvalitetsavgifterna regleras efter tågplanens slut och baseras på utfallet av registrerade avvikelser (merförseningar 5 minuter eller mer mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra eller merförseningar 5 minuter eller mer, jämfört med körplanen i första mätpunkten). Endast orsakskoder i kategorierna Infrastruktur (I), Driftledning (D) samt i de fall där orsakskod inte registrerats ingår i modellen. Trafikverket betalar kvalitetsavgift även för orsakskoderna JDE50-JDE64 om avvikelsen inträffat på anläggning som Trafikverket förvaltar. Övriga orsakskoder belastar inte någon av avtalsparterna.

Trafikverket betalar kvalitetsavgifter utifrån i vilken utsträckning som avtalsparten drabbats av avvikelser i förhållande till de totala avvikelserna som orsakskodats i kategorierna Infrastruktur (I), Driftledning (D), JDE50-JDE64 (på Trafikverkets anläggning) samt där orsakskod inte registrerats enligt nedanstående beräkning:

**Antalet merförseningsminuter för avtalsparten** (5 minuter eller mer) som registrerats som D- och I-koder, JDE50-JDE64 (på Trafikverkets anläggning) samt ej rapporterats för avtalsparten

**X 5 000 000 kronor**

---

**Totala antalet merförseningsminuter för samtliga avtalsparter** (5 minuter eller mer) som registrerats som D- och I-koder, JDE50-JDE64 (på Trafikverkets anläggning) samt ej rapporterats för samtliga avtalsparter

*Kommentar:*

*Avsnittet beskriver översiktligt Trafikverkets möjligheter att besluta om andra förutsättningar för verksamhetsstyrning genom kvalitetsavgifter, för det fall att Trafikverket och branschens aktörer stöter på betydande problem i införandet av de nya tillämpningarna.*

### **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 tåglägena 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.*

## Del 2 Allmänna avtalsvillkor

### 2.9 (flyttas till 3.15 )

*Kommentar:*

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

### 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 merförseningar.
- 3.2. Trafikverket ska registrera merförseningar vid användande av tågläge samt senast inom tre kalenderdygn efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades ange en orsakskod enligt Järnvägsnätsbeskrivning del 1, bilaga 6.2, för varje tillkommande merförsening som uppgår till tre minuter eller mer.
- 3.3. Part som orsakar merförsening vid användande av tågläge ska betala kvalitetsavgift om merförseningen innebär antingen att ett tåg blir fem minuter eller mer merförsenat 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 merförsenas enligt 3.3 och någon av orsakskoderna Driftledning (D) eller Infrastruktur (I) anges för merförseningen är Trafikverket skyldigt att betala kvalitetsavgift till Trafikverkets avtalspart, såvida inte den grundläggande orsaken till merförseningen är hänförlig till Trafikverkets avtalspart. Trafikverket ska vidare betala kvalitetsavgift även i det fall en merförsening 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 merförseningen är Trafikverkets avtalspart skyldigt att betala kvalitetsavgift till Trafikverket, såvida inte den grundläggande orsaken till merförseningen är hänförlig till Trafikverket.
- 3.6. Kvalitetsavgift vid merförsening vid användande av tågläge utgår med belopp som framgår av Järnvägsnätsbeskrivningens del 1 för varje minuts merförsening, från och med första merförseningsminuten.
- 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 merförsening vid användande av tågläge gäller att kvalitetsavgift utgår för all merförsening 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 20 minuter eller mer kan Trafikverkets avtalspart, senast inom sex kalenderdygn efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades, begära att Trafikverket gör en förnyad bedömning av avvikelsen. Den av Trafikverket först inrapporterade koden kan ändras fram till och med det tredje kalenderdygnet efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades.

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 nionde kalenderdygnet efter det kalenderdygn då tågläget påbörjades 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. Trafikverkets avtalspart ska erhålla eller betala kvalitetsavgift enligt faktura från Trafikverket.

3.15. Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter enligt 3.2 – 3.12 kan förändras eller upphöra. Se JNB del 1, avsnitt 6.4.6.

*Kommentar:*

*Bestämmelserna 3.1 - 3.15 är helt nya med anledning av införandet av kvalitetsavgifter.*

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

### **Ny lydelse:**

3.16 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:**

3.17. 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 5.19.*

3.18. 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 5.20.*

### **Ny lydelse:**

3.19 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:*

*Denna bestämmelse var tidigare numrerad 5.21.*

3.20 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:*

*Denna bestämmelse var tidigare numrerad 5.22.*

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

4.1. Vid avvikelser från avtalat användande av infrastrukturen och/eller annan störning ska, om tiden så medger, parterna samverka för att avhjälpa avvikelserna 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 felavhjälpningstiden 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 avhjälpd. 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. Arbetet 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 leverans kvalitet har utgått med anledning av nytt innehåll i avsnitt 3.*

## **5.23 Utgår**

*Kommentar:*

*Omfattas av verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter.*

## Bilagor del 1

### Bilaga 1.1 - Kontakter

#### Nytt avsnitt:

#### Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning enligt avsnitt 6.4.5.

E-post: [begaranomnyorsakskod@trafikverket.se](mailto:begaranomnyorsakskod@trafikverket.se)

#### Kommentar:

Bilagan kompletterad med uppgift om var begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning ska sändas.

### Bilaga 3.5 Största tillåtna hastighet per stråk

#### Stråk 70 ges ny lydelse:

Stråknr	Stråknamn	Största tillåtna hastighet (km/tim)
70	Frykdalsbanan	90

Största tillåtna hastighet justerad från 80 till 90 km/h.

### Bilaga 5.1

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

##### Sats i)

##### Ny text

- i) Månadsrapport över antalet merförseningsminuter 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)