



Diariet

Samrådsunderlag, Avvikelsemeddelande 4, Järnvägsnätsbeskrivning 2011

Avsnitt i Järnvägsnätsbeskrivning 2011 avses att förändras enligt medan:

Del 1

2.4.1.2 Information från järnvägsföretaget till Trafikverket under trafikutövning **Ny lydelse:**

Järnvägsföretaget svarar för att till Trafikverkets driftledning meddela avvikelser på 3 minuter eller mer, i förhållande till tilldelat tågläge. Järnvägsföretaget ska också lämna en prognos när avvikelsen kan vara avhjälpt.

Kommentar:

Infogat att järnvägsföretaget ska lämna en prognos när avvikelsen kan vara avhjälpt.

3.2.3.1 Större förändringar i infrastrukturen

Ny lydelse:

- **Ådalsbanan, delen (Kramfors) – Västerasby**
Trafikstart med trafikeringsystem E2, 2011-05-09.
- **Ådalsbanan, delen (Hälleyland) - Kramfors**
Trafikstart med trafikeringsystem E2, 2011-04-29.
- **Ådalsbanan, delen Stavreviken - Hälleyland**
Trafikstart med trafikeringsystem E2, 2011-02-26.

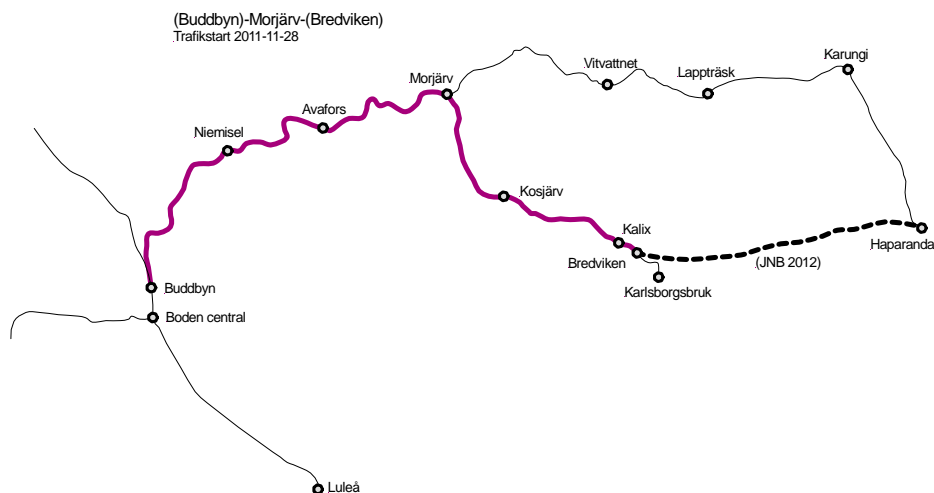
- **Ådalsbanan, delen (Timrå) – (Stavreviken)**
Trafikstart med trafikeringsystem E2, 2011-07-24.
- **Ådalsbanan, delen Sundsvall - Timrå**
Trafikstart med trafikeringsystem E2, 2011-07-16.
- **Haparandabanan, Buddbyn–Morjärv**
Trafikstart med trafikeringsystem E2 den 28 november 2011.
Erfarenhetsdrift (med ordinarie tågtrafik) sker därefter i 6 månader.
- **Haparandabanan, Morjärv–Bredviken**
Trafikstart med trafikeringsystem E2 den 28 november 2011. Därefter erfarenhetsdrift med ordinarie tågtrafik i 6 månader.
- **Västerdalsbanan, (Repbäcken)–Malungsfors**
Trafikstart med trafikeringsystem E3, maj-juni 2011
- **Malmö central, bangårdsanpassning**
Trafikstart med trafikeringsystem H den 12 december 2010, med reducerad signalering och ATC. Trafikstart med ERTMS E1 den 12 december 2013 (Järnvägsnätsbeskrivning 2014).
- **Citytunneln i Malmö**
Malmö central–Lernacken: Trafikstart med trafikeringsystem H den 12 december 2010, med reducerad signalering och ATC. Trafikstart med ERTMS E2 den 12 december 2013 (Järnvägsnätsbeskrivning 2014).
Hyllie–Svågertorp–Lockarp: Trafikstart med trafikeringsystem H den 31 maj 2011, med reducerad signalering och ATC. Trafikstart med ERTMS E2 den 12 december 2013 (Järnvägsnätsbeskrivning 2014).

Med tidpunkt för trafikstart menas den tidpunkt då markutrustningen för ERTMS är godkänd och i funktion samt överlämnad till Trafikverkets förvaltning.

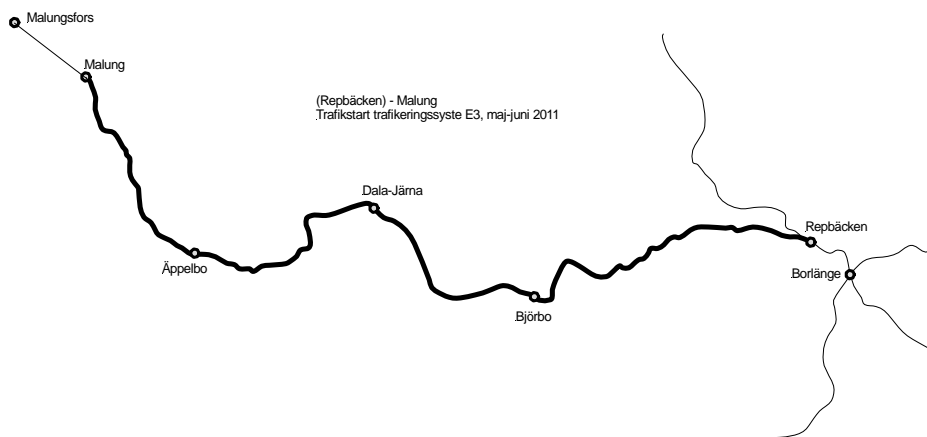
För Ådalsbanan inleds en provdriftsfas efter trafikstarten med trafikeringsystem E2. Det innebär att anläggningen har mycket begränsad kapacitet, vilket i sin tur kan innebära stora begränsningar i trafikvolym och hastighet. Hela Ådalsbanan planeras ha full kapacitet den 15 augusti 2011.



Figur 3.1 Trafikeringsystem ERTMS E2, Ådalsbanan



Figur 3.2 Trafikeringsystem ERTMS E2, Haparandabanan



Figur [3.n] Trafikeringsystem ERTMS E3, Västerdalsbanan

Kommentar:

För Ådalsbanan innebär förändringen ny etappindelning för trafikstarter med trafikeringsystem ERTMS E2. Från utgåva 2010-09-20 senareläggs trafikstarten för sträckorna:

Stavreviken –Hällenyland, från 2010-09-30 => 2011-02-26

Sundsvall – Stavreviken, från 2011-04-03 => 2011-07-24

Hällenyland – Sprängsviken, från 2010-12-13 => 2011-04-29

Sprängsviken – Dynäs, från 2010-12-13 => 2011-05-09

Trafikstart tidigareläggs för sträckan:

Dynäs – Västerasby, från 2011-06-06 => 2011-05-09

Ny etappindelning och tider för trafikstart med trafikeringsystem ERTMS E2:

*Sundsvall Timrå, 2011-7-16
(Timrå) – (Stavreviken), 2011-07-24
Stavreviken – Hällenyland, 2011-02-26
(Hällenyland) – Kramfors, 2011-04-29
(Kramfors) – Västerasby, 2011-05-09*

Full kapacitet på Ådalsbanan tidigareläggs från 2011-08-31 till 2011-08-15.

För Västerdalsbanan innebär förändringen en senareläggning av trafikstart med trafikeringsystem ERTMS E3 från 2010-10-04 => maj-juni 2011.

4.8.4 Problem som inte kan förutses

Nytt stycke infogas:

Krissituationer

Vid krissituationer har Trafikverket rätt att övergå från att vara tjänsteleverantör till att fatta myndighetsbeslut. Besluten tas utifrån samhällsnytta och samhällsfunktion.

De operativa kontaktvägar som gäller vid normala förhållanden ska så långt möjligt gälla även vid kris.

Kommentar:

Förtydligt Trafikverkets agerande och kontaktvägar vid krissituationer.

6.2.2 Bantillträdestjänster och övriga tjänster

3:e stycket ges ny lydelse:

Avgiften för uppvärmning av fordon (el), se avsnitt 5.3.7.3, består av två delar: tillgången till anläggningen samt elförbrukningen. Underlaget för fakturering av elförbrukning baseras på faktisk förbrukning (gäller fordon med elmätare) eller på schabloner. För att beräkna förbrukningen med hjälp av schabloner måste Trafikverket känna till antal och typ av fordon. Informationen ska lämnas till Trafikverket genom självdeklaration, se avsnitt 6.2.5. Förändringar av uppställda fordon som leder till att förbrukningen påverkas med mer än 10 procent ska meddelas Trafikverket.

Kommentar:

Förtydligt på vilket sätt information med koppling till elförbrukning ska lämnas.

6.2.5 Underlag för avgiftsberäkning Ny lydelse:

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska senast i samband med varje tågs avgång lämna uppgifter till Trafikverket enligt bilaga 2.1 "Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång". Dessa uppgifter kommer att ligga till grund för debitering, se nedanstående tabeller.

Om järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna inte lämnar uppgifterna, tar Trafikverket ut avgifter för övrig särskild avgift för persontrafik, spåravgift och olycksavgift, baserat på summan av den vagnvikt och dragfordonsvikt som tilldelats, samt en särskild avgift på 1 000 kronor för det berörda tågsläget.

Trafikverket tillämpar ett deklarationsförfarande (självdeklaration) för vissa uppgifter knutna till nyttjande av tjänst, se nedanstående tabell 6.2.5.a. Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska lämna nödvändiga underlag för avgiftsberäkning.

Underlag till övriga avgifter hämtas från Trafikverkets data om tilldelad kapacitet, utförd trafik, schabloner, rapportering enligt bilaga 2.1, handläggningstider, självkostnader och särskilda avtal, se tabell 6.2.5.b.

Uppgifter om tjänster enligt nedanstående tabell (6.2.5.a) för självdeklaration, ska lämnas senast den 20:e i månaden efter den månad då tjänsterna nyttjats. Järnvägsföretagen och trafikorganisatörerna måste själva hålla register och spara de data som är nödvändiga för redovisning och kontroll.

Deklarationsblanketten finns på Trafikverkets webbplats.

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Jarnvag/Planera-trafik/Jarnvagnatsbeskrivning/Blanketter/>

Tabell 6.2.5.a, Underlag via självdeklaration

Avgift	Uppgift för faktureringsunderlag genom självdeklaration
6.3.1.5 - Emissionsavgift	Antal liter förbrukad diesel per fordonskategori enligt JNB 6.3.1.5
6.3.3.3 - Avgift för el för uppvärmning	Antal timmar uppställning per fordonstyp enligt JNB 6.3.3.3
6.3.4.1 - Avgift för drivmotorström	Antal förbrukade kWh enligt mätarställning alternativt utförda bruttotonkm per fordonstyp som underlag för schablonberäkning enligt JNB 6.3.4.1

Tabell 6.2.5.b, Underlag från Trafikverkets data och rapportering enligt bilaga 2.1

Avgift	Uppgift till faktureringsunderlag hämtas från	Rapportering enligt bilaga 2.1 ingår i underlaget
6.3.1.1 - Tåglägesavgift för persontrafik	Tilldelad kapacitet	
6.3.1.1 - Tåglägesavgift för godstrafik	Tilldelad kapacitet	
6.3.1.1 - Tåglägesavgift för tjänstetåg	Tilldelad kapacitet	
6.3.1.2 - Övrig särskild avgift för persontrafik	Utförd trafik	Ja
6.3.1.3 - Passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen	Tilldelad kapacitet	
6.3.1.4 - Passageavgift i Stockholm, Göteborg och Malmö	Tilldelad kapacitet	
6.3.1.5 - Spåravgift	Utförd trafik	Ja
6.3.1.5 - Olycksavgift	Utförd trafik	
6.3.1.5 - Emissionsavgift dieseldrivna loktåg	Självdeklaration	
6.3.1.5 - Emissionsavgift dieseldrivna motorvagnar	Självdeklaration	
6.3.2.1 - Användning av utrustning för leverans av drivmotorström	Ingår i minimipaketet	
6.3.2.2 - Spårkapacitet vid plattform	Se 6.3.1.1 och 6.3.2.6.	
6.3.2.3 - Tillträde till spårkapacitet inom godsterminal	Tilldelad kapacitet	
6.3.2.4 - Rangerbangård	Tilldelad kapacitet	
6.3.2.5 – Spår eller spårområde för tågbildning	--	
6.3.2.6 - Uppställning	Tilldelad kapacitet	
6.3.2.6 - Långtidsuppställning	Tilldelad kapacitet, handläggningstid, självkostnad	
6.3.3.1 - Tillgång till plattform	Tilldelad kapacitet	

6.3.3.2 - Tillgång till anläggningar inom godsterminal	Tilldelad kapacitet, självkostnad	
6.3.3.3 - Tillgång till uppvärmning av järnvägsfordon	Tilldelad kapacitet, Schabloner, uppmätt elförbrukning	
6.3.3.4 - Bromsprovingsanläggning	Tilldelad tjänst	
6.3.4.1 - Tillhandahållande av drivmotorström	Självdeklaration, schabloner, energimätning	
6.3.4.2 - Tågbildningstjänster på Hallsbergs rangerbangård	Tilldelad och nyttjad tjänst	
6.3.4.3 - Funktion för samordning av operativ produktionsplanering på Malmö central	Tilldelad kapacitet	
6.3.4.4 - Tjänster gällande specialtransporter	Handläggningstid, självkostnad	
6.3.5.1 - Telekommunikationsnät	Särskilt avtal	
6.3.5.2 - Utökad trafikinformation vid utrop och skyltning	Särskilt avtal	
6.3.5.3 - Utbyte av trafikinformation	--	
6.3.5.4 - Teknisk kontroll av fordon	--	
6.3.5.5 - Provkörning av fordon på Trafikverkets järnvägsnät	Handläggningstid, självkostnad	

Kommentar:

Förtydligt vilket faktureringsunderlag som ska lämnas via självdeklaration och varifrån övriga uppgifter för fakturering hämtas.

6.4 Incitament för högre kvalitet

Ny lydelse:

Det finns enligt EU-direktiv 2001/14 art.11 möjlighet att träffa incitamentsavtal eller andra överkommelser med infrastrukturförvaltaren (Trafikverket), i syfte att förbättra kvaliteten, bland annat när det gäller punktlighet.

Trafikverket erbjuder alla järnvägsföretag och trafikorganisatörer möjlighet att träffa en överenskommelse (incitamentsavtal) för förbättrad punktlighet, enligt en gemensam modell.

Nedan presenteras en modell med inslag av ekonomiskt incitament. Det är även möjligt att träffa överenskommelse i enlighet med denna modell utan ekonomisk kompensation, dvs. att avgiften per förseningsminut är 0 kronor, för det fall

parterna kommer överens om att följa upp viss trafik utan att använda sig av ekonomiska styrmedel. Se vidare nedan.

Modell

Punktlighetsmål formuleras för de tågkategorier (grupper av tågägen) som avses följas med incitamentsavtalet. Punktlighetsmålen formuleras normalt för tågens slutstation (men även andra viktiga målpunkter längs tågets färdväg kan ingå) och ska vara rimliga utifrån historiska data. Målen sätts gemensamt av järnvägsföretaget/trafikorganisationen och Trafikverket. Uppnås inte målvärde för tåggruppen utfaller en kvalitetsavgift. Kvalitetsavgiften baseras på antalet förseningsminuter för respektive tåggrupp och avser de förseningar som är 3 minuter eller mer. Förseningsminuterna finns orsakskodade i systemet Basun. Trafikverket tillhandahåller aktuella kodförteckningar i systemet "Här & Nu". Uppföljning sker månadsvis.

Trafikverket svarar för orsakskoder i kategorierna:

- "Driftledning" (D),
- "Infrastruktur" (I) samt
- "ej rapport".

Järnvägsföretaget/trafikorganisationen svarar för orsakskoderna i kategori:

- "Järnvägsföretag" (J).

Orsakskoder i kategorierna "Följdorsaker" (F) och "Olyckor/Tillbud och Yttre faktorer" (O) ingår inte i uppföljningen.

För varje förseningsminut som respektive parts svarar betalas en avgift på 10 kronor. Det är även möjligt att träffa överenskommelse om att ingen avgift ska betalas, dvs. att avgiften motsvarar 0 kronor per förseningsminut.

Vid en störning som varar längre än 24 timmar upphör modellen att gälla och ingen kvalitetsavgift betalas därefter.

Krav på kvalitetsavgift

Respektive part redovisar kravet på kvalitetsavgift på motparten månadsvis senast den 20:e i månaden efter den månad trafiken avser. Fakturering kan dock ske vid annat tillfälle.

Besvär angående Trafikverkets orsakskodning

Om järnvägsföretag/trafikorganisation anser att Trafikverket angivit en felaktig orsakskod kan besvär lämnas till Trafikverket senast tre dagar efter att händelsen inträffat.

Överenskommelse (incitamentsavtal) för förbättrad punktlighet

I trafikeringsavtalet överenskoms om järnvägsföretag/trafikorganisation vill ansluta sig till ovanstående incitamentsmodell och i så fall de kvalitetsmål som ska gälla samt faktureringsperioder.

Det finns också möjlighet att träffa incitamentsavtal där bonus utgår till Trafikverket om punktlighetsmålen överträffas. Där finns ingen färdig modell men tre förslag: En direkt baserad på hur mycket Trafikverket bidrar till att punktlighetsmålet överträffas, en baserad på lägre kvalitetsbristkostnader för järnvägsföretagen/trafikorganisationen och där varje registrerad förseningsminut minskar bonusen och en tredje baserad på en bonus för helt felfria dygn vad avser Trafikverkets åtagande.

Kommentar:

Infört beskrivning av incitamentsmodell. Förslaget till avvikelser har varit på snabbremiss hos Branschföreningarna Tågoperatörerna och Svensk Kollektivtrafik.

6.5.2 Förseningar/inställda tåg till slutstation

Ny lydelse:

Trafikverket har som ett första steg tagit fram följande modell som är ensidig och ger järnvägsföretag och trafikorganisationer möjlighet att reklamera tåglägen som avviker från tågplan beroende på vissa orsaker. Detta kommer att utvecklas i framtiden utifrån kommande lagstiftning som bedöms komma att gälla från och med järnvägsnätsbeskrivningen och trafikeringsavtalen för 2012

Järnvägsföretag och trafikorganisationer har rätt att reklamera tåglägen som försenats till slutstation på grund av fel som Trafikverket orsakat.

Där det finns fler förseningsorsaker kommer ersättning att betalas ut:

- om de orsaker som beror på fel hos respektive part utgör minst hälften av det totala antalet förseningsminuter och,
- om Trafikverket sammantaget orsakat fler förseningsminuter än järnvägsföretaget eller trafikorganisationen

Vid reklamation av tågläge på sträckor med tåglägesavgift basnivå betalas ersättning ut om tågläget sammantaget försenats med minst 30 minuter till slutstationen. För tågläge på sträckor med tåglägesavgift högnivå gäller motsvarande vid förseningar på minst 15 minuter.

Ersättningen motsvarar tåglägesavgiften för den aktuella sträckan, multiplicerad med den ersättningsfaktor (högnivå och/eller basnivå) som speglar tåglägets försening till slutstationen, se tabell nedan.

Ersättningsfaktorer

Försening	Högnivå	Basnivå
0–14 min	0	0
15–29 min	2	0
30–59 min	6	6
60 min och mer	10	10
Inställt tåg	10	10

Den ersättning som Trafikverket erbjuder vid reklamtion av tågläge beräknas enligt följande: tåglägesavgift basnivå x ersättningsfaktor basnivå + tåglägesavgift högnivå x ersättningsfaktor högnivå.

Exempel ersättningsfaktorer

Tågläge (från–till), försening till slutstation	Tåglägesavgift	Ersättningsfaktor	Ersättning
Falun–Gävle, 35 minuters försening (då Trafikverket har orsakat hela eller majoriteten av den totala förseningen)	91 km x 0,27 kr =24, 57 kr	6 (basnivå)	Tåglägesavgift (24,27 kr) x Ersättningsfaktor(6) = 147,42 kronor
Falun–Göteborg via Hallsberg 55 minuters försening (då Trafikverket har orsakat hela eller majoriteten av den totala förseningen)	Basnivåsträckan Falun-Hallsberg: 219 km x 0,27 kr =59,13 kr	6 (basnivå)	Tåglägesavgift basnivå (59,13 kr) x Ersättningsfaktor basnivå (6) + Tåglägesavgift högnivå (430,86 kr) x Ersättningsfaktor högnivå (6) = 2 939,94 kronor
	Högnivåsträcka Hallsberg-Göteborg: 258 km x 1,67 kr =430,86 kr	6 (högnivå)	
Göteborg-Falun, 20 minuters försening i Falun	Högnivåsträcka Göteborg – Falun: 258 km x 1.67 kr =430,86 kr	2 (högnivå)	Tåglägesavgift högnivå (430,86 kr) x ersättningsfaktor högnivå (2)= 861,72 kr

Reklamerbara orsakskoder (Basunkoder)

Trafikverket tar ansvar för alla infrastrukturkoder (I) utom:

- Banarbete/transport (IBT)
- Framkomlighet i spår pga väder (IFK)
- Kontaktledning (IEA01)

JF eller trafikorganisatör tar ansvar för alla järnvägsföretagskoder (J) utom:

- "Sent från depå" JDE50-JDE63.

Orsakskoder i kategorierna Driftledning (D), Olyckor/Tillbud och yttre faktorer (O), Följdorsaker (F), Banarbete/transport (IBT), Framkomlighet i spår pga väder (IFK), Kontaktledning (IEA01) samt Sent från depå (JDE50-JDE63) belastar inte någondera parten.

Trafikverket tillhandahåller aktuella kodförteckningar i systemet "Här & Nu".

Kommentar:

Bakgrunden till undantagen ovan är att modellen bara avser att hantera fel som Trafikverket orsakat och därför anser Trafikverket att vissa koder inte ska belasta någondera parten. Det är kategorierna:

Banarbete/Transport innehåller såväl planerade och överenskomna banarbeten som oplanerade störningar från banarbeten. I det första fallet har överenskommelse träffats och ersättning ska inte utgå och i det andra fallet finns ersättningsmöjligheter enligt de Allmänna avtalsvillkoren.

"Framkomlighet i spår p.g.a. väder" (IFK) som innebär att väderförhållanden varit så svåra att framkomligheten störts kan inte anses vara Trafikverkets fel.

Kontaktledning (IEA01) ofta varit oklart avseende om orsaken finns i kontaktledningen eller hos fordonets strömavtagare.

Sent från depå (JDE 50-JDE63) är orsakskoder som beror på problem med infrastrukturen och ska inte belasta järnvägsföretag eller trafikorganisatör.

Reklamation

Reklamation ska göras senast den 20:e i månaden efter att tjänsten nyttjats. Reklamationen skall vara skriftlig och i den anges vilket datum, vilket tågläge och orsak till reklamationen.

Besvär angående Trafikverkets orsakskodning

Om järnvägsföretag eller trafikorganisatör anser att Trafikverket angivit en felaktig orsakskod kan besvär lämnas till Trafikverket senast tre dagar efter att händelsen inträffat.

Kommentar:

Infört rutiner för rapportering samt förteckning över förseningsorsaker som trafikverket svarar för. Förslaget till avvikelser har varit på snabbremiss hos Branschföreningarna Tågoperatörerna och Svensk Kollektivtrafik.