


Diariet  
Green Cargo AB  
Hector Rail AB  
Region Sörmland  
SJ AB  
Tågföretagen  
VY Tåg AB

Trafikverkets webbplats

## Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 9, Järnvägsnätsbeskrivning 2023

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemeddelande 9, Järnvägsnätsbeskrivning 2023.

e.u.



Karin Nordner  
Chef Affärsregler och modeller  
Trafikplanering

## Avvikelsemeddelande 9, Järnvägsnätsbeskrivning 2023

### REGION SÖRMLAND

Remissvar – Inbjudan till samråd om Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2023

Ärendenummer: TRV 2021/45276

Region Sörmland har inga synpunkter på rubricerat dokument, Inbjudan till samråd om Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) 2023.

### TÅGFÖRETAGEN

*Tågföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen med cirka 70 medlemmar som har närmare 17.000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer. Tågföretagen ingår i förbundsgruppen Almega, som är en medlemsorganisation inom Föreningen Svenskt Näringsliv.*

Trafikverket har den 10 november 2022 sänt förslag på ändringar i JNB för avvikelsemeddelande 9. Vi fokuserar på två punkter i förslaget

## Kapitel 2 Infrastruktur

### Avsnitt 2.4 Trafikrestriktioner

#### AVSNITT 2.4.1.3 STRÄCKOR MED SÄRSKILDA FÖRUTSÄTTNINGAR

##### SJ AB

Inga synpunkter.

## Bilaga 2 A Möteslängder och plattformar

##### SJ AB

Granstanda:

Granstanda har inga plattformar, det är väl flik 3 Möteslängder snarare än flik 4 Plattformar som avses?

*Trafikverkets kommentar*

*Det är flik 3 Möteslängder som avses.*

## Kapitel 5 Tåglägestjänster och avgifter

### Avsnitt 5.3 Minimipaket av tillträdestjänster samt avgifter

#### AVSNITT 5.3.4.2 TRAFIKINFORMATION TILL RESENÄRER

##### SJ AB

Inga synpunkter.

#### AVSNITT 5.3.5 AVGIFTSSYSTEM MINIMIPAKETET AV TILLTRÄDESTJÄNSTER (TÅGLÄGE)

##### GREEN CARGO AB

*Första stycket kompletteras med ytterligare en mening med lydelse enligt nedan: Vid omledning tas spåravgift och tåglägesavgift ut för faktisk nyttjad färdväg.*

Green Cargo anser att Trafikverket inte kan ändra denna regel med så kort varsel, en dylik ändring måste ske i den ordinarie JNB-processen som då ger en stipulerad framförhållning på ett år. Vi förstår hänvisningen till lagstiftningen men det är även så att andra delar av lagstiftningen i så fall inte följs. Inget vi önskar förstås men enligt Transportstyrelsen tar Trafikverket inte ut tillräckligt höga spåravgifter för godståg. Det senare avser Trafikverket att åtgärda i tågplan T25. Det är en fråga som Green Cargo avser att återkomma i.

Vi vill också påminna Trafikverket om att dagens modell med avgifter i samband med omledningar orsakade av Trafikverket var något som förhandlades mellan Trafikverket och Tågoperatörerna för 5-6 år sedan. De förhandlingarna innehöll många olika delar med syftet att balansera affärsvillkoren. Minst sagt olyckligt om Trafikverket via ett avvikelsemeddelande bryter en sådan överenskommelse.

##### HECTOR RAIL AB

Med tanke på att färdväg är det förhållande som avtalas i förväg är detta en tolkning som Hector Rail inte håller med om. Det kommer att generera ökade kostnader för, framförallt godståg, då färdvägen kommer att bli längre.

Det finns flera exempel då denna typ av regeländring blir oförståelig. Ett sådant är om ett banarbete går över tiden, och de avtalade tåglägen som skulle passerat efter dess avslut tvingas omledas. Då

försvinner förhållandet mellan Entreprenör-Trafikverket-Tågoperatör där Entreprenören betalar vite till Trafikverket för överskridandet, och Tågoperatören betalar ordinarie pris för tågläget. Mellanskillnaden bör för Trafikverket vara noll. Med regeländringen blir mellanskillnaden positiv för Trafikverket medan den blir negativ för Tågoperatören.

Genom att diskutera dessa ändringar i korrekt forum hade lösningar av nuvarande principer kunnat justerats för att införliva en ändring av detta slag. Ett sådant exempel är styrmedel med hjälp av orsakskoder. Men eftersom detta inte skett så kan Hector Rail AB inte ställa sig bakom denna ändring.

## TÅGFÖRETAGEN

*Förslaget: Första stycket kompletteras med ytterligare en mening med lydelse enligt nedan: Vid omledning tas spåravgift och tåglägesavgift ut för faktisk nyttjad färdväg.*

Tåg företagen anser att Trafikverket inte kan ändra denna regel med så kort varsel en förändring av denna karaktär måste ske i den ordinarie JNB-processen vilket ger en stipulerad framförhållning på ett år. Vi förstår hänvisningen till lagstiftningen men denna förändring leder till att andra delar av lagstiftningen inte följs.

Tåg företagen vill erinra Trafikverket om att dagens modell med avgifter i samband med omledningar orsakade av Trafikverket förhandlades fram mellan Trafikverket och Tågoperatörerna för ett antal år sedan. De förhandlingarna innehöll flera delar i syftet att balansera affärsvillkoren. Det är oacceptabelt att Trafikverket via ett avvikelsemeddelande bryter en sådan överenskommelse utan att den dessförinnan diskuteras med Tåg företagen inom ramen för etablerade dialogformat.

Tåg företagen har berört denna punkt i avvikelsemeddelande 7 där vår ståndpunkt kvarstår.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket har tagit del av och förstår remissynpunkterna. Trafikverket avser dock att genomföra förändringen för avgifterna för omledning i enlighet med järnvägsmarknadslagen.*

## SJ AB

Inga synpunkter.

## Avsnitt 5.6 Andra avgiftsincitament

### AVSNITT 5.6.1 BOKNINGSAVGIFT

#### HECTOR RAIL AB

Ett positivt besked som ger Tågoperatörerna möjlighet att åtgärda de kvalitetsproblem som skapats genom Trafikverkets konstruktion av Tågplan 2023.

*Trafikverkets kommentar:  
Tack för ert positiva svar.*

#### SJ AB

Inga synpunkter.

## Avsnitt 5.7 Verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter

### AVSNITT 5.7.1.1 KVALITETSAVGIFT FÖR MERFÖRSENINGAR, DUBBELRIKTAD MODELL

#### GREEN CARGO AB

*Avsnittet kompletteras med ett nytt stycke med lydelse enligt nedan: Koderna i gruppen JIA är temporärt avgiftsbefriade under perioden 2022-12-11 till och med 2023-12-09. Övriga J-koder är fortsatt avgiftsbelagda.*

Green Cargo välkomnar att ni lyssnat på behovet av att inte ta ut någon avgift för koderna i gruppen JIA. Green Cargo och Trafikverket har gemensamt arbetat med nya arbetssätt för orsakskodning på bangårdar. Bristerna i rapporteringen har funnits länge och var också anledningen till att koderna i gruppen JDE t.o.m T22 har varit avgiftsfria. Under T23 bedömer Green Cargo att vi tillsammans med Trafikverket har etablerat nya fungerande arbetssätt att orsaksrapportera. Detta samt de förväntade kvalitetstörningar med anledning av problemen med införandet av MPK motiverar att koderna i gruppen JIA enligt ert förslag ska vara avgiftsfria under T23.

För att likna dagens situationen med att koderna i gruppen JDE är avgiftsfria anser Green Cargo att det behövs fyra nya JIA-koder på nivå 3. Dessa kan användas även när JIA får en kostnad, blir bara mer precist samt att arbetssätt som införs under T23 kan behållas även i T24 och framåt.

De koder som behöver en motsvarighet i gruppen JIA är:

JDE 13 = Akut felavhjälpning

JDE 14 = Personalbrist (Bangård)

JDE 21 = Fordonsbrist

JDE 25 = Förare sen eller saknas

*Trafikverkets kommentar:*

*Orsakskodlistan för merförseningar, där JIA ingår, har omarbetats i ett projekt tillsammans med branschen under 2021 och gäller från T23. Listans utformning och uppdelning av J-koder är beslutad utifrån branschens önskemål, just för att hitta tydliga incitament till förbättring.*

*Att JIA-koderna görs kostnadsfria under T23 ger Trafikverket och branschen ytterligare tid för att hitta arbetssätt för att nå de orsaker till avgångsförseningar som tidigare varit diffusa och svåra att lyfta fram.*

## HECTOR RAIL AB

Hector Rail välkomnar avskaffandet av avgifter för den omtalade JIA koden under T23. De kvalitetsproblem som uppstått med Trafikverkets konstruktion av Tågplan 2023 riskerar inte att belasta Järnvägsföretagen ensidigt. Några av de orsakskoder som ligger utanför Järnvägsföretagens kontroll har dock försvunnit från paraplyet JIA med avskaffandet av JDE. Dessa är JDE 13, 14, 21 och 25. Men för de konstruktionsfel/kvalitetsbrister som uppstår är Hector Rails bedömning att orsakskodning DTT ska användas för att skapa de korrekta incitament som processen beskriver ska leda till förbättrad punktlighet. Detta bör kommuniceras internt inom Trafikverket, framförallt till avdelningar som behandlar BONO-ärenden.

*Trafikverkets kommentar:*

*Orsakskodlistan för merförseningar, där JIA ingår, har omarbetats i ett projekt tillsammans med branschen under 2021 och gäller från T23. Listans utformning och uppdelning av J-koder är beslutad utifrån branschens önskemål, just för att hitta tydliga incitament till förbättring.*

## SJ AB

Inga synpunkter.

## TÅGFÖRETAGEN

*Förslaget: Avsnittet kompletteras med ett nytt stycke med lydelse enligt nedan: Koderna i gruppen JIA är temporärt avgiftsbefriade under perioden 2022-12-11 till och med 2023-12-09. Övriga J-koder är fortsatt avgiftsbelagda.*

Tågföretagen välkomnar att ni lyssnat på behovet av att inte ta ut någon avgift för koderna i gruppen JIA. Green Cargo och Trafikverket har gemensamt arbetat med nya arbetssätt för orsakskodning på

bangårdar. Bristerna i rapporteringen har funnits länge och var också anledningen till att koderna i gruppen JDE t.o.m T22 har varit avgiftsfria.

*Trafikverkets kommentar:  
Tack för er positiva respons.*

### **AVSNITT 5.7.1.3 KVALITETSAVGIFT FÖR AKUT INSTÄLLDA TÅG, DUBBELRIKTAD MODELL**

#### **SJ AB**

Inga synpunkter.

### **AVSNITT 5.7.1.4 KVALITETSAVGIFT FÖR INSTÄLLDA TÅG, ENKELRIKTAD MODELL**

#### **SJ AB**

Inga synpunkter.

### **AVSNITT 5.7.2.3 INSTÄLLDA TÅG, ENKELRIKTAD MODELL**

#### **SJ AB**

Inga synpunkter.

### **AVSNITT 5.7.4.1 MERFÖRSENINGAR**

#### **SJ AB**

Inga synpunkter.

### **AVSNITT 5.7.4.2 AKUT INSTÄLLDA TÅG, DUBBELRIKTAD MODELL**

#### **SJ AB**

Inga synpunkter.

## Avsnitt 5.9 Betalning

### HECTOR RAIL AB

Då Trafikverket upplever stora osäkerheter kopplade till tekniska gränssnitt, och vissa avgifter kommer tas ut retroaktivt är det oerhört viktigt att dessa blir korrekt.

En sådan avgift som uppmärksammas av Hector Rail som hög risk för att potentiellt bli felaktig är avgiften för Kvalitetsavgifter. Det är oerhört viktigt att den retroaktiva faktureringen sker på den orsakskodning som sätts efter BONO-processen, och inte den som sätts i systemet före dess.

Detta gäller även för inställda tåg efter BRIO-processen.

Hector Rail önskar även kompletterande text: För att samtliga Järnvägsföretag ska ha samma information om att avgifterna börjar gälla igen så ska ett Avvikelsemeddelande för JNB gå ut med tydligt framtida datum för ändringen.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket instämmer i att all fakturering ska vara korrekt. Förändringar i Järnvägsnätsbeskrivningen hanteras enligt gängse rutin för avvikelsemeddelanden och publiceras på Trafikverkets webbplats.*

### SJ AB

SJ önskar ett förtydligande hur retroaktiv fakturering av avgifter för avbokade, inställda, akut inställda och merförsenade tåg kommer att fungera ihop med innehåll nedan från JNB kapitel 5.7.

Där lyder texten enligt urval nedan, dels för BONO – merförsenade tåg samt BRIO – inställda tåg. Hur är det tänkt att den processen skall fungera med de understrukna tidsintervallen om Trafikverket inte kan leverera underlag för fakturering förrän under sista kvartalet 2023?

#### BONO

##### 5.7.6.1 Merförseningar

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer (i avsnitt 5.7.6 benämnda avtalspart) kan skicka en skriftlig begäran om förnyad bedömning av orsakskod (i fortsättningen kallad BONO) till Trafikverket, om de anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för en merförsening. Det gäller under förutsättningen att den enskilda merförseningen är 5 minuter eller mer. BONO måste vara Trafikverket tillhanda senast under den sjätte kalenderdagen efter tågets planerade avgångsdag från utgångsstation.

#### BRIO

##### 5.7.6.2 Inställda tåg



Trafikverkets avtalspart kan skicka in en skriftlig begäran om förnyad bedömning av inställelseorsakskod (i fortsättningen kallad BRIO) till Trafikverket, om parten anser att Trafikverket angett felaktig orsakskod för ändring eller inställda tåg. En begäran som avser orsakskod för inställda tåg ska vara Trafikverket tillhanda senast under kalenderdag 60 från tågets planerade avgångsdag från utgångsstation.

*Trafikverkets kommentar:*

***Kvalitetsavgifter för merförseningar:***

- *BONO-processen kommer att fungera på samma sätt som T22 enligt 5.7.6.1 men med en retroaktiv fakturering av merförseningar enligt 5.7.1.1 och 5.7.1.2 baserat på verkligt utfall för T23.*

***Kvalitetsavgifter och bokningsavgifter för inställda tåg:***

- *BRIO-processen kommer från T23 start att pausas tills vidare och tillämpas från och med när den tekniska lösningen levererar kvalitetssäker data avseende orsakskodning för avbokade, inställda och akut inställda tåg.*
- *När avgifterna inte längre är noll (0) kr och tekniska lösningar är på plats, kommer ekonomisk reglering kunna göras för avbokade, inställda, akut inställda tåg samt för BRIO och tvistlösning.*

*Det kommer dock att finnas möjlighet att ansöka om BRIO under en period innan dess att avgifterna slås på.*

*Inför att Trafikverket aktiverar de olika stegen i dessa processer kommer information att förmedlas enligt gängse rutiner för ändringar i Järnvägsnätsbeskrivningen med avvikelsemeddelanden och publicering på Trafikverkets webbplats.*

## **Bilaga 5 C Schabloner och beräkningsexempel elkostnad**

### **AVSNITT 1.2.1 ALLMÄNT OM DRIVMOTORSTRÖM**

#### **SJ AB**

Inga synpunkter.

## Kapitel 7 Anläggningar för tjänster

### Bilaga 7 A Tillgänglig infrastruktur för uppställning

#### SJ AB

Inga synpunkter.

## Kapitel 8 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

### Avsnitt 8.4.2 Avgift vid omledning

#### SJ AB

Inga synpunkter.

#### VY TÅG AB

Att avsnitt 8.4.2 tas bort är ju i realiteten ingen förändring för tågföretagen då man inför denna text i avsnitt 5.3.5. Avgiften för omledning kommer ju ändå tas ut av järnvägsföretagen oavsett orsaken.

*Trafikverkets kommentar:  
Det är korrekt uppfattat.*