

Ärendenummer  
TRV 2019/41933

## REDOVISNING

Beslutat av  
Roberto Maiorana, cTR

Dokumentdatum  
2020-12-02



Sidor  
1 (8)

Diariet  
Snälltåget  
SJ AB  
Trafikverkets webbplats

## Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 4, Järnvägsnätsbeskrivning 2021

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemeddelande 4, Järnvägsnätsbeskrivning 2021.

e.u.

Karin Nordner  
Chef Affärsregler och modeller  
Trafikplanering

## **Kapitel 2 Villkor för tillträde och trafikering**

### **Avsnitt 2.4.1 Föreskrifter**

#### **SJ AB**

Inga synpunkter.

### **Avsnitt 2.7 Godkännandeprocess för fordon**

#### **NYTT AVSNITT 2.7.5 KRAV PÅ ERTMS-KRYPTONYCKLAR**

#### **SJ AB**

Inga synpunkter.

## **Bilaga 2 A – Uppgifter som ska lämnas före tågs avgång**

### **AVSNITT 1 ANMÄLAN OM UPPGIFTER**

#### **AVSNITT 2 UPPGIFTER**

#### **SJ AB**

Inga synpunkter.

## **Bilaga 2 C - Föreskrifter**

#### **SJ AB**

Inga synpunkter.

## Kapitel 3 Infrastruktur

### 3.3.3. Trafikerings- och kommunikationssystem

#### 3.3.3.4 TÅGKONTROLLSYSTEM

##### SJ AB

Inga synpunkter.

### Bilaga 3 A – Tillgänglig infrastruktur på sidospår

##### SJ AB

Inga synpunkter.

## Kapitel 6 Avgifter

### 6.2 Avgiftssystem

##### SJ AB

”Trafikverkets kommentar” ska rimligen vara:

”Ordet axellast har rättats till medelaxellast i strecksatsen ovan.”

*Trafikverkets kommentar:*

*Ja, ordet ska vara medelaxellast.*

### 6.3 Tariffer

#### 6.3.1.1. SPÅRAVGIFT

##### SJ AB

Utdrag ur Avvikelsemeddelandet:

”Tabell 6.2 kompletteras med uppgifter för persontrafik i kolumn Staxklass (om medelaxellast inte kan beräknas):”



SJ anser att denna ändring är OK om, och endast om, den resulterar i att Trafikverkets val av tariff (upp t.o.m. 17 ton eller högre) för respektive fordonstyp förblir oförändrat jämfört med idag.

Denna ändring får inte leda till att fler fordon än idag betalar för hög spåravgift, d.v.s. att de betalar den högre tariffen trots att deras medelaxellast inte överstiger 17 ton.

*Trafikverkets kommentar:*

*Denna komplettering innebär inga förändringar av faktureringen i praktiken. Det är enbart ett förtydligande.*

### **6.3.3.1 TILLHANDAHÅLLANDE AV EL**

#### **SJ AB**

Inga synpunkter.

## **6.5.6 Begäran om förnyad bedömning av Trafikverkets orsakskodning**

### **6.5.6.1 MERFÖRSENINGAR**

#### **SJ AB**

Järnvägsföretaget kan endast överklaga förseningar på 5 minuter eller mer, men Trafikverket sätter koder på förseningar som är 3 minuter eller mer. Då "ursprungskoden" följer med som grundorsak kan en 3 minuters försening innebära att Järnvägsföretaget får betala en kvalitetsavgift för en försening som blir större längs tågets färdväg.

Förslag:

Järnvägsföretag ska kunna överklaga en felaktig kod redan från 3 minuter eftersom den kan ligga till grund för ekonomiskt incitament.

*Trafikverkets kommentar:*

Merförseningar: Nedan utdrag av text avseende merförseningar ur JNB:

- *Definition: Merförsening: Försening jämfört med körplanen i första mätpunkten, eller tillkommande försening mellan två mätpunkter som följer direkt efter varandra i Trafikverkets system för avvikelser.*
- *JNB avsnitt 6.5.4.1 Merförseningar: Den som orsakar avvikelser är skyldig att betala kvalitetsavgift för varje minuts försening, från och med den första merförseningsminuten.*
- *JNB avsnitt 6.5.2.1 Merförseningar dubbelriktad modell: 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.*

*Trafikverket arbetar kontinuerligt med att analysera och följa upp den samlade incitamentsmodellen för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter där kvalitetsavgift för merförseningar är en del.*

SJ anser att formuleringen ”adekvat motivering” är otydlig. Så länge Trafikverket inte kan specificera vad som är ”adekvat” så bör detta ord strykas.

Förslag:

Stryk ordet adekvat, skall bara stå ”motivering”.

*Trafikverkets kommentar:*

*Texten ”adekvat motivering” kvarstår.*

Trafikverket hänvisar till ”Här och nu” (BONO, BONO plus, BRIO), men självt använder Trafikverket ofta sitt interna system Ofelia när det gäller information om händelse (vid avslag). Det innebär att informationen som Järnvägsföretagen hänvisas till i vissa fall varken är riktig eller fullständig.

Förslag:

Hänvisa även till Ofelia samt ge järnvägsföretagen (utvalda medarbetare) tillgång till denna information som underlag vid BONO, BONO plus eller BRIO.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverkets avtalspart kan granska orsakskoden i systemet Här&Nu och därefter begära en förnyad bedömning av orsakskoden (BONO). Den information om orsakskod som visas i Här&Nu under kalenderdag noll till nio ska överensstämja med den information om orsakskod som visas i Ofelia.*

## SNÄLLTÅGET

Det anges i texten att "BONO ska ske enligt det tillvägagångssätt som beskrivs på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)." Vad är det för tillvägagångssätt som åsyftas och varför kan det i så fall inte beskrivas direkt i JNB?

*Trafikverkets kommentar:*

*Det som ska skrivas på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se) avseende BONO är av sådan art att det kan förtydliga hanteringen av BONO. Där kommer även att finnas länkar till de blanketter och andra instruktioner som är tillämpliga för processen.*

Välkomnar möjligheten att begära ytterligare förnyad bedömning av orsakskod, s.k. BONO+. Dock är tidsfristerna för de olika processtegen fortsatt allt för snäva. Med tanke på att alla dagar under året inte är traditionella arbetsdagar så vill vi åter lyfta frågan om att justera processen till att dagangivelsen ändras till arbetsdagar och inte kalenderdagar. Orsaken är att det inte kan anses administrativt rimligt att alla parter måste avsätta resurser för kvalitetsuppföljning även på t.ex. helger och storhelger.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket arbetar kontinuerligt med att analysera och följa upp den samlade incitamentsmodellen för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter och vi tar till oss er synpunkt.*

## 6.5.6.2 INSTÄLLDA TÅG

### SJ AB

Förslaget att ersätta "adekvat motivering" med "motivering" gäller även för detta avsnitt.

*Trafikverkets kommentar:*

*Texten "adekvat motivering" kvarstår.*

## SNÄLLTÅGET

Det anges att en eventuell begäran om förnyad bedömning av inställesekod, s.k. BRIO, ska vara Trafikverket tillhanda inom 60 kalenderdagar från planerad avgångstid vid utgångsstation. Det saknas dock fortsatt en tidsangivelse på när Trafikverket ska vara klar med sin utredning.

### *Trafikverkets kommentar:*

*Då dessa utredningar, i vissa fall, har visat sig kunna ta mycket lång tid finns det i nuläget inget fastställt slutdatum för dem. Utveckling av processer sker kontinuerligt och Trafikverket tar till sig era synpunkter.*

## 6.5.6.3 TVISTLÖSNING

### SNÄLLTÅGET

Vem ingår i, och hur är tvistlösningsfunktionen tänkt att fungera? Behöver ju finnas utrymme för en dialog mellan parterna om någon part upplever att det finns behov av ytterligare information för att kunna besluta i ärendet. Inte minst då handläggningstiden är kort och att den tidigare processen inte varit opartisk. Något som även Transportstyrelsen i rollen som tillsynsmyndighet har angett i sitt beslut efter prövning av tvist enligt 8 kap. 9 & järnvägslagen (2004z519) avseende Trafikverkets orsakskodning i kvalitetsavgiftssystemet (TSJ 2019-6184).

### *Trafikverkets kommentar:*

*För att säkerställa att Trafikverket har en Tvistlösningsfunktion som är opartisk kommer den att hanteras av annat organisatoriskt verksamhetsområde än orsakskodning, BONO och BONO+. Kontaktpersoner för Begäran om Tvistlösning orsakskod kommer att finnas angivna i bilaga a (kontaktilaga) till TRAV.*

## Bilaga 6 C Beräkningsexempel elkostnad

### AVSNITT 1.3.1 ALLMÄNT OM DRIVMOTORSTRÖM

#### SJ AB

Inga synpunkter.

## Kapitel 7 Trafikverkets allmänna avtalsvillkor

### 7.11 Ansvar för ekonomisk skada

#### SJ AB

Inga synpunkter.

#### SNÄLLTÅGET

Det anges som kommentar till den föreslagna ändringen att ” Tiden från ansökan till besked kortas ned, då begäran om verifierade underlag inte behöver göras”. Det saknas dock fortsatt en tidsangivelse på när Trafikverket ska vara klar med sin handläggning/ utredning.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket handlägger ärenden som rör ekonomisk skada skyndsamt och i turordning.*