



Diariet
Green Cargo
Hector Rail AB
Real Rail Sweden AB
SJ AB
Svensk kollektivtrafik
Trafikverkets webbplats

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 4, Järnvägsnätsbeskrivning 2022

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemeddelande 4, Järnvägsnätsbeskrivning 2022.

Dokumentet är en version 2 av redovisningen av inkomna synpunkter och har kompletterats med SJ:s samtliga yttranden.

e.u.

Karin Nordner
Chef Affärsregler och modeller
Trafikplanering

Avvikelsemeddelande 4, Järnvägsnätsbeskrivning 2022

Green Cargo AB

Allmänt om ny orsakskodlista

Green Cargo har deltagit i framtagandet av den nya orsakskodlistan och det var ett gott samarbete även om vi pekade på behovet att även diskutera och besluta om arbetssätt och möjligheterna med härledning av sekundära koder till primära. Just arbetssättet tror vi är avgörande för en lyckad implementering, med det menar vi vem som ska orsakskoda i olika delar av järnvägssystemet. Vi menar att godsoperatörer ska utföra detta på godsbangårdar där Trafikverket trafikledning sällan har kännedom om varför tåg avgår sent. Utan den hanteringen ser vi framför oss en ökad mängd BONO och annan friktion i samarbetet mellan branschens aktörer. Vad gäller härledning bilägger jag ett PM som vi tagit fram.

Den stora risken med att införa ny orsakskodlista redan i T22 är den ekonomiska omfördelning som man kan förvänta sig. Detta är även en risk som Trafikverket upptäckt i sin riskanalys med Ärendenummer: TRV 2021/110104.

CP 3a	Järnvägsföretag (godslinje) kommer att få ökade kostnader för kvalitetsavgifter	JDE tar bort hur tilläggsvärde förknippat med nya avgiftsbelagda orsakskoder	Järnvägsföretag (godslinje) får en mer ansträngd ekonomi	TRP	5	3	15	Ta fram förslag på ekonomisk lättnad för järnvägsföretag under en övergångsperiod	Bedöm utifrån hur stor risken är för att järnvägsföretagets omsättning inte utifrån förändringen av kvalitetsavgiften (med en fall) översyn Affärsregler
-------	---	--	--	-----	---	---	----	---	--

Det beskrivs att det behövs ett system för ekonomisk lättnad för järnvägsföretag under en begränsad period. Green Cargo instämmer i denna analys. Innan denna ekonomiska lättnad är beskriven och diskuterad med branschen så accepterar inte Green Cargo att ny orsakskodlista börjar gälla.

Vidare deltar Green Cargo i "Affärsregler" där Tågföretagen, Svensk kollektivtrafik och Trafikverket diskuterar och bestämmer utformningen av JNB där särskild hänsyn tas till att vi uppnår ekonomisk jämvikt mellan parterna i den mån lagar och andra förutsättningar så tillåter detta. Frågan om slopandet av orsakskoden JDE, som belastar JF, planerar Trafikverket till T22 medan andra aktiviteter som belastar Trafikverket ligger senare i planerna, från T23 och framåt.

Kvalitetsavgiftsmodellen - Utvecklingsinitiativ

2021-04-26

Åtgärd	Beskrivning	Tidpunkt	Status	Notering
Implementering av uppdaterad orsakskodlista och principer för kodning	Förtydligad definition av orsakskoder och principer för kodning.	T22	X	TR-TG1 2021-04-20. TrV-Samråd 2021-05-11
JDE avgiftsbelägg	JDE koderna ersätts av andra koder.	T22	X	TR-TG1 2021-04-20. TrV-Samråd 2021-05-11
Rättningsystem (Lupp)	För att kunna se koder uppdaterade efter dag 9, statistik.	T23	X	TR-TG1 2021-04-20. TrV-Samråd 2021-05-11
TS Tillsyn: Slopade Uppehåll	Lika enkelriktad ersättning för GT/RST	T22	X	Linje, pågår
Omlopp	* Ta bort. * Behåll som nu. * Ta fram anpassad omloppdefinition för olika segment (RST, GT, personal, lok, vagnar)	T23	X	Översyn Affärsregler
Orsakskoder för inställda tåg	Förtydligad definition av inställelseorsakskoder och principer för kodning.	T23	X	TR-TG1 2021-04-20. TrV-Samråd 2021-05-11
Utveckla operativa arbetssätt dag 0-3	Behov av utvecklat och transparent arbetssätt	T23		Pausad
Inriktning Kvalitetsavgiftsmodellen	Långsiktigt utvecklingsprojekt för att säkerställa inriktningen på kvalitetsavgiftsmodellen.	T23 och framåt	X	Förstudie: TR-TG1 2021-04-20. TrV-Samråd 2021-05-11
Stärka incitament för ökad kvalitet	Skärpning av incitament.	T24 och framåt		Pausad
Utvärdering och utveckling av nödvändigt IT stöd	Segmentering/differentiering av kvalitetsavgifter	T23 och framåt		Pausad
Större utvecklingsprojekt	Anpassa kvalitetsavgiftsmodellen till införandet av de nya projekten. MKP, SNTL, (TTR).	T25 och framåt	X	Linje



Detta är ytterligare ett argument för att skjuta på den nya orsakskodlistan till T23 alternativt tidigarelägga Trafikverket åtaganden till T22.

Synpunkter på nya orsakskodlistan och principer vid nyttjande av dessa

Orsak:	
Omlopp lokförare	Större förståelse måste till och inte alltid hävda att JF borde ha kunnat åtgärda förseningen. Jämför med att Trafikverket inte alltid anser sig kunna röja snö vid kraftiga snöfall och hävdar då O-kod.
Omlopp lokförare	Då det blir sen avgång pga sent "pasståg" borde gå under omlopp lokförare, särskilt i de fall då I-kod eller D-kod har orsakat förseningen på pasståget.
Omlopp lok & vagn	Vad är det för principer som gäller? Detta måste framgå tydligt.
Synpunkt kod	JPR 05 = Oplanerad sammansättning borde ligga under JAS.
Princip	Om en fågel orsakar skador genom kontakt med fordon, orsakskodas detta med en relevant JDM-kod eller JVA-kod. Detta är inte korrekt, varför belasta JF för fåglar, kan lika gärna vara en I-kod då, mest logiskt med en O-kod.
Synpunkt kod	Koden DTB försvinner. Det behövs en ny kod som framhåller tågträngsel bangård åtminstone om det är Trafikverket som är orsakande
Synpunkt kod/princip	IÖA = Inhängnad bangård. När grindar in till bangård är trasiga ska det vara en I-kod. GC har aldrig fått igenom en BONO då grindar varit trasiga trots att det har registrerats i Ofelia en längre tid
Synpunkt kod	JIA 12 = Växlingsrörelse i vägen. Det borde även finnas en FTF-kod, alternativt en D-kod, med samma betydelse då annat JF kan vara ivägen. Kan vara från utgångsstation eller under färd.
Synpunkt kod	OSPA-B ska ligga med som en I-kod
Princip	Sen lokgång från verkstad/uppställning som påverkar tågets avgång ska kodas med den primära orsaken för själva lokgången för att få fram rotorsaken.
Synpunkt kod	En uppenbar risk är att JIA blir en slaskkod som ersätter dagens JDE med skillnaden att det blir en kostnad för JF. Grunden med att slopa JDE är att få fram den verkliga orsaken och inte skapa en ny som kan användas på samma sätt. JIA borde därmed inte kunna användas på nivå 2 utan enbart på nivå 3.

Trafikverkets kommentar:

GC har i sitt svar även bifogat Bilaga 1 – Härledning, vars innehåll återfinns i slutet av detta dokument.

Tidpunkten för införandet av ny orsakskodlista för merförseningar är framskjuten.

Hector Rail AB

Kapitel 1 Allmän information

Bilaga 1 A Kontakter

Bilagan är uppdaterad.

Hector Rail Svar: Inget

Kapitel 2 Infrastruktur

Bilaga 2 A Möteslängder och plattformar

Ny version med nedanstående ändringar:

Hector Rail Svar: Inget

Bilaga 2 E – Övrig tillgänglighetspåverkan

AVSNITT 2 STRÄCKOR MED RISK FÖR VARAKTIGA BEGRÄNSNINGAR

Risken för hastighetsnedsättning på bandel 324 (Borlänge)-Ludvika tas bort då tunneln är borttagen.

Hector Rail Svar: inget

Kapitel 3 Villkor för tillträde och trafikering

Bilaga 3 A Säkerhet vid aktiviteter i spårområdet

Hector Rail Svar: inget

Bilaga 3 A Säkerhet vid aktiviteter i spårområdet byter namn till 6 C Säkerhet vid aktiviteter i spårområdet.

Hector Rail Svar: inget

Bilaga 3 B Styrande dokument

Tabellen kompletteras med bifogat TDOK:

Hector Rail Svar: inget

Kapitel 5 Tåglägestjänster och avgifter

Avsnitt 5.3.4 Trafikinformation

AVSNITT 5.3.4.2 TRAFIKINFORMATION TILL RESENÄRER

Tredje raden i tabellen får ny lydelse enligt nedan:

Hector Rail Svar: inget

Avsnitt 5.7.1. Kvalitetsavgifter

AVSNITT 5.7.1.1 KVALITETSAVGIFTER FÖR MERFÖRSENINGAR, DUBBELRIKTAD MODELL

Andra raden i tabellen får ny lydelse enligt nedan:

Hector Rail Svar:

Undantaget för JDE som har varit "gratis" under ett flertal år försvinner. JDE kommer i många fall att ersättas av JIA (Järnvägsföretag/Innan avgång) som har samma kostnad som övriga J-koder (75:-/merförseningsminut). Det framgår inga tydliga direktiv för att utreda orsaker på ett tydligare sätt vad gäller exempelvis omlopp eller fordonsskador, utan dessa kommer fortsätta koda som J-koder och belasta JF. Detta är inte acceptabla kostnader för branschen. JDE bör återinföras och kostnadsfria undantaget bör förlängas tills en gemensamt balanserad process kan ersätta den. Hector Rail motsätter sig kraftigt borttagande av kostnadsfri JDE. Trafikverkets Risk och konsekvensanalys TRV 2021/110104 är en tydlig referens till vad det kommer orsaka. Kostnadsökningen för gods företag kommer leda till en ansträngd ekonomisk situation för ett ekonomiskt redan pressat marknadssegment. Att förändringen så tydligt drabbar ett tågslag är ej förenligt med konkurrensneutraliteten, och här är det uppenbart att det drabbar i största grad endast ett tågslag utan några andra förändringar för att balansera skillnaden.

Trafikverkets kommentar:

Tidpunkten för införandet av ny orsakskodlista för merförseningar är framskjuten.

Avsnitt 5.7.4 Skyldighet att betala kvalitetsavgift

AVSNITT 5.7.4.1 MERFÖRSENINGAR

Fjärde stycket får ny lydelse enligt nedan:

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska betala kvalitetsavgifter när avvikelserna tilldelas orsakskoden Järnvägsföretag (J).

Hector Rail Svar: Undantaget koden JDE som fortsatt ska förbli kostnadsfri enligt synpunkt för 5.7.1.1.

Trafikverkets kommentar:

Tidpunkten för införandet av ny orsakskodlista för merförseningar är framskjuten.

Bilaga 5 B Orsakskoder

AVSNITT 1.1 INLEDNING

Sista stycket i avsnittet slopas.

Hector Rail Svar: inget

AVSNITT 1.2 KODSTRUKTUR FÖR MERFÖRSENINGAR

Sista meningen i avsnittet får ny lydelse enligt nedan:

DPS 01 ska tolkas som orsak: driftledning, personal, felaktig el- eller ställverksmanöver.

Hector Rail Svar: inget

AVSNITT 1.5 KODSTRUKTUR FÖR BEHOV AV UTREDNING EFTER OLYCKA/TILLBUD

Första meningen i avsnittet får ny lydelse enligt nedan:

För koderna OTÅ 01- Urspårning/kollision, OTÅ 02- Plankorsningsolycka, OTÅ 05- Uppkörd växel,

IEA01- Kontaktledning och JDM03- Strömvtagare kan Trafikverket eller den sökande begära koden

Ytterligare utredning krävs (YUK).

Hector Rail Svar:

«YUK Ytterligare utredning krävs» saknas i orsakskodslistan, ligger separat. YUK bör också kunna kodas direkt av Trafikverket (Trafikledning) vid större händelser som är av oklar karaktär och därför inte vara begränsade till de orsakskoder nämnda i Bilaga 5 B – avsnitt 1.5.

Trafikverkets kommentar:

Tidpunkten för införandet av ny orsakskodlista för merförseningar är framskjuten.

AVSNITT 2.1 DRIFTLEDNINGSORSAKER (D)

Hector Rail Svar: inget

AVSNITT 2.2 FÖLJDORSAKER (F)

Hector Rail Svar: inget

AVSNITT 2.3 INFRASTRUKTURORSAKER (I)

Hector Rail Svar:

Några koder saknas i förslaget jämfört med det förslag som togs fram i samband med workshopar under våren 2021: IÖA 09 Plattformsdörrar

Trafikverkets kommentar:

Tidpunkten för införandet av ny orsakskodlista för merförseningar är framskjuten.

AVSNITT 2.4 JÄRNVÄGSFÖRETAGSORSAKER (J)

Hector Rail Svar: inget

AVSNITT 2.5 OLYCKOR OCH TILLBUD (O)

Hector Rail Svar:

CBB (kompositbromsblock) införandet i internationell lagstiftning har orsakat säkerhetsmässiga och ekonomiska bekymmer för gods företagen. De säkerhetsmässiga är överenskomna och implementerade, men de ekonomiska har uteblivit. Införandet,



utvecklingen och underhållet av CBB driver mer kostnader än konventionella bromsblock, samtidigt som risk för uteblivna intäkter (p.g.a. inställda tåg) och ökade kostnader (p.g.a. kvalitets- och bokningsavgifter) kvarstår. Därför föreslås införandet av nya orsakskoder för att rationalisera obalansen som uppstått och reducera risken att godstågsföretag blir trippelbesträffade för införandet av CBB:

Ny O-kod under Naturhändelser (förslagsvis ONA11 – Kompositbromsblock eller annan passande kodbenämning) för tåg utrustade med kompositbromsblock (CBB) vilka blivit påverkade av försämrade bromsförmåga eller kräver utökad motionering av broms under särskilda vinterförhållanden bör införas.

Gällande Bokningsavgifter: Uppdaterad hantering av inställelser vid Naturhändelser för tåg utrustade med kompositbromsblock (CBB), Som då ska kodas O i Ansökan om Kapacitet och handläggs som O av Trafikverket (dvs inga bokningsavgifter tillfaller JF eller TRV).

Trafikverkets kommentar:

Diskussioner pågår i denna fråga i separata kundforum.

Tillfälliga ändringar i TTJ

Hector Rail Svar: inget

Real Rail Sweden AB

Vi har tagit del av Green Cargos samrådssvar på Avvikelsemeddelande 4 Järnvägsnätsbeskrivning 2022. De har där förklarat vikten av just arbetssättet är avgörande för en lyckad implementering. Med det menar de vem som skall orsakskoda i olika delar av järnvägssystemet. Real Rail instämmer att det är godsoperatörer/-organisatörer som skall utföra detta på terminaler, där Trafikverket trafikledning sällan har kännedom om varför tåg avgår sent. Utan den hanteringen ser vi framför oss en ökad mängd BONO och annan friktion i samarbetet mellan branschens aktörer. Ett ökat administrativt arbete och hantering ger inget mervärde eller är värdeskapande. Syftet med kvalitetsavgiften är öka tillgängligheten på järnvägsnätet, vilket i sin tur borgar för ökad rättidighet och ankomstpunktlighet. Den stora risken med att införa ny orsakskodlista redan i T22 är den ekonomiska omfördelning som man kan förvänta sig. Detta är även en risk som Trafikverket upptäckt i sin riskanalys med Ärendenummer: TRV 2021/110104.

I denna beskrivs det att det behövs ett system för ekonomisk lättnad för järnvägsföretag under en begränsad period. Även Real Rail instämmer i denna analys. Innan denna ekonomiska lättnad är beskriven och diskuterad med branschen så accepterar inte Real Rail att ny orsakskodlista börjar gälla och att orsakskod JDE slopas..

Trafikverkets kommentar:

Tidpunkten för införandet av ny orsakskodlista för merförseningar är framskjuten.

SJ AB

Kapitel 1 Allmän information

Bilaga 1 A Kontakter

Bilagan är uppdaterad.

SJs kommentar: Inga synpunkter

Kapitel 2 Infrastruktur

Bilaga 2 A Möteslängder och plattformar

Ny version med nedanstående ändringar:

Hallsberg pbg	4.) Plattformar	2021-07-12	Uppgifter om plattformar är inte kompletta
---------------	-----------------	------------	--

SJs kommentar: SJ efterfrågar kompletta uppgifter avseende Hallsberg pbg

Trafikverkets kommentar:

Plattform 5b och 3 omfattar även spår 4 och 5a. Plattform 1 omfattar även spår 2. Det är uppgifterna i den kommande ändringen.

Bilaga 2 E – Övrig tillgänglighetspåverkan

AVSNITT 2 STRÄCKOR MED RISK FÖR VARAKTIGA BEGRÄNSNINGAR

Risken för hastighetsnedsättning på bandel 324 (Borlänge)-Ludvika tas bort då tunneln är borttagen.

SJs kommentar: Inga synpunkter

Kapitel 3 Villkor för tillträde och trafikering

Bilaga 3 A Säkerhet vid aktiviteter i spårområdet

Bilaga 3 A Säkerhet vid aktiviteter i spårområdet byter namn till 6 C Säkerhet vid aktiviteter i spårområdet.

Trafikverkets kommentar:

Bilagan kopplas till kapitel 6 Operativ drift. Ingen innehållsförändring i bilagan.

SJs kommentar: Inga synpunkter

Bilaga 3 B Styrande dokument

Tabellen kompletteras med bifogat TDOK:

TDOK 2021:0412	Tillfälliga ändringar i TTJ	1.0
----------------	-----------------------------	-----

Trafikverkets kommentar: TDOK 2021:0412 innehåller ändringar av TTJ-moduler som behövs genomföras före nästa ordinarie uppdatering.

SJs kommentar: Inga synpunkter

Kapitel 5 Tåglägestjänster och avgifter

Avsnitt 5.3.4 Trafikinformation

Avsnitt 5.3.4.2 TRAFIKINFORMATION TILL RESENÄRER

Tredje raden i tabellen får ny lydelse enligt nedan:

Annonseringsuppgifter för tåg:	Färdigställt senast:	Uppdateras via:
Övriga ändringar för kommande driftperiod	Kl. 18:15 vardagen före kommande driftperiod	Planno

SJs kommentar: Inga synpunkter

Avsnitt 5.7.1. Kvalitetsavgifter

AVSNITT 5.7.1.1 KVALITETSAVGIFTER FÖR MERFÖRSENINGAR, DUBBELRIKTAD MODELL

Andra raden i tabellen får ny lydelse enligt nedan:

Orsakskod	Avgift
Järnvägsföretag	75 kr per förseningsminut

Trafikverkets kommentar:
Uppdaterad och förtydligad kodlista för merförseningar.

SJs kommentar: Trafikverket har inte på något sätt beskrivit hur man skall fastställa rätt orsakskod och hur dessa skall kvalitetssäkras i och med slopandet av JDE-koder. SJ anser inte att denna förändring kan genomföras innan ovanstående beskrivning är presenterad och överenskommen.

Avsnitt 5.7.4 Skyldighet att betala kvalitetsavgift

AVSNITT 5.7.4.1 MERFÖRSENINGAR

Fjärde stycket får ny lydelse enligt nedan:

Järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska betala kvalitetsavgifter när avvikelserna tilldelas orsakskoden Järnvägsföretag (J).

Trafikverkets kommentar:

Uppdaterad och förtydligad kodlista för merförseningar.

SJs kommentar: Trafikverket har inte på något sätt beskrivit hur man skall fastställa rätt orsakskod och hur dessa skall kvalitetssäkras i och med slopandet av JDE-koder. SJ anser inte att denna förändring kan genomföras innan ovanstående beskrivning är presenterad och överenskommen.

Bilaga 5 B Orsakskoder

AVSNITT 1.1 INLEDNING

Sista stycket i avsnittet slopas.

SJs kommentar: Trafikverket har inte på något sätt beskrivit hur man skall fastställa rätt orsakskod och hur dessa skall kvalitetssäkras i och med slopandet av JDE-koder. SJ anser inte att denna förändring kan genomföras innan ovanstående beskrivning är presenterad och överenskommen.

AVSNITT 1.2 KODSTRUKTUR FÖR MERFÖRSENINGAR

Sista meningen i avsnittet får ny lydelse enligt nedan:

DPS 01 ska tolkas som orsak: driftledning, personal, felaktig el- eller ställverksmanöver.

SJs kommentar: Saknas generellt instruktioner/principer för hur den nya orsakskodslistan skall användas.

AVSNITT 1.5 KODSTRUKTUR FÖR BEHOV AV UTREDNING EFTER OLYCKA/TILLBUD

Första meningen i avsnittet får ny lydelse enligt nedan:

För koderna OTÅ 01- Ursprung/kollision, OTÅ 02- Plankorsningsolycka, OTÅ 05- Uppkörd växel, IEA01- Kontaktledning och JDM03- Strömvtagare kan Trafikverket eller den sökande begära koden Ytterligare utredning krävs (YUK).

SJs kommentar:

Här bör även koderna som berör detektorlarm inkluderas. Idag är det oklart när eller hur vilken kod som skall användas

Berörda nya orsakskoder enligt listan är ONA 03/ONA 06/JDM 05/JDM 12/JVA 02/JVA 08/OSY 02/ITA 01.

Förslag: Antingen används OSY 1 avsyning bana eller OSY 2 avsyning av fordon.

AVSNITT 2.1 DRIFTLEDNINGSORSAKER (D)

Tabellen är uppdaterad enligt nedan:

Driftledningsorsaker

SJs kommentar: Saknas generellt instruktioner/principer för hur den nya orsakskodslistan skall användas.

AVSNITT 2.2 FÖLJDORSAKER (F)

Tabellen är uppdaterad enligt nedan:

Följdorsaker

SJs kommentar: Saknas generellt instruktioner/principer för hur den nya orsakskodslistan skall användas.

AVSNITT 2.3 INFRASTRUKTURORSAKER (I)

Tabellen är uppdaterad enligt nedan:

Infrastrukturorsaker

SJs kommentar: Saknas generellt instruktioner/principer för hur den nya orsakskodslistan skall användas.

AVSNITT 2.4 JÄRNVÄGSFÖRETAGSORSAKER (J)

Tabellen är uppdaterad enligt nedan:

Järnvägsorsaker

SJs kommentar:

J IA 12 Växlingsrörelse i vägen.

Tas bort. Incitament/kvalitetsavgift åläggs felaktig part, inte den orsakande.

Ett tåg kan aldrig vara i vägen "för sig själv"

Förslag: F TF 4 Växlingsrörelse i vägen. Då är koden kostnadsneutral

J UF 4 Växlingsrörelse i vägen

Tas bort. Incitament/kvalitetsavgift åläggs felaktig part, inte den orsakande.

Ett tåg kan aldrig vara i vägen "för sig själv"

Förslag: F TF 4 Växlingsrörelse i vägen. Då är koden kostnadsneutral

J UF 2 Gångtidsförlust

Tas bort.

Försenade tåg skall alltid kodalas med rätt förseningsorsak.

Är inte förseningsorsaken känd skall den efterforskas. Risk för att denna används som "slaskkod" då man riskerar att inte kunna säkerställa korrekt förseningsorsak.

Trafikverkets kommentar:

Tidpunkten för införandet av ny orsakskodlista för merförseningar är framskjuten.

AVSNITT 2.5 OLYCKOR OCH TILLBUD (O)

Tabellen är uppdaterad enligt nedan:

Olyckor och tillbud

SJs kommentar:

O NA 9

Saknas information (efter överenskommelse) om hur man tänker redovisa för järnvägsföretagen i de fall man ändrar till en O-kod på trädsäkrade banor. Det bör redovisas på ett sätt att j-företagen kan få det bekräftat.

Förslag: Ta fram i kartform de undantag som finns med beskrivning för respektive trädsäkrad bana. Denna skall då finnas tillgänglig för j-företagen.

Trafikverkets kommentar:

Om det blir en BONO, BONO+ eller Tvist görs alltid en utredning.

På Trafikverket.se finns en karta över trädsäkrade banor.

Svensk kollektivtrafik AB

Remissyttrande: Tillfällig nedsättning av banavgifter med anledning av covid-19

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. 99 procent av landets bussresor och 83 procent av landets persontågsresor sker i våra medlemmars regi.

Härmed inkommer Svensk Kollektivtrafik med remissvar kring de förändringar som föreslås i avvikelsemeddelande 4 Järnvägsnätsbeskrivning 2022. Remissvaret har hanterats av Svensk Kollektivtrafiks kansli och har inte hunnit beredas tillsammans med medlemmarna.

Remissen avser *Beslut om samråd avvikelsemeddelande 4 Järnvägsnätsbeskrivning 2022* daterad den 2021-08-24, med besked om att samrådstiden var förlängd till 2021-09-28. Svensk Kollektivtrafik har under remisstiden efterfrågat material som ligger bakom förslagen. Bakgrundsmaterialet skickades sedan till Svensk Kollektivtrafik under vecka 38, endast några arbetsdagar innan remisstiden gick ut. Materialet består av tre dokument varav två är märkta som arbetsmaterial och den tredje är rapporten Risk- och konsekvensanalys, Uppdaterad orsakskodlista och principer för orsakskodning, Version 1.0 daterad 2021-09-22.

Svensk kollektivtrafik anser remissförfarandet mycket bristfällig. Enbart det som är nytt anges utan någon förklaring kring vilka förändringar är och varför dessa förändringar sker. Ett underlagsmaterial skickas först när detta efterfrågas och skickas när remisstiden nästan är slut. Underlagsmaterialet skickas utan förklaring och är bristfällig då största delen fortfarande klassas som arbetsmaterial. Status för dessa dokument är därmed oklar och innebär svårigheter att uttala sig om det som anges i dessa dokument.

Förankring bakåt i vår organisation har inte kunnat ske. Det borde dock vara i Trafikverkets intresse att organisationer såsom Svensk Kollektivtrafik kan få en möjlighet att förankra sina svar bland medlemmarna och att Trafikverket därmed få ett samlat svar från ett flertal organisationer inom järnvägssektorn. För detta krävs en skälig remisstid och att det komplette underlaget skickas ut i god tid. I annat fall finns stor risk att ett flertal organisationer inte kommer att kunna hantera denna remiss och att Trafikverket får in flera remisser som spretar i sina svar. Vi anser att detta är en stor nackdel för järnvägsbranschens utveckling som helhet. Dessutom är vår uppfattning av de förändringar som förslås är att dessa potentiellt kan innebära stora förändringar för branschen. Det är därmed av största vikt att remissen är bred och sker utifrån ett komplett underlag.

Svensk Kollektivtrafik vill särskild ange synpunkter på den förändring som föreslås i avsnitt 5.7.1. Kvalitetsavgifter och Avsnitt 5.7.4 Skyldighet att betala kvalitetsavgifter. Trafikverket förslår en förändring som reglerar kvalitetsavgifter för merförseningar. Tidigare har det funnits undantag för Järnvägsföretagen när koderna JDE tilldelas, genom Trafikverkets förslag kommer Järnvägsföretagen att vara skyldiga till att betala kvalitetsavgifter vid tilldelning av alla orsakskodningen J. Detta ändrar de ekonomiska spelregler i branschen och kräver därför en varsam hantering och noggrann analys av



konsekvenserna och inte minst en bred och tidig förankring bland branschen aktörer. Vi är inte medveten att en sådan process har skett, och om den har skett borde dokumentation bifogas detta meddelande.

Generellt är Svensk Kollektivtrafik inte emot den principen där den som förorsakar en försening ska drabbas ekonomisk och att det behöver hanteras lika för alla aktörer inom branschen. Förorsakar ett järnvägsföretag förseningar då bör detta få ekonomiska följder precis som när Trafikverket ligger bakom en försening.

Utifrån det översikt som presenteras i det utskickade arbetsmaterialet kan Svensk Kollektivtrafik konstatera att de förändringar som föreslås är betydande. Många nya förseningskoder tillkommer och många försvinner. Även här framgår inte skälen till förändringen och hur detta är förankrad inom branschen. Den riskanalysen som bifogas anger enbart deltagande från Trafikverket och med fokus på risker för Trafikverket. Riskanalysen identifierar ett flertal risker som klassas som icke acceptabel och där i så fall en åtgärd krävs. Ett antal åtgärder anges för att minska risken men inget om ett eventuellt genomförande av dessa åtgärder. Svensk Kollektivtrafik dra slutsatsen att stora förändringar föreslås med oacceptabla risker som följd och som står utan åtgärd. Det hade varit rimligare att komma med ett förslag där redan dessa risker var åtgärdade.

När det gäller de övriga förslagen i remissen har Svensk Kollektivtrafik inte kunnat sätta sig in i materialet och inte kunna ta ställning på grund av den begränsade remisstiden.

Sammanfattningsvis anser Svensk Kollektivtrafik att flera av de förändringar som föreslås i avvikelsemeddelande 4 Järnvägsnätsbeskrivning 2022 kan vara bra, men att hanteringen brister på ett flertal punkter och att vi på grund av detta anser att ändringar enligt avvikelsemeddelande 4 Järnvägsnätsbeskrivning 2022 inte ska genomföras såsom föreslås. Vi föreslår i stället att Trafikverket hanterar de enklare ändringar av beskrivningar av den tekniska status av anläggningar genom ett nytt avvikelsemeddelande och att de övriga föreslagna ändringar hanteras i en process där branschen får möjlighet att påverka, ges en möjlighet till insyn och samsyn, så att de förändringar som föreslås på sikt leder till en mer ändamålsenlig hantering av störningar i järnvägssystemet. Lämpligen bör dessutom tiden mellan beslut och genomförande vara längre för att parternas rutiner och system ska kunna ges möjlighet att anpassas till de nya förutsättningarna.

Trafikverkets kommentar:

Tidpunkten för införandet av ny orsakskodlista för merförseningar är framskjuten.

Bilaga 1, Härledning från Green Cargo

Syfte:

Att införa en härledningsfunktion som ett verktyg för mer korrekta och effektiva analyser av punktlighet. Att skapa ett för TTT gemensamt sätt att analysera/tolka samt kommunicera tågförseningar och bristande punktlighet med övriga aktörer inom järnvägsbranschen så att vi arbetar med rätt frågor i rätt forum och därmed kan förbättra vår punktlighet och leverans till kund.

Bakgrund:

SJ utvecklade i början av 1990-talet system för att härleda förseningar till dess rotorsak. SJ sålde systemen till Banverket/Tågtrafikledningen 1996 som alltså ägt och förvaltat de av SJ utvecklade datasystemen (TFÖR, ORUP och MAPS) för rapportering och uppföljning av punktlighet och störningar. Trafikverket bedrev tidigt 2010-tal ett projekt Gigant som ledde till att de gamla systemen, stordatorsystemet TFÖR som hade passerat sin livslängd, lades ned och nya hade utvecklats. I samband med denna förändring så förändrades även metodiken för hur en försening skulle orsakskodas så att den primära orsakskoden skulle följa med i alla kommande merförseningar.

SJ på 1990-talet, som då även hade trafikledningen inom sin organisation, hade valt att orsaksrapportera genom att i många fall beskriva symtomen vid tågförseningar. Anledningen till ambitionsnivån symptombeskrivning var att det bedömdes svårt och tidskrävande för Trafikledningen att via orsakskodning, i det operativa direkt peka ut rotorsaken och därmed den ansvariga parten. Istället skapades systemet ORUP vars syfte var att härleda symptomen (tågmöte, förbigång, omlopp etc) till dess rotorsak.

ORUP härledde sekundärt rapporterade orsakskoder såsom ex "möte", "förbigång" och "tåg före" till primärt rapporterade orsakskoder exempelvis "Sen avgång från Godsterminal = dagens sent från Depå", fordonsfel eller växelfel. ORUP följde ett antal komplicerade beräkningsregler som var anpassade för att studera tågföring som en helhet. Som bilaga läggs en beskrivning hur ORUP var uppbyggt och där inser man att lämpligheten att applicera detta data på enskilda tåg kunde ifrågasättas, syftet var istället att se hur exempelvis fordon och infrastrukturen påverkade helheten.

Trafikverket har under senare år utvecklat en härledningsfunktion som kan användas via LUPP. Men dagens arbetssätt med att alltid sträva efter att rapportera rotorsaken även vid följdförseningar gör att härledningsfunktionen har liten verkan. För att återgå till att ge härledningen full kraft så måste orsaksrapporteringen ändras till att orsaksrapportera följdförseningar exempelvis tågmöte som just tågmöte plus tågnummer på det tåg man möter. En förenkling av Trafikledningens arbete, minskade felkällor och istället maskinellt härleda och analysera rotorsaker.

Koppling till JDE, Sent från depå

TFÖR-koden O30 (Sen avgång från Godsterminal) infördes 1996 som en anpassning till att Trafikledningen skulle rapportera symptom, den verkliga orsaken till förseningen lämnades till dåvarande SJ Gods att förklara eftersom de hade kännedom om de bakomliggande orsakerna som inträffat på bangården.

För att ge SJ Gods möjlighet att klara av denna uppgift skapades en ny rapporteringsfunktion i TFÖR. Denna funktion innebar att godsoperatören skulle "K-rapportera", d v s tidsrapportera till Trafikledningen att tåget är klart för avgång. Gällde alla tåg och vid eventuella förseningar skulle dessa rapporteras med G-koder (koder som var anpassade för godsoperatörer).

Detta upplägg lever kvar än idag. Skillnaden är att orsakskoden numera benämns JDE (Sent från depå) och att K-rapport görs via MobiSir alternativt Här&Nu. G-koder finns inte längre utan den ordinarie orsakskodlistan ska användas.

Genom projektet nya orsakskoder så kommer JDE att tas bort och tanken är istället att en orsakskod som beskriver just orsaken till utgångsförseningen från depå ska användas. Detta är hela branschen överens om och är enligt mig helt rätt väg att gå. Men för att det ska fungera och att det inte ska rapporteras godtycklig orsakskod behöver vi enligt mig göra två korrigeringar. Den första är att JF ska orsaksrapportera utgångsförseningarna och den andra att härledningsfunktionen sätts i fokus. Inte ens personalen i Tornen på en rangerbangård känner alltid till rotorsaken utan måste ges möjlighet att peka på följdförseningar som skett på grund av sent ankommande tåg. Omkopplingstiden av vagnar mellan olika tåg på en bangård är mellan 1:30 h och 2:20 h beroende på typ av bangård. I de fall omkopplingstiden innehålls men tåget ändå avgår sent så beror det som regel på ett försenat ankommande tåg. Då är förslaget att det görs en sekundär rapportering exempelvis "anslutning från tåg X" och låter härledningsfunktionen ta reda på varför tåg X var sent.

Fördelar och utmaningar med förändrad metodik vid orsaksrapportering

Fördelar

- Enklare orsaksrapportering för Trafikledningen och andra rapportörer
- Mindre risk för felaktiga orsaksrapporter
- Underlag att studera följdförseningar som vi till stor del saknar idag
- Bättre underlag för analyser och därmed bättre möjlighet till korrekta åtgärder
- Enad bild av bakomliggande orsaker till förseningar
- Rätt tillfälle att ändra när vi ändå ska implementera en ny orsakskodlista

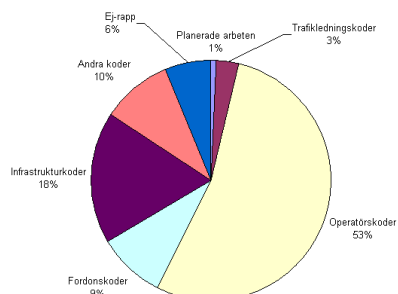
Utmaningar

- Utbildning av Trafikledningspersonal
- Oklar påverkan på kvalitetsavgiftssystemet

Beskrivning av hur data kunde analyseras med den gamla metodiken, data avser godståg under mars 2001 (baka in kommentarer kring resandetåg också)

Figur 1 visar det normala, läs det vanligaste, sättet att redovisa orsaksfördelning. Begreppet "Totalt primärt orsakad" motsvarar primärt rapporterat + av ORUP härledda störningar.

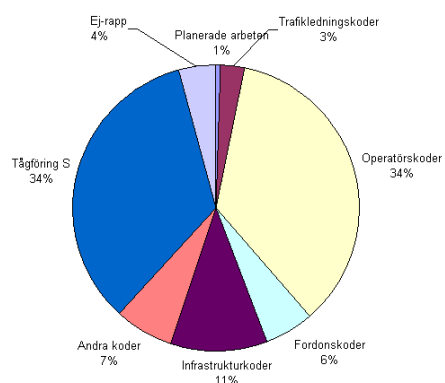
Figur 1
Orsaksfördelning enligt ORUP för Godståg (Fjärr, System och övr G-tåg), "Totalt primärt orsakad" under mars 2001



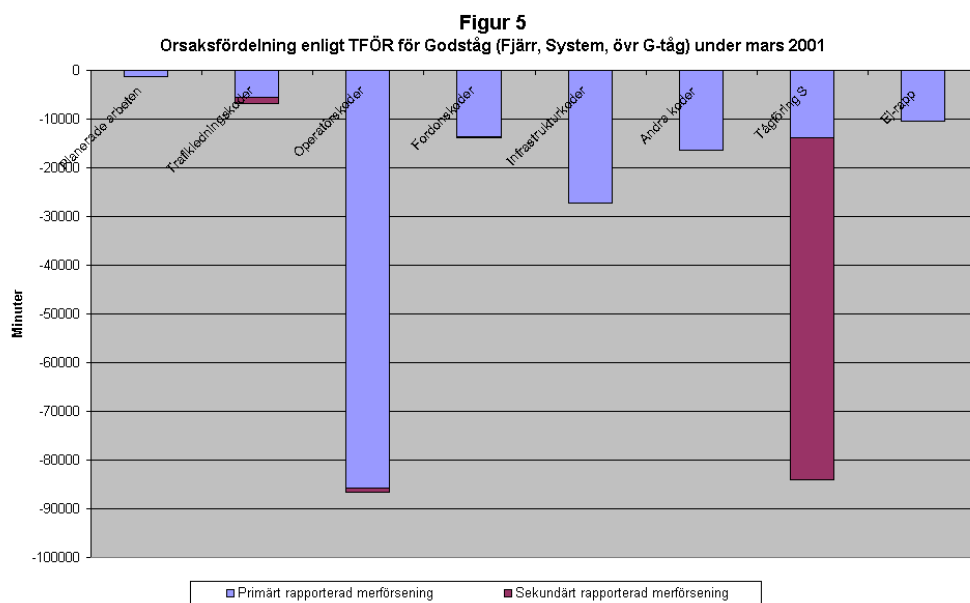
Figur 2 visar störningsmängd per grupp av orsakskoder, blått visar den primärt rapporterade merförseningen och rött visar den av ORUP härledda merförseningen. Redovisningsmetoden är enligt samma princip som i figur 1.

Figur 4 visar orsaksfördelning enligt rapporter i TFÖR utan att ORUP har härlett sekundära förseningar. Begreppet "Totalt rapporterat" motsvarar primärt rapporterat + sekundärt rapporterat .

Figur 4
Orsaksfördelning enligt TFÖR för Godståg (Fjärr, System och övr G-tåg), "Totalt rapporterat" under mars 2001



Figur 5 visar störningsmängd per grupp av orsakskoder, blått visar den primärt rapporterade merförseningen och rött visar den sekundärt rapporterade merförseningen. Redovisningsmetoden är enligt samma princip som i figur 4.



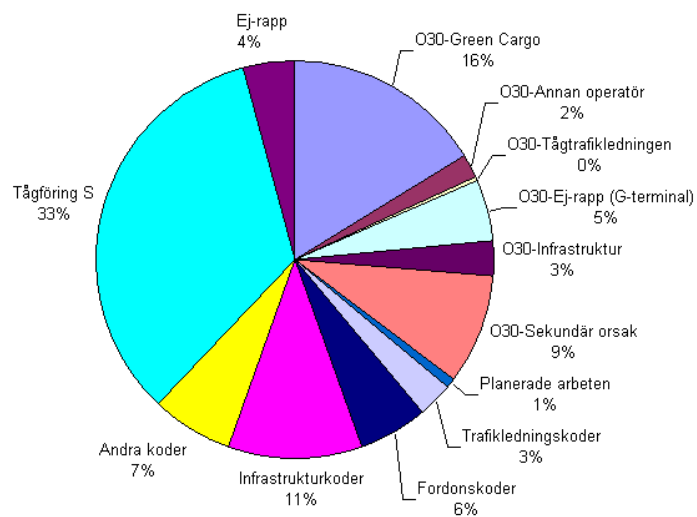
Nedanstående tabell visar utfall av G-kodningen för Green Cargo bangårdar under mars 2001 för Godståg (Fjärr, System och övr G-tåg).

"Ansvar"	G-kod	Godståg
Annan Operatör	SENT FRÅN RAIL-COM	-412
Annan Operatör	SENT FRÅN MATARBOL	-10
Annan Operatör	ANNAN OPERATÖRSORS	-414
		-836
Ej	Ejorsak	-12860
Green Cargo	INV VAGNAR FR KUND	-1621
Green Cargo	REP UTÖVER PLAN	-169
Green Cargo	VXLTID EJ TILLRÄCK	-1860
Green Cargo	FÖRARUPPGIFT	-88
Green Cargo	VAGNSTEKNISKT FEL	-1257
Green Cargo	LASTKONTROLL	-20
Green Cargo	SAMMAMSLAGN AV TÅG	-260
Green Cargo	DATARAPPORTERING	-1013
Green Cargo	SENT FRÅN SJGODS	-1884
Green Cargo	FORDONSORSAK	-2037
Green Cargo	LOK-PS SAKNAS	-2349
Green Cargo	ÖVERSKRIDEN KLARGÖRINGSTID	-494
Green Cargo	LOKSKADA	-2326
Green Cargo	LOK FELVÄXLAT I STALL	-123
Green Cargo	SERVICETID ÖVERSKRIDEN	-8
Green Cargo	LOK FELBEORDRAT	-38
Green Cargo	STATIONÄR PS SAKNAS	-784
		-16331
Infrastruktur	RANGERANLÄGGNING	-921
Infrastruktur	BROMSPROVNINGSANL	-727
Infrastruktur	INFRASTRUKTURORSAK	-4864
		-6512
Sekundär	INV VAGNAR FR TÅG	-6203
Sekundär	OMLOPP	-5402
Sekundär	VAGNANHOPNING	-2546
Sekundär	VÄXL UTÖVER PLAN	-937
Sekundär	RANGER UTÖVER PLAN	-123
Sekundär	OMLOPP LOK-PS	-1164
Sekundär	LOKOMLOPP	-2646
		-19021
Tågtrafikledningen	TRAFIKLEDN ORSAK	-720

Figur 6 visar orsaksfördelning enligt Tågtrafikledningens och Green Cargo rapporter i TFÖR, utfallet för TFÖR koden "Sen avgång från G-terminal" har ersatts av utfallet för G-kodningen.

Figur 6

Ansvarsfördelning enligt TFÖR för Godståg (Fjärr, System och övr G-tåg), "Totalt rapporterat" samt uppdelning av koden "Sen avgång från G-terminal" med hjälp av G-koder under mars 2001



Härledning i Orup

Nedan beskrivs kortfattat Orup:s härledning. Texten är skriven av Lennart Swahn år 1996, DSE.

1 Urvalskriterium för härledning av sekundärstörning

De sekundärstörningar som är aktuella för härledning skall uppfylla följande villkor:

- Tågets utgångsdatum (datu) skall vara lika med angivet körningsdatum
- Ett orsakande tåg (otag) skall finnas
- Absolut försening (minu) skall vara minst 5 minuter
- Merförsening sedan föregående rapport (diff) skall vara minst 5 minuter

Rapporter som uppfyller ovanstående villkor söks ut och lagras i en temporärtabell som första steg i härledningsrutinen.

Rapporterna härleds därefter en i taget via anrop till härledningsfunktionen varefter härledningsresultatet (primärstörning(ar) kopplade till aktuell sekundärstörning) lagras och den aktuella rapporten raderas ur temporärtabellen. Detta fortsätter tills tabellen är tom, dvs, då det inte längre finns några sekundärstörningar kvar att härleda.

2 Härledningsfunktionen

Denna funktion utför härledningen av en sekundärstörning. Funktionen anropas med ett antal argument (parametrar), bl a tågnummer, orsakande tågnummer, rapportdatum och rapporttidpunkt.

Härledningsfunktionen söker ut och kontrollerar rapporter för det orsakande tåget (i fallande tidsordning, inklusive eventuell tågkedja), och lagrar påträffade primärstörningar i tabellen för härledningsresultat.

Om ytterligare orsakande tåg påträffas anropas härledningsrutinen via rekursion (vidarehärledning)

2.1 När är härledningen klar?

Härledningen avbryts då något av följande inträffar:

- Orsakande tåg har varit i tid
- Den första rapporten för orsakande tåg har behandlats (dvs, slut på data)
- Alla rapporter från sekundärstörningens tidpunkt - 24 timmar har kontrollerats. Härledningen utförs alltså maximalt ett dygn bakåt i tiden.

Om "vidarehärledning" fortsätter därefter härledning med nästa rapport från den punkt funktionen anropades, i annat fall är härledningen av aktuell sekundärstörningen avslutad.

2.2 Regler för kontroll av rapporter för orsakande tåg

- Rapporter utanför tidsintervallet (dvs, aktuell sekundärstörnings datum och klockslag - 24 timmar) ignoreras
- Om orsakande tåg ingår i en tågkedja behandlas även alla rapporter för de föregående tågen i kedjan
- Rapporter där orsakande tåg är samma som aktuellt tåg för härledning ignoreras
- Rapporter där orsakande tåg ingår tidigare inom samma tågkedja som aktuellt tåg ignoreras
- För varje rapport tas hänsyn till eventuell inkörd tid. Denna jämförs mot minu och diff och används senare för att beräkna primärstörningens relativa andel av sekundärstörningens försening. Denna term kallas "maxminu"
- Om orsakande tåg finns sker vidarehärledning

3 Beräkning av primärstörningens andel av sekundärstörningens försening

Då alla primärstörningar för en sekundärstörning har funnits beräknas respektive primärstörrnings andel av förseningen, $ddiff$.

Samtliga "maxminu"-värden (se 2.2) för en sekundärstörning adderas, och $ddiff$ för varje primärstörning beräknas enligt nedanstående formel:

$$ddiff = \text{maxminu} / \text{sumdiff} * \text{diff}$$

där:

- $ddiff$ = Primärstörningens andel av förseningen (i minuter, två decimaler)
- maxminu = Primärstörningens bästa värde av minu, diff (med hänsyn tagen till inkörd tid)
- sumdiff = Summan av alla "maxminu"-värden (minuter)
- diff = Sekundärstörningens merförsening (minuter)

4 Exempel på härledning

På följande sidor visas ett exempel på hur härledningen går till.

Exemplet avser härledning av sekundärstörningar för tåg nummer 380, utgångsdatum 96-05-22.

Kommentarer:

1. Härledning kommer inte att utföras, eftersom merförseningen inte är på minst 5 minuter
2. Sekundärstörning funnen kl. 01.44, orsakande tåg 45521. Härledning kommer att utföras
3. Primärstörning funnen kl. 01.10 för tåg 380. maxminu sätts till -8.
4. Eftersom störningen inträffade kl. 01.44 tas poster som ligger efter i tiden bort för det orsakande tåget (rapporter inom perioden 01.52 - 02.30).
5. Primärstörning påträffad för tåg 45521 kl. 01.44. maxminu sätts till det bästa värdet av diff, minu och inkörd tid, i detta fall till värdet på minu = -11.
6. "Bästa" värde för inkörd tid sätts till -7 (kl. 23.32 och 23.11).
7. Primärstörning påträffad för tåg 45521 kl. 23.11. maxminu sätts till -7.
8. Kl. 22.57 har tåg 45521 varit i tid ($\text{minu} \geq 0$), och härledningen avslutas för detta tågnummer.

Beräkning av $ddiff$:

* $\text{diff} = -8$ för tåg 380 kl.01.44

* $\text{sumdiff} = \text{summan av maxminu-termerna} = -11 + -8 + -7 = -26$

-> medför följande tabell:

Tågnummer	Tidpunkt	minu	diff	inkörd tid	maxminu	ddiff
45521	01.44	-24	-11	saknas	-11	-3.38
380	01.10	-8	-8	saknas	-8	-2.46
45521	23.11	-7	-7	-7	-7	-2.15