



Transportstyrelsen  
Jenny Gustafsson Brandt  
E-post: [Jenny.GustafssonBrandt@transportstyrelsen.se](mailto:Jenny.GustafssonBrandt@transportstyrelsen.se);

## Tågoperatörernas svar på Transportstyrelsens frågor om kvalitetsavgifterna

### *Transportstyrelsens frågor:*

#### *- Har trafikstörningarna minskat så som man hoppades? Har punktligheten ökat?*

Svar: De totala trafikstörningarna har inte minskat och punktligheten har inte ökat. Enligt Trafikverket var punktligheten under perioden maj – juli 2014 den lägsta på fyra år.

Tågoperatörerna har dock minskat sin andel av de totala kvalitetsavgifterna, medan Trafikverkets andel har ökat.

#### *- Vad har fungerat och vad har fungerat mindre bra?*

Svar: Det finns fortfarande alltför stora brister i orsakskodningen. Enligt Tågoperatörerna sker fortfarande en lika stor andel rättelser efter påpekande till Trafikverket.

Sen från depå saknar bakomliggande orsakskodning, varför det inte är möjligt att följa upp orsakerna till förseningen i efterhand.

En avgörande framgångsfaktor är att den första rapporteringen från driftsledningscentralen är rätt. Följdeckeffekterna av ett kodningsfel i starten är mycket stora och inte överblickbara.

Primärorsaken kvarstår i alla händelser efter t.ex. en lokskada. Sekundäreffekterna kodas på samma sätt som primärorsaken istället för att koda den verkliga följdverkan, t.ex. sent tåg, annan prioritering av tåg. Om kodningen sker på här föreslaget sätt går det att härleda i efterhand vad som inträffat. Om alla efterföljande händelser kodas med samma kod som primärorsaken bortfaller den möjligheten och förbättringsarbetet i trafikledningen kan utebli.

#### *- Har avgifterna haft den avsedda styrande effekten?*

Svar: Tågoperatörerna har tidigare haft fokus på de större trafikstörningarna. Kvalitetsavgifterna har lett till ett ökat fokus och en större medvetenhet om de mindre störningarna.

Felkodningen kan ibland upplevas som stelbent och orättvis för godstrafiken.

Kvalitetsavgifterna för Trafikverkets del är alldeles för låga för att driva Trafikverkets kvalitetsarbete avseende infrastrukturen.

Tågoperatörerna har höga omkostnader i samband med förseningar och avbrott, vilket torde vara en starkare drivkraft än kvalitetsavgiften. 2015 höjs avgifterna väsentligt, vilket kan få effekter för tågoperatörerna.

#### *Förslag till förbättringsåtgärder*

- JNB borde tydligt ange hur punktligheten ska mätas.
- Kvaliteten i orsakskodningen bör höjas. Trafikverket ansvarar ensidigt för orsakskodningen samtidigt som man är den ena av parterna. Felaktig orsakskodning av Trafikverket borde också ha en avvikelsekod och avgiftsbeläggas för att öka kvaliteten. Tågoperatörerna föreslog en avgift för felaktig kodning om 1000 kr/upptäckt felaktighet. Det skulle ge tågoperatörerna incitament att anställa en person som följer upp orsakskodningen, utan att ådra sig ökade kostnader. Trafikverket återkom efter rätt envisa förhandlingar med ett förslag om 500 kr. Därefter bortföll avgiften eftersom den ansågs strida mot järnvägslagen.
- Kvalitetsavgiften för infrastrukturfel borde vara väsentligt högre än för operatörsfelen för att kunna få en kvalitetsdrivande effekt för Trafikverket.
- Inför kodning (egna koder) av sekundära orsaker efter en primär händelse. Funktionen finns även i Trafikverkets nya system, men används inte.
- Idag används MobiSIR/GSM-R vid felrapportering. Föraren slår en fyrsiffrig kod, Trafikledningen identifierar lokalisering mm och trafikleder utifrån MobiSIR-kontakten. MobiSIR-funktionen skulle kunna utvecklas så att föraren skulle kunna skicka felorsaken direkt via MobiSIR och på så sätt sköta orsakskodningen i realtid. MobiSIR skulle dessutom snabbt kunna utvecklas ett steg till genom att införa en tredje funktion – att föraren rapporterar uppgifter om infrastrukturen i övrigt (sly, behov av trädsäkring etc).

Tågoperatörerna presenterade förslagen till förbättringar i MobiSIR till Trafikverkets ledning 2013, som då tyckte det var bra förslag. Såvitt vi vet är den ännu inte på Trafikverkets agenda.

I övrigt hänvisar vi till Riksrevisionens rapport 2013.

Stockholm 2014-09-05

Med vänliga hälsningar

Branschföreningen Tågoperatörerna



Christel Wiman

