

REDOVISNING

2010-11-18

Ärendenr: TRV 2010/27067



TRAFIKVERKET

Trafikverket

Besöksadress:
Telefon:
Texttelefon: 0243-750 90
www.trafikverket.se
registrator@trafikverket.se

Håkan Dahkvist, Tjfa
Försäljning

Direkt: 0243-44 56 31
Mobil:

Diariet

Redovisning av samrådssvar, samråd avvikelsemeddelande 4, Järnvägsnätsbeskrivning 2011

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet om avvikelsemeddelande 4, Järnvägsnätsbeskrivning 2011 och Trafikverkets respons på dessa.

Björn Östlund
Chef Trafik

2010-11-18
Ärendenr: TRV 2010/27067
Projektnr:

Sändlista

Stockholmståg KB
Trafikverkets webbplats

Innehållsförteckning

Redovisning av samrådssvar, samråd avvikelsemeddelande 4, Järnvägsnätsbeskrivning 2011	1
Sändlista	2
Yttranden och kommentarer om del 1	3
Allmänt	3
Yttrande från Stockholmståg KB	3
6.2.5 Underlag för avgiftsberäkning - Yttrande från Stockholmståg KB	3
6.4 Incitament för högre kvalitet - Yttrande från Stockholmståg KB	4
6.5.2 förseningar/inställda tåg till slutstation – Yttrande från Stockholmståg KB	5

2010-11-18
Ärendenr: TRV 2010/27067
Projektnr:

Yttranden och kommentarer om del 1

ALLMÄNT

YTTRANDE FRÅN STOCKHOLMSTÅG KB

Stockholmståg väljer att kommentera de punkter som är relevanta för oss och vår trafik. Man måste då ha i beaktande att pendeltågstrafik i storstadsområden, och då främst i rusningstid, inte direkt kan jämföras med annan tågtrafik. Under maxtimmen på morgonen passerar 29 av våra tåg Stockholm C, och samtliga dessa har en belastning på mellan 500 och 1000 resenärer. Till detta skall läggas andra operatörers tåg. Detta ställer stora krav på infrastrukturens tillförlitlighet men också på möjlighet att omdisponera resurser snabbt, att kunna sätta in ett nytt fordonssätt vid försenade/inställda avgångar (s.k. nyutrustning), att utan dröjsmål erhålla körplaner för att undanröja hindrande fordon etc.

Trafikverkets kommentar:

Yttrandet föranleder ingen kommentar.

6.2.5 UNDERLAG FÖR AVGIFTSBERÄKNING - YTTRANDE FRÅN STOCKHOLMSTÅG KB

Pendeltågstrafiken i Stockholm är beroende av möjligheten att vid trafikstörningar på minuten kunna ändra i planeringen, skifta fordon mellan avgångar, nyutrusta försenade/inställda tåg mm. Att ställa ett krav på fullständig rapportering i OPERA innan tågets avgång, och dessutom belägga detta med en straffavgift, stoppar effektivt möjligheten till operativ störningsbekämpning. Det kommer också resultera i att vi avvaktar med att flytta utbyta fordon för att undvika extra pålagor, vilket medför spårbrist. Som vi ser det har TRV ingen nytta av att dessa uppgifter till 100% finns inrapporterade innan tågets avgång.

Vår uppfattning är, då tågen dels är försedda med MobiSIR och dels ryms på alla spår/plattformar som är avsedda, att det måste räcka att vi rapporterar in uppgifterna kontinuerligt med ett visst tidsintervall, och att de uppgifter som ändras i operativt läge uppdateras successivt. Vi har också haft kontakt med systemägaren för OPERA som anser att detta är fullgott för avgiftsberäkningen, vilket torde vara det enda användningsområdet för uppgifterna.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket anser att de krav på uppgifter som anges i bilagan är av stor betydelse för en trafiksäker och effektiv tågdrift, vilket bl. a. även baseras på det faktum att Transportstyrelsen i samband med ett tidigare tillsynsärende påpekat kravet att Trafikverket ska ha tillräcklig information om den trafik som ska köras

2010-11-18

Ärendenr: TRV 2010/27067

Projektnr:

innan den startar. Tidigare erfarenheter från olyckor bl.a. i Norge visar att risken olyckor och konsekvensen av dessa ökar dramatiskt när operativ driftledning inte har tillgång till viktiga uppgifter. Trafikverket nyttjar delar av dessa uppgifter för att säkerställa en rättvisande fakturering. Sammantaget gör Trafikverket den bedömningen att det är av stor vikt att de uppgifter som verket ställer krav på i bilagan behövs för att säkerställa en trafiksäker drift och trafik samt rättvisande fakturering. Stockholmstågs synpunkter föranleder därför ingen åtgärd.

6.4 INCITAMENT FÖR HÖGRE KVALITET - YTTRANDE FRÅN STOCKHOLMSTÅG KB

Vi välkomnar en modell för incitament för punktlighet och regularitet. Det måste dock styra mot förbättringar, och inte enbart en ökad administration. En incitamentsmodell måste också styra ett förändrat beteende i planering och operativ drift.

Trafikverkets kommentar:

Modellen är frivillig och på försök och är ett första steg för att möta kommande lagstiftning. Trafikverket har med parametrar som styr mot en bättre planering och operativ drift. Ambitionen är att skapa rätt styrsignaler i respektive organisation och att försöka hålla nere administrationen på en rimlig nivå.

2010-11-18
Ärendenr: TRV 2010/27067
Projektnr:

6.5.2 FÖRSENINGAR/INSTÄLLDA TÅG TILL SLUTSTATION – YTTRANDE FRÅN STOCKHOLMSTÅG KB

Vi ser positivt på att de banor som får en sjudubblad tåglägesavgift i T11 åtminstone tillmäts något högre värde vid ett reklamationsförfarande. Vi ser också positivt på möjligheten att reklamera tåglägen som inte levererats enligt avtal, bara detta ger en styrande effekt mot förbättrad kvalitet. I den presenterade modellen upplever vi inte att detta incitament finns.

Tröskeln vid förseningar är för hög, och ersättningsnivån för låg för att spegla pendeltågstrafikens förutsättningar. I vår trafik har förseningar på 15 respektive 30 minuter redan inneburit att tåget har förlorat sin trafikuppgift. I vårt avtal med SL mäts tågen på 35 platser, och varje avläsning som är försenad tre minuter eller mer betecknas som underkänd. När förseningen överstiger 15 minuter likställs tåget med ett inställt tåg. Vi anser att ett tåg ska kunna reklameras redan på treminutersnivån. SL-trafiken transporterar i runda tal 260 000 resenärer en normal vardag, och en stor andel av dessa har bytesförbindelser till buss/tunnelbana etc. När vi i T11 får vidkännas avgiftshöjningar på ca 30 miljoner kr, utan att veta om dessa pengar kommer regionen till godo, så ter sig en återbetalning på runt 50 kr för ett inställt insatståg med uppemot 1000 resenärer som ganska blygsam. Ja, det är inte ens värt arbetet att ansöka om den.

Att ensidigt mäta tåget till sin slutstation är svårt att tillämpa på vår trafik. De tåg som går på våra stomlinjer är nästan uteslutande genomgående vid Stockholm C. Vi eftersträvar att i möjligaste mån nyutrusta kraftigt försenade eller inställda tåg vid Stockholm C, och då är det således inte möjligt att reklamera dem.

Om koden IFK inte ska ingå bland koder som utesluts ur reklamationsförfarandet så måste användningen av koden begränsas till de tillfällen TRV åberopar force majeure till följd av extrema väderförhållanden, och innan dess skall ett växelfel kodas som ett växelfel.

Att denna reklamationsmodell ska skötas manuellt är orimligt. Förfarandet måste automatiseras och hanteras av TRV system.

Trafikverkets kommentar:

Modellen med försenade/inställda tåg är ett första steg mot ett system för verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter. För 2012 kommer sannolikt en ny lagstiftning att gälla, vilket innebär nya förutsättningar för järnvägsbranschen. Trafikverket utvecklar i dialog med branschen en ny modell för framtiden.

När det gäller beloppen i "reklamationsmodellen" så är de baserade på en överenskommelse med branschföreningarna Tågoperatörerna och Svensk Kollektivtrafik som bygger på en balans mellan avgifter och det totala reklamationsbeloppet. Modellen är ensidig, medvetet enkel och är ett första försök att möta upp kommande krav på verksamhetsstyrning genom kvalitetsavgifter.

Stockholmstågs synpunkter föranleder ingen åtgärd. Trafikverket kommer att ta med de synpunkter som här har framförts i det utvecklingsarbete som pågår.

