

REDOVISNING

2014-07-02

Ärendenr: TRV 2012/881



TRAFIKVERKET

Trafikverket

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

Eva Bylander,Ska

Direkt: 010-123 14 30
Mobil:

Diariet
Enligt sändlista

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 11, Järnvägsnätsbeskrivning 2014

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemeddelande 11, Järnvägsnätsbeskrivning 2014 och Trafikverkets respons på dessa.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Hans Stenbacka'.

Hans Stenbacka
Chef Affärsutveckling
Kundnära tjänster

2014-07-02
Ärendenr: TRV 2012/881

Sändlista

AB Östgötatrafiken
Länstrafiken Örebro AB och Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland
Real Rail AB
SJ AB
Sörmlands kollektivtrafikmyndighet
Västtrafik AB
Trafikverkets webbplats

Innehållsförteckning

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 11, Järnvägsnätsbeskrivning 2014	1
Sändlista	2
Allmänt	3
Allmänt, Yttrande från Länstrafiken Örebro AB och Kollektivtrafiken i Västmanland	3
Allmänt, Yttrande från SJ AB	3
Allmänt, Yttrande från Sörmlands kollektivtrafikmyndighet.....	3
Allmänna avtalsvillkor	4
1.4.4 – Ersättning för merkostnader vid ändrad banstandard, Yttrande från AB Östgötatrafik	4
1.4.4 – Ersättning för merkostnader vid ändrad banstandard, Yttrande från Real Rail AB	4
1.4.4 – Ersättning för merkostnader vid ändrad banstandard, Yttrande från SJ AB...	5
1.4.4 – Ersättning för merkostnader vid ändrad banstandard, Yttrande från Sörmlands kollektivtrafikmyndighet.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.
1.4.4 – Ersättning för merkostnader vid ändrad banstandard, Yttrande från Västtrafik AB.....	5
2 – Föreskrifter, Yttrande från AB Östgötatrafik	6

2014-07-02
Ärendenr: TRV 2012/881

Allmänt

ALLMÄNT, YTTRANDE FRÅN LÄNSTRAFIKEN ÖREBRO AB OCH KOLLEKTIVTRAFIKEN I VÄSTMANLAND

Länstrafiken Örebro och Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland har mottagit brev gällande samråd om Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2014 och Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2015. Vi har inget att invända eller kommentarer i ärendet.

ALLMÄNT, YTTRANDE FRÅN SJ AB

SJ AB önskar att meddelanden om avvikelser från JNB meddelas skriftligen, via brev, i likhet med de grundläggande samråden.

Trafikverkets kommentar:

Under de senaste åren har vi arbetat efter rutinen att inbjudan till samråd skickas ut via post dessutom så skickas även Trafikverkets hantering av inkomna samrådssvar ut till alla svarande. I inbjudan till samråd finns alltid uppgifter om när och var ett beslutat avvikelsemeddelande publiceras.

Alla handlingar som rör avvikelsemeddelanden, samråd mm återfinns på www.Trafikverket.se. Genom att registrera sig till det RSS flöde som Järnvägsnätsbeskrivningens nyhetssida erbjuder så får man löpande, sig tillsänt via den vid registreringen uppgivna mejl-box kännedom om allt som sker med Trafikverkets Järnvägsnätsbeskrivning.

ALLMÄNT, YTTRANDE FRÅN SÖRMLANDS KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har tagit del av informationen kring samrådsprocessen gällande avvikelsemeddelandet 11 (JNB 2014) samt avvikelsemeddelandet 2 (JNB 2015) och har inga synpunkter på ändringsförslagen.

2014-07-02
Ärendenr: TRV 2012/881

Allmänna avtalsvillkor

1.4.4 – ERSÄTTNING FÖR MERKOSTNADER VID ÄNDRAD BANSTANDARD, YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIK

Gällande avvikelsemeddelande 11, järnvägsnätsbeskrivning 2014:

Svar: I ny lydelse i avsnitt 1.4.4 anges i femte stycket att JF till TRV skall inkomma med blankett "Ersättning för merkostnader vid ändring av banstandard" inom (30) dagar från den månadsperiod då merkostnaderna uppkom. ÖstgötaTrafiken anser att svarstiden är i kortaste laget. I sjunde stycket framkommer att TRV kommer att begränsa ersättningsstorleken till en total kostnad av 50 Mkr för tågplaneperioden 2014. ÖstgötaTrafiken befarar att berörda TRAV-ägare / JF ev. inte kan komma att få full täckning för sina merkostnader. Vi skulle vilja se att TRV på något sätt redovisar mer i detalj hur den procentuella proportionerliga fördelningen kommer att se ut.

Trafikverkets kommentar:

I praktiken innebär regeln med 30 dagar att man har 30-59 dagar från händelsen på sig att hantera och få fram nödvändiga underlag till resp. reklamation. Svarstiden är påkallad av de krav som framkommit att skyndsamt fastställa principerna och modellen i fråga. 50 Mkr är en skattad siffra och inte något som garanterar full kostnadstäckning, då begränsningar i omfattning finnes i modellens konstruktion. Redovisningen av den proportionerliga fördelningen i de fall den totala volymen överstiger 50 Mkr under året har förtydligats.

1.4.4 – ERSÄTTNING FÖR MERKOSTNADER VID ÄNDRAD BANSTANDARD, YTTRANDE FRÅN REAL RAIL AB

Real Rail AB har synpunkt på texten i Avsnitt 1.4.4 **"Ersättning för merkostnader vid ändrad banstandard"**.

Under stycket **"Som större trafikpåverkande banstandardförändring räknas"**

Real Rail menar på att vi saknar en punkt som vi vill ha med "Hastighetsnedsättningar som innebär att tåget tidigareläggs från avgångsstation 60 min"

I vårt fall är det aktuellt då vi akut fick lägga om ett långtgående tåg för att klara trafiken genom hela Sverige (Göteborg). Aktuellt tåg 42096-42097 jmf 42056-42057

Trafikverkets kommentar:

Tidigareläggning av trafik ingår idag inte i ordinarie kvalitetsmodell. Synpunkten är relevant och Trafikverket tar därför med sig den synpunkten i utvecklingen framåt av kvalitetsmodell.

2014-07-02
Ärendenr: TRV 2012/881

1.4.4 – ERSÄTTNING FÖR MERKOSTNADER VID ÄNDRAD BANSTANDARD, YTTRANDE FRÅN SJ AB

För det tillkommande avsnittet 1.4.4 i Allmänna avtalsvillkor, INB 20 14. har SJ AB nedanstående kommentarer.

När det gäller avsnittet om banstandardförändringar kommer det bli mycket svårt att leda i bevis om förseningen beror på den försämrade banstandarden eller har annan orsak. Om en ansökan avslås på grund av olika uppfattningar om skälet till förseningen bör det framgå hur beslutet överklagas. En förklaring av vad som avses med "den extraordinära situation" kan underlätta orsakskodningen. Tiden på >60 min är alltför lång, den borde reduceras kraftigt eller anpassas till tågresans längd.

Avgränsningen för vad som inte ska inräknas är allt för snäv, SJ AB har betydande kostnader som kan hänföras till utökad planeringsverksamhet samt till SJs skyldigheter gentemot resenärerna enligt EU-förordningen (1371/2007) om rättigheter och skyldighet för tågresenärer (främst ersättning av biljettpris) som vi bör erhålla ersättning för.

Att föreslå ett tak för denna typ av ersättning anser SJ AB är ett tankefel. Ersättning för merkostnader vid ändrad banstandard ska betalas av den som orsakar störning i systemet, att införa ett tak kan likställas med ett gemensamt ansvar för brister i infrastrukturen.

Trafikverkets kommentar:

Att knyta förseningen till "den extraordinära situationen" innebär att det endast är det ursprungliga tågläget som skulle ha trafikerat bandelen som omfattas. Inträffar förseningen och dess orsaker på annan sträcka ska det inte anses vara skäl till att kunna omfattas av ersättningen. Trafikverket har i och med modellen tagit ett ansvar utöver trafikeringsavtalet för ej planerade banstandardförändringar.

1.4.4 – ERSÄTTNING FÖR MERKOSTNADER VID ÄNDRAD BANSTANDARD, YTTRANDE FRÅN VÄSTTRAFIK AB

Västtrafik anser att det är bra att Trafikverket erbjuder möjlighet till ersättning för merkostnader vid ändrad banstandard.

Vi anser dock att den även bör omfatta merkostnader för planeringsverksamhet ersättning för uteblivna intäkter och utebliven goodwill.

Trafikverkets beslut om nedsatt hastighet kom oss extremt sent inför verkställighetsdatum, vilket för övrigt inträffade precis innan jul och nyårshelgen 2013-14. Västtrafik har av den anledningen fått beordra medarbetare att arbeta övertid på helger och kvällar, för att kunna informera våra kunder på ett relevant sätt.

2014-07-02
Ärendenr: TRV 2012/881

Västtrafik har förutom ökade kostnader för ersättningstrafik och andra ersättningar till operatör, även haft omfattande egna kostnader för ny trafikplanering, tidtabeller, personalurlistor och kundinformation. Härtill kommer ett omfattande resandebortfall och därav föranlett intäktsbortfall. Vi anser därför att Trafikverket även bör lämna ersättning för uteblivna intäkter och utebliven goodwill.

Trafikverkets kommentar:

Modellen kommer inte att omfatta några ytterligare kriterier för ersättning. Uteblivna intäkter och utebliven goodwill ersätts därför inte.

2 – FÖRESKRIFTER, YTTRANDE FRÅN AB ÖSTGÖTATRAFIK

2 - Föreskrifter - Ersatt dokument TDOK 2013:0601:

Svar: ÖstgötaTrafiken har inga synpunkter!