



Trafikverket
Järnvägsnätsbeskrivning
Samrådssvar
781 89 Borlänge
jnb@trafikverket.se

Datum: 2015-03-02

Er beteckning: TRV 2013/1565 och TRV 2014/919

Ert datum: 2015-02-16

Kompletterande remissvar avseende avvikelsemedelande 7 JNB 2015 och avvikelsemedelande nr 2 JNB 2016

3.4 Trafikrestriktioner

AVSNITT 3.4.1 SÄRSKILD INFRASTRUKTUR

Trafikrestriktionerna för bandelarna 111, 112, 113, 114, 116, 118

Trafikverket räknar upp ett stort antal bandelar där man använder samma formulering för trafikrestriktionen. Trafikrestriktionerna för de på sträckan Boden – Riksgränsen ingående bandelarna (111, 112, 113, 114 och 118) har följande lydelse: ”P.g.a. sträckans rådande banstandard kan hastighetsnedsättningar, avstängda spår, stax-förändringar m.m. komma ifråga vid behov”.

Branschföreningen Tågoperatörerna ställer sig mycket frågande till denna formulering av avvikelsemedelandet. BTO har medlemmar som löpande deltar i planerings- och revisionsmöten för Malmbanan, där representanter från underhållsentreprenörer och Trafikverkets egna projektledare och banarbetsplanerare deltar. Inte i något av dessa forum har det framkommit att Malmbanans standard är så dålig att man har behov av att sätta ner hastigheten enligt lydelsen i avvikelsemedelandet.

Formuleringen innebär att Trafikverket, i princip, begär carte blanche på att lägga ut vilka trafikrestriktioner som man för ögonblicket anser nödvändiga. Det framgår inte av avvikelsemedelandet om det finns någon övre gräns för hur många hastighetsnedsättningar som kan finnas, hur långa dessa får vara samt hur man ska återställa banan till normalt hastighet och kapacitet efter att en hastighetsnedsättning lagts ut. Branschföreningen Tågoperatörerna kan inte acceptera en skrivning som i princip ger fribrev för vilka åtgärder som helst, utan konsekvensanalys eller plan för hur hastighetsnedsättningen ska åtgärdas och tidsrymden för denna. Vi upplever det som att man med denna skrivelse använder JNB för att friskriva sig från konsekvenser av dålig banstandard, vilket vi inte kan acceptera. Det kan också bli aktuellt med ersättningsanspråk från BTO:s medlemmar vid kraftiga förseningar. Branschföreningen Tågoperatörerna vill därför starkt uppmana Trafikverket att helt slopa lydelsen ovan och precisera sina önskemål om hastighetsnedsättningar.

De tågägen som finns i nuvarande tågplan samt de som kommer att tilldelas i tågplan T16 kommer med formuleringarna i avvikelsemeddelandet inte att vara kvalitetssäkrade eller ens körbara beroende på vilka beslut Trafikverket tar. Tågägen som inte är kvalitetssäkrade är i sig ett brott mot TRAV-avtalet. Trafikverket kan med ett sådant beslut stjäla hela tågplanen, vilket medför ytterligare förseningar, fördröjningar i form av ökade transportkostnader och minskad kundnöjdhet. Tågplanens värde som planeringsförutsättning riskerar att helt åsidosättas till förmån för oplanerade hastighetsnedsättningar, avstängda spår och stax-reduceringar. BTO:s medlemmar ges heller inte någon chans att påverka detta utan tvingas istället rätta sig efter Trafikverkets sätt att organisera underhållsarbetet. Vi anser också att Trafikverket ska hålla sig till ordinarie processer för kommunikation kring hastighetsnedsättningar p.g.a. dålig banstandard (som regleras på annan plats i JNB).

Som Trafikverket känner till pågår förhandlingar mellan Branschföreningen Tågoperatörerna och Trafikverket i syfte att balansera TRAV, att i det läget införa nya obalanser där Trafikverket inte har några skyldigheter att upprätthålla banstandarden åtminstone en tågplan i taget vore ett stort steg bakåt.

Med vänlig hälsning

Branschföreningen Tågoperatörerna



Christel Wiman

VD



Lars Sandberg

Utredare