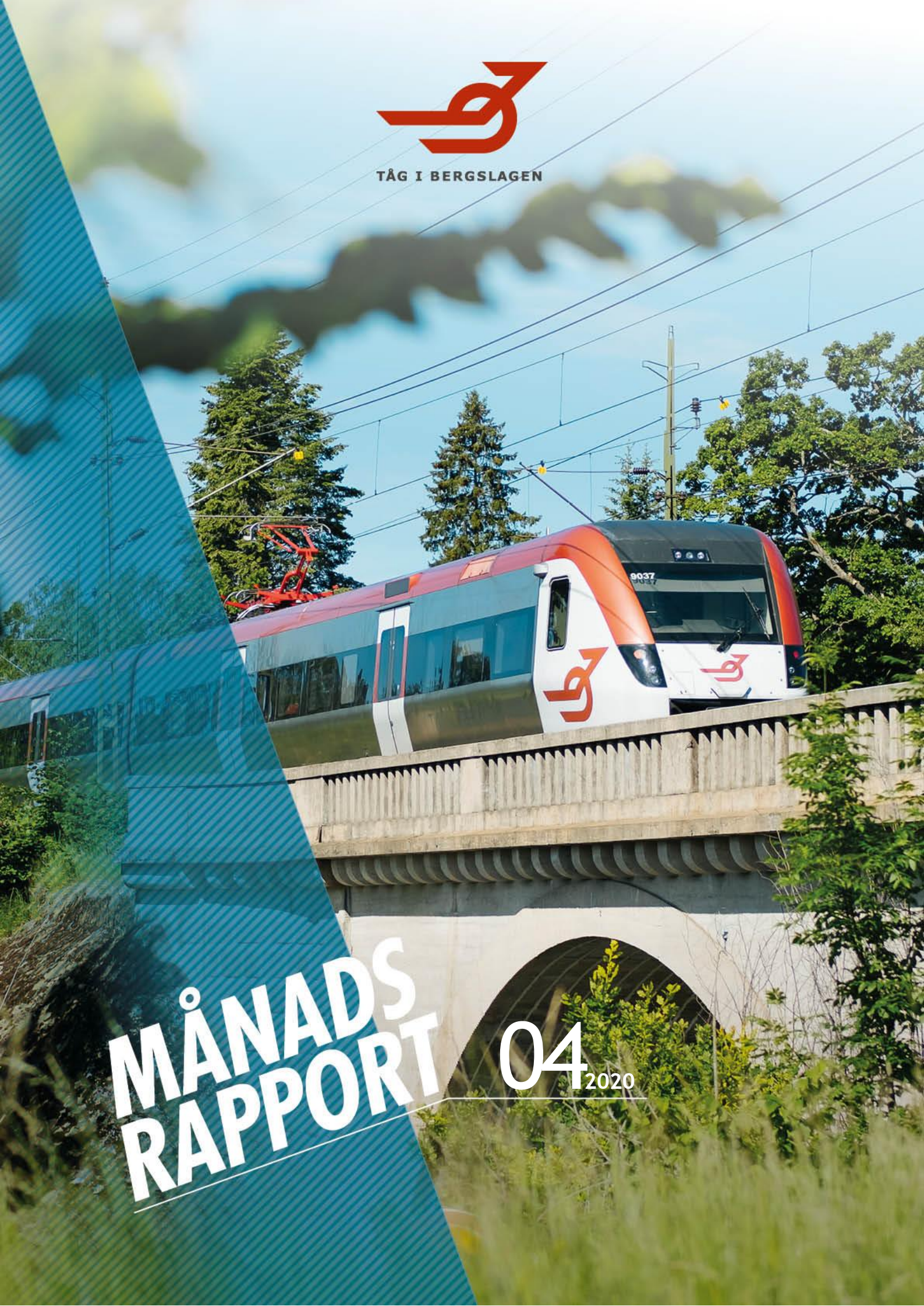




TÅG I BERGSLAGEN



MÅNADS RAPPORT

04 2020

AKTIVITETER

Följande aktiviteter har genomförts under mars

- Läget i trafiken, veckovisa avstämningar med respektive förvaltning
- Tjänstemannamöte i Borlänge inför T21
- Förvaltningschefs möte den 7/5

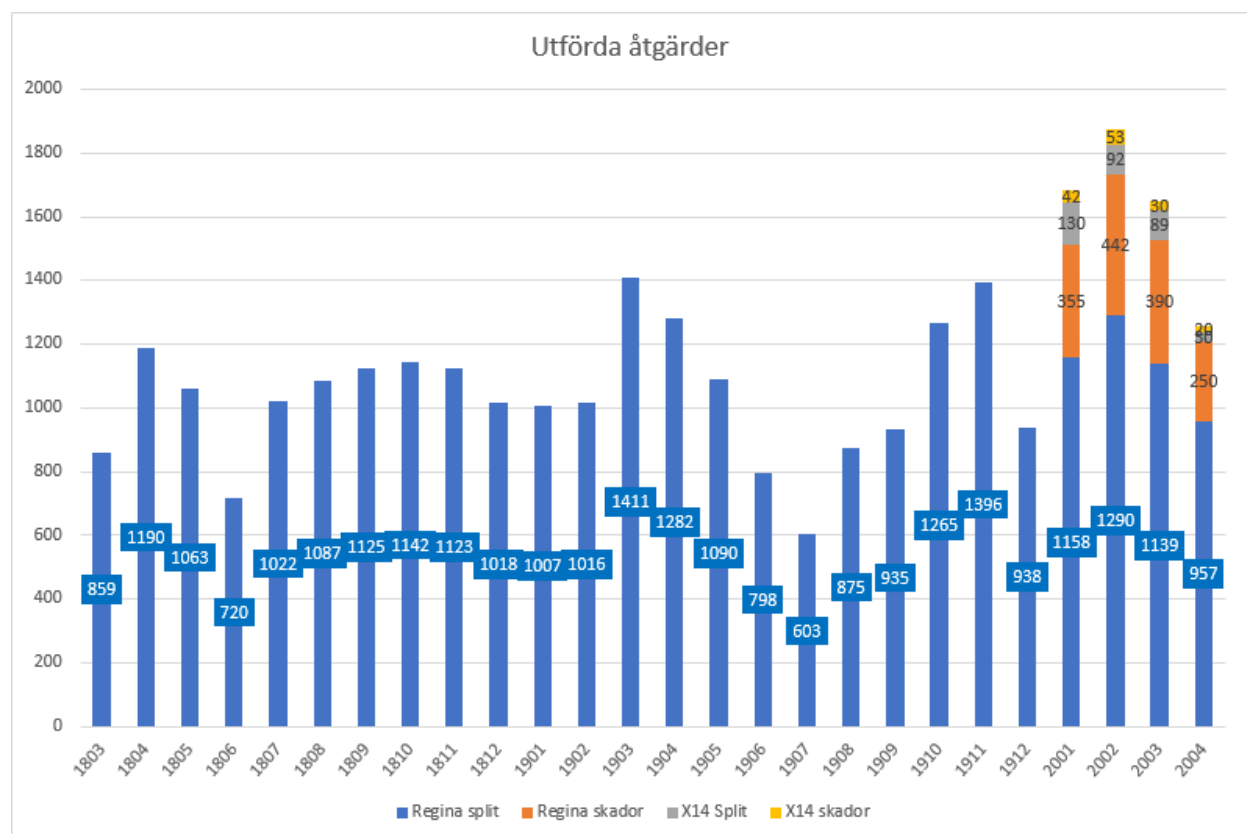
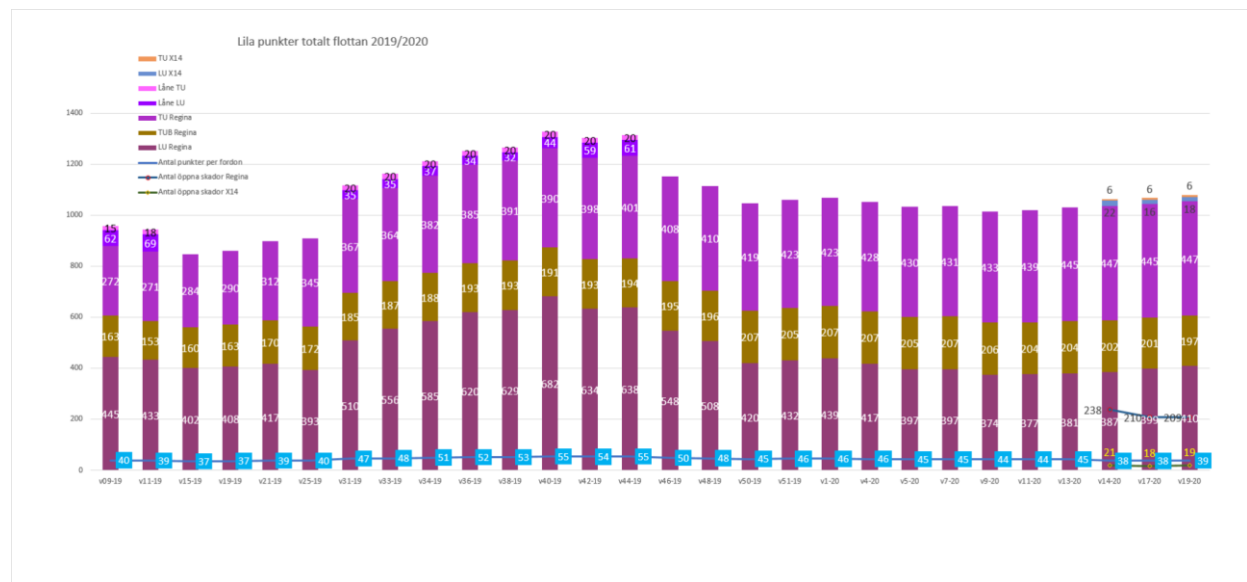
EKONOMI

Prognosen för 2020 per den 15 april pekar på en minskad kostnad för RKM på ca 13 miljoner kr.

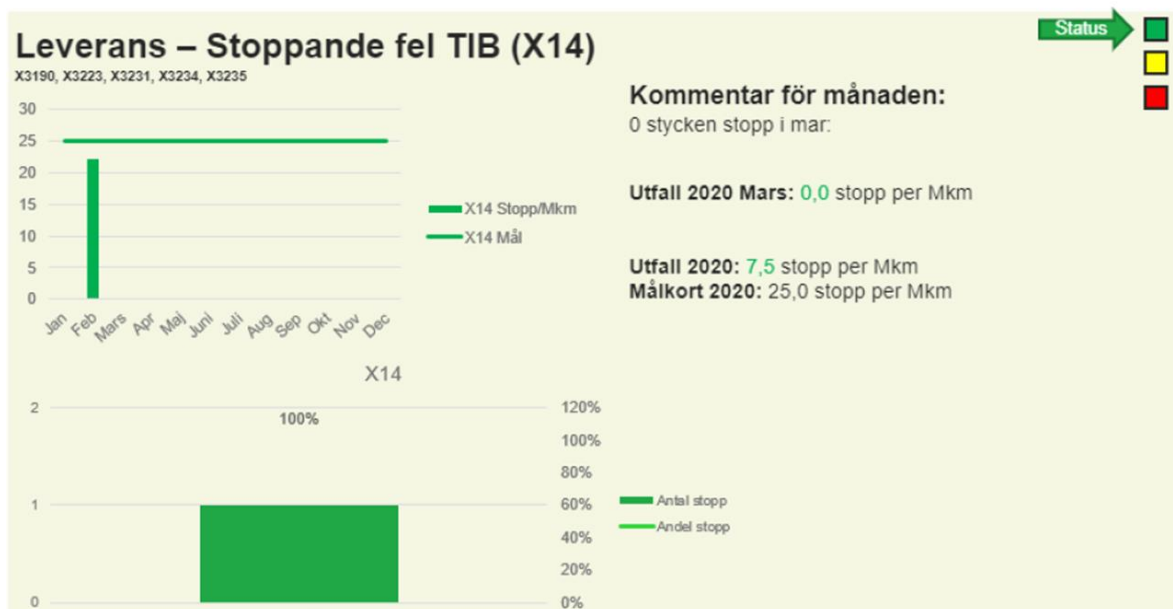
FORDON

Underhållsstatus t.o.m. vecka 19 samt utförda åtgärder april 2020.

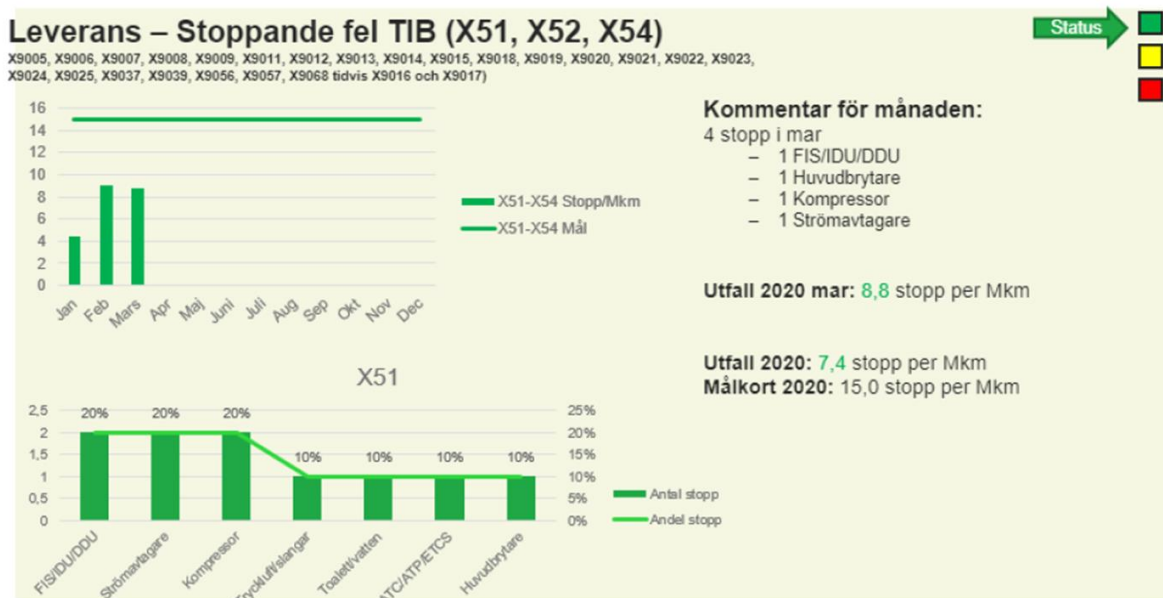
Fordon 9037 och 9014 har båda krockat med lastbilar och prognosen när fordonen åter kan vara i trafik är osäker. Det som kan sägas är dock att fordon 9037 inte kommer att vara i trafik under 2020.



Leverans X14 Mars-20.



Leverans Regina Mars-20



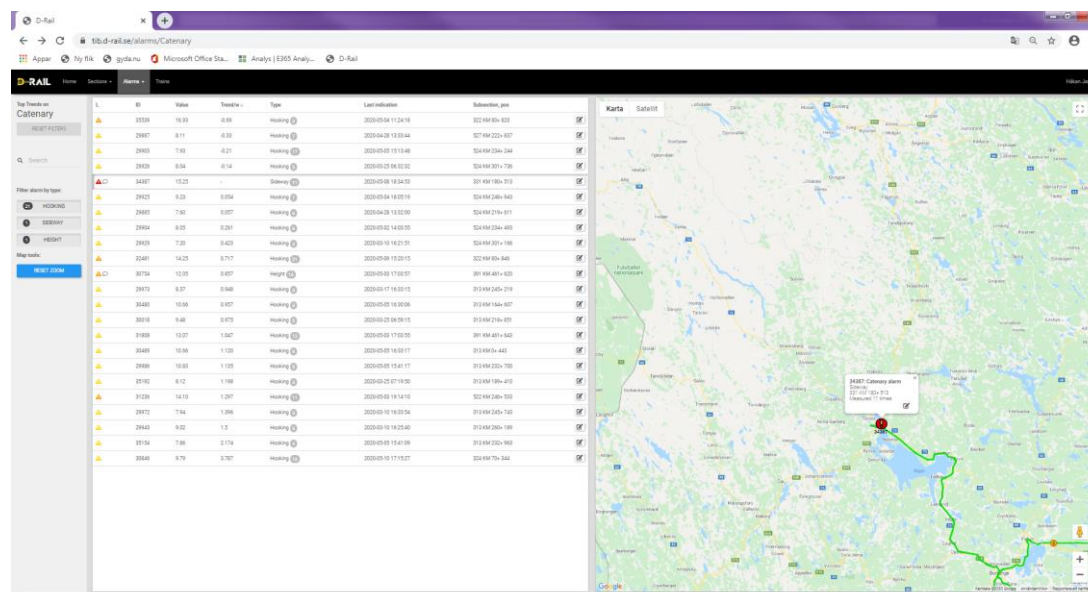
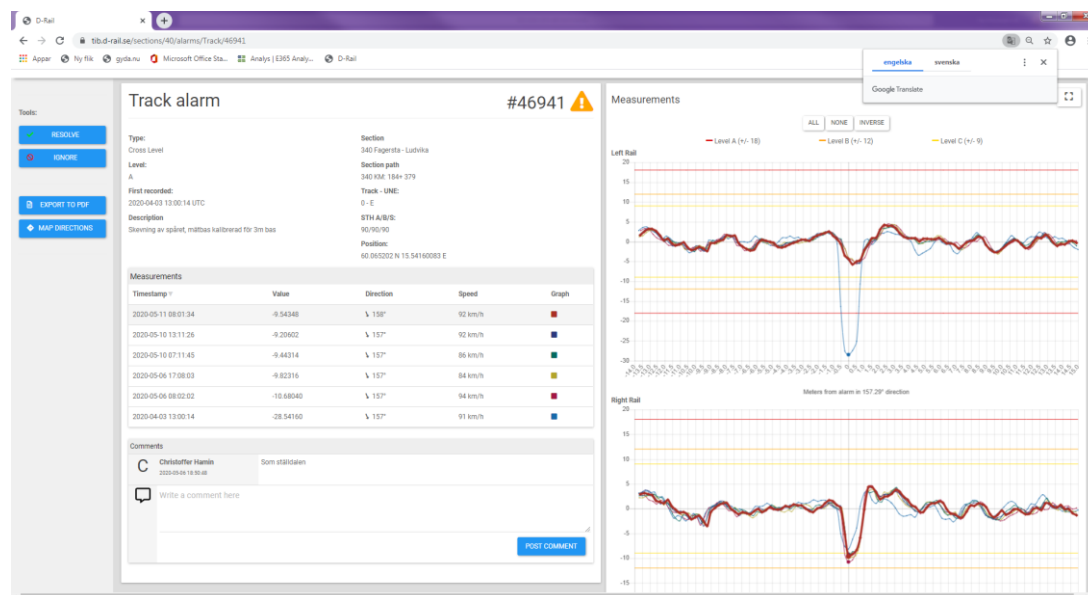
Lägesrapport utökat underhåll.

Möjligheterna till framdrift i detta arbete har på olika sätt påverkats negativt av covid-19. De flesta processer som ska leda fram till leverans går långsammare än normalt.

VO	Beskrivning	Nuvarande aktivitet	Måldatum	Nästa aktivitet	Uppskattad Tidsåtgång	Införande Datum*
1	Air supply system - Increased maintenance	-3EST129-515 är inte obsolet i 6 månader framöver. -Växelventil (del av obsolet tork-kitt) är obsolet men ABT håller på med ersättare. -Sammanställning av ny instruktion SJM163/18 "2.0"	TBD 2020-04-17	1. Riskbedömning ändring av underhåll 2. Avvikelse rapportera underhåll för införande av ny underhållsinstruktion "SJM163/18 2.0" ska användas och föras in som split i Trainmate & FORD på säsongsbasis (Innan vintern)	5-7 dagar 5-7 dagar	April-Maj 2020
2	Air supply system - Replacement electrical components	-Framtagning av alternativa artiklar (väntar på leverans för test) -Plan och kostnad för ersättningsartiklar.	TBD 2020-04-16	1. Utföra prov av ersättningsartiklar 2. Ändringshantering (ink. Riskbedömning etc...) 3. Skapa nollställningsaktivitet (FORD)	TBD 28 dagar	Uppdateras efter att potentiella ersättare är utvärderade.
3	Battery Charger - Replace Control Board	-Köp in control boards för TIB (Det är 160 dagars ledtid på komponenterna) – <i>behöver orderbekräftelse</i>	~160 dagar	1. Nollställningsarbete	-	Augusti 2020
4	Battery Charger - Increased maintenance	-Uppdatera instruktioner för "utökat underhåll på batteriladdaren" ("ny" 53AC)	2020-04-17	1. Riskbedömning på ändring av underhåll 2. Avvikelse rapportera underhåll för införande av ny underhållsinstruktion "ny" 5.3AC "utökat underhåll på batteriladdaren" i TM+FORD	5-10 dagar 5-7 dagar	April-Maj 2020
5	WC - System clean up	-Testrengöring av WC i Falköping 2020-01-20 – Klart med goda resultat. -Skapa en manual utifrån testkörning -Omkalkylerat offert? -Skapa ny "74AC" instruktion som inkluderar ny rengöringsmanual. -Riskbedömning ändring av underhåll	Klart 2020-03-06? 2020-04-17 2020-04-24	1. Avvikelse rapportera underhåll för införande av ny underhållsinstruktion i TM+FORD.	10 dagar	April-Maj 2020
6	Auxiliary compressor - Increased maintenance	-Skapa en instruktion/förslag för kontroll/underhåll av hjälpkompressormotorn (+förslag på intervall).	2020-04-30	1. Riskbedömning ändring av underhåll 2. Avvikelse rapportera underhåll för införande av ny underhållsinstruktion	7-10 dagar 5-10 dagar	Maj 2020

Infrastrukturövervakning

I samarbete med företaget D-rail och InfraNord provar vi under en tid att övervaka infrastrukturen från fordon, närmare bestämt Regina 9025. Fordonet har sensorer monterade på boggi och strömvtagare och rapporterar live när det upptäcker defekter ute i spåren. Efter ungefär en månad av monitorering har D-rail och InfraNord verifierat felen och man kan konstatera att det finns mycket intressant material att jobba vidare med och att kvaliteten på monitoreringen är mycket hög, faktiskt helt i klass med mätvagnen eller till och med högre. Att övervaka de fysiska gränssnitten i infrastrukturen och åtgärda fel innan de blir dyra och trafikpåverkande är alltså inget tekniskt problem, utan enbart en organisatorisk utmaning. Vem ska betala för vad och varför är frågan, och svaret är för det mesta och hos de flesta: Inte vi i alla fall.



RESANDE UTVECKLING

Den totala beläggningen har återhämtats marginellt (om även kvar på en fortsatt låg nivå) från att ha sjunkit kraftigt under mars och början av april. Snittbeläggningen i april stannade på 7% (6% mars) vilket innebär i snitt 10 personer ombord på ett tåg som tar ca 150 personer. Under april pågår en mängd banarbeten och dessa sträcker sig fram till och under sommaren.

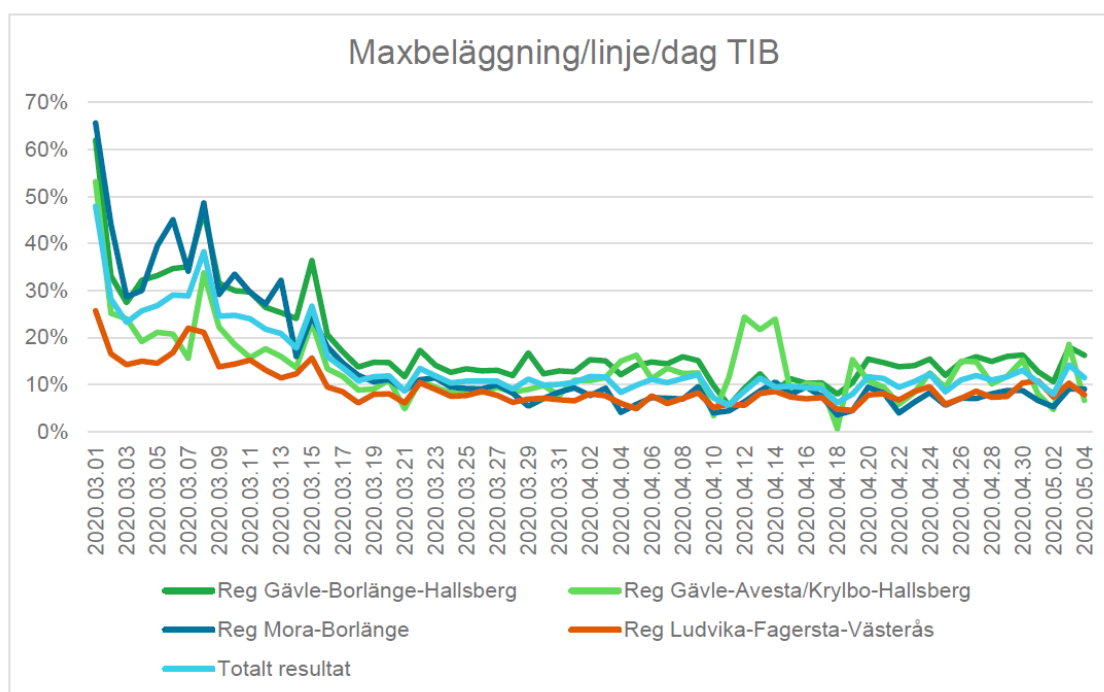
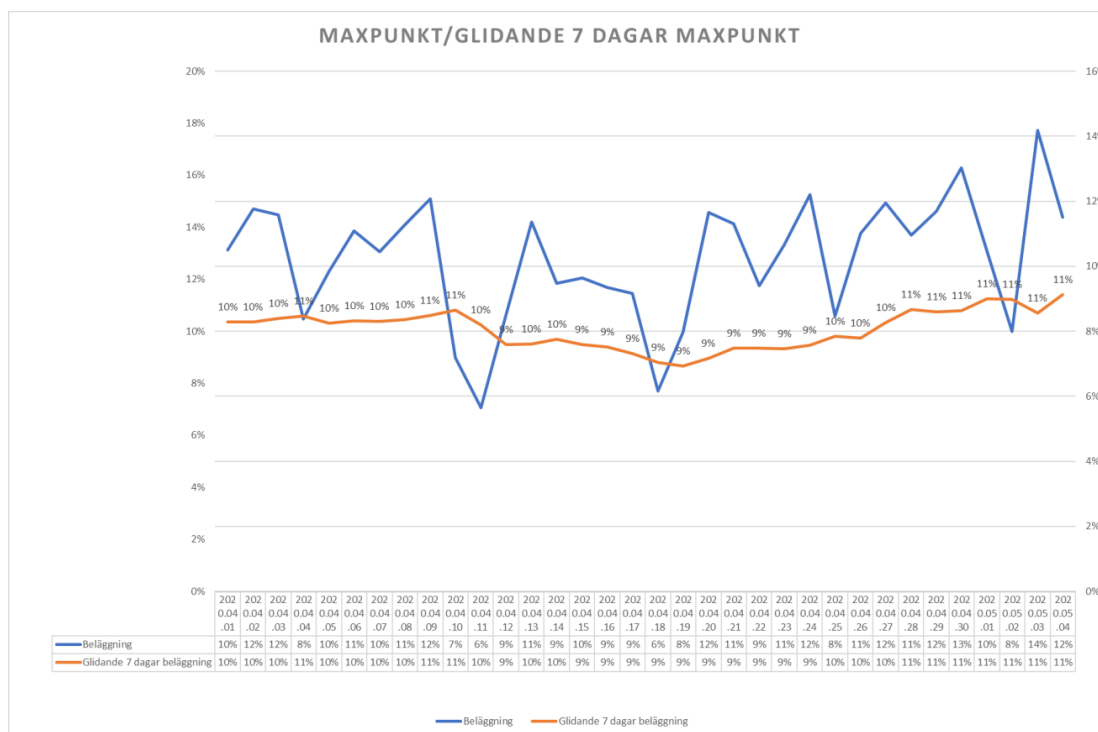
Resandet med SJ biljetter ligger ackumulerat maj -67%.

Trots att trafiken i mitten av mars samt den 2:a april reducerades har beläggningen ej ökat, den har stabiliserats på en mycket låg nivå

Den lägsta beläggningen är på Bergslagspendeln och Borlänge-Mora (6%/7%) där fortsatt relativt sätt många tåg är i trafik.

Givetvis följs beläggningen upp dagligen och det görs justeringar där resandet kräver.

Maxpunktbeläggning april - maj



TRAFIK

Diskussion om sommarens trafikering pågår för fullt i skrivande stund. I TiB-systemet reduceras trafiken redan med uppemot ca 50% grundplanen för sommaren vilket innebär att det är svårt med ytterligare utglesningar. Inriktningen just nu är att bedriva ordinarie sommartrafik med några få undantag. SJ kom med förslag under vecka 19 och efter en snabb remissrunda med samtliga regioner inväntar TiB slutgiltigt besked från SJ.

Tidtabellsansökan för T21 lämnades in av SJ (som är formell ägare av tåglägena) den 14/4. Linjetidtabellerna skickades ut till regionerna samma vecka (17/4) för att skapa förutsättning att komma igång med busstrafikplaneringen i god tid. Trafikverket kommer att publicera ett utkast till tågplan den 6/7 och tåglägesinnehavarna har möjlighet under sommaren att lämna synpunkter till Trafikverket. Tåg i Bergslagen kommer att granska materialet och lämna synpunkter till SJ som formellt står för utskicket.

Tågplan 2021 (T21) dimensionerar totalt 23 fordon, vilket är ett fordon mindre än T20. Reduceringen möjliggjordes genom en trafikreducering med en dubbeltur, i linje med trafiksystemets långsiktiga program, på Godsstråket genom Bergslagen. Under T21 kommer kvällståget till Stockholm vara fortsatt loktåg. Det kan även förekomma perioder då inlåning av fordon från SJ kan komma att behövas för att säkerställa tursättningen av de resterande 22 turerna.

Arbetet med T22 kommer att påbörjas de närmaste månaderna. Tanken är att börja med att skapa en bruttolista över trafikutredningsidéer samt trafikförändringsförslag, där en del kan vara ärenden som inte hanns med under T21-arbetet. Inventeringen sker främst via de mötesforum som finns och i andra hand genom direktkontakt med respektive region samt trafikutövaren. T22-arbetet kommer att sedan dras igång på allvar efter sommarsemestern.

KOMMANDE AKTIVITETER

- Bolagsstämma i Fagersta den 15/5
- Styrelsemöte i Fagersta den 15/5
- Färdigställande av ny hemsida
- Prova på kampanj i augusti/september tillsammans med Dalatrafik och X-trafik