



Trafikverket  
Martin Sager  
[martin.sager@trafikverket.se](mailto:martin.sager@trafikverket.se)

Handledgare: Caj Rönnbäck

## Trafikverkets förslag angående evakuering och röjning vid tågstörningar

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik. Våra medlemmar ansvarar också, helt eller delvis, för serviceresor (färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts), beroende på hur man överenskommit med primärkommuner och landsting kring ansvaret för verksamheten.*

Svensk Kollektivtrafik lämnar här synpunkter inför den slutliga beredningen av förslag till implementering av åtgärder och rutiner syftande till att förbättra arbetssätt som leder till ett snabbare och mer förutsägbart omhändertagande vid stopp i tågtrafiken genom haverier etc. Våra synpunkter har även bäring mot det branschgemensamma arbetet – Tillsammans för tåg i tid.

Svensk Kollektivtrafik vill skriftligen, och som komplement till det sagda vid Trafikverkets hearing den 21 maj, peka på den struktur som valts avseende maximala tider för evakuering och röjning.

### Uppdragets inriktning

Regeringen uppdrog åt Trafikverket 2017 att utreda och föreslå åtgärder för att säkerställa att röjning och evakuering i samband med störningar i tågtrafiken kan genomföras skyndsamt. Uppdraget innebar att ta fram förslag på maximala tider för evakuering och röjning samt föreslå vilka åtgärder som behövs, inklusive eventuella regeländringar, för att möta dessa maxtider.

Trafikverket har därefter utarbetat ett förslag som organiserar en nationell organisation att klara regeringsuppdraget intentioner och mål. Förslaget har tidsmässigt som mål att ha driftklar operativ organisation senast 2020.

### Förslag till ansvar och maxtider

Förslaget bygger på prioriterade insatsområdestyper – Storstadsområden och Övriga landet.

Förslaget föreslår ansvarsfördelning mellan parter där Trafikverket tar en ledande roll i störningssituationer. Förtydligar beskrivning och tillämpning av Trafikverkets befogenheter vid nödsituation, säkerställer inställetider för



2019-06-04

felavhjälpningsresurser samt föreslår utplacering av hjälplok och kontinuerlig bemanning för genomförande av evakuering och röjning.

Målsättningen är att möjliggöra operativa åtgärder i hela landet inom givna maxtider för påbörjad evakuering och röjning samt därefter genomförda åtgärder. Förslaget till maxtider baseras på en sammanhållen geografisk prioritetsordning benämnd Storstadsområde samt Övriga delar av landet.

- Maxtid för påbörjad evakuering i storstadsområde är 60 minuter.
- Maxtid för påbörjad evakuering i Övriga delar av landet är 120 minuter.
- Maxtid för påbörjad röjning i storstadsområdena är 120 minuter
- Maxtid för påbörjad röjning i övriga delar av landet är 180 minuter.

I förslaget anges att Storstadsområdena och större stråk prioriteras. Genomförandet av den nya organisationen påbörjas i den så kallade Triangeln, vilket omfattar storstadsområdena och mellan liggande stråk i delar av södra Sverige, med i huvudsak stora och viktiga trafikflöden. När insatsförmågan byggts upp inom dessa områden flyttas fokus till övriga delar av landet.

### **Våra synpunkter på förslaget geografiska prioritetsordning**

Storstadsregionerna och s.k. viktiga sammanhållande stråk i den södra delen av landet föreslås en hög beredskapsnivå för insatser. Svensk Kollektivtrafik har förståelse för Trafikverkets förslag i denna del. I denna geografi utförs en omfattande tågtrafik bl.a. med stora personflöden. Med de omfattande volymerna resande i persontågens såväl regionala- och lokala trafiksystem ställs höga krav på snabb evakuering och omhändertagande av resenärer när infrastruktur eller fordon fallerar. Ett snabbt omhändertagande av resenärer bidrar till förtroendet för att resa hållbart med tåg samtidigt som återställande av tidtabeller och punktlighet på stora nationella banor ges hög prioritet.

Det Svensk Kollektivtrafik ser som en brist är den onyanserade klassificeringen att insatstider i förslaget avseende - Övriga delar av landet. Genom att Trafikverket föreslår en homogen regiontyp för hela geografin utanför Storstadsområde nedgraderas betydelsefulla och regionalt viktiga stråk med koppling till ett stort antal städer inom större sammanhållna arbets- och bostadsmarknader utanför storstadsområdena.

Vår uppfattning är att den nu föreslagna regionala indelningen inte tar hänsyn till helheten i landets regionala tågtrafiksystem – det som i kollektivtrafiklagen benämns som ett vardagligt regionalt resande. Det regionala resandet med tåg har under en följd av år vuxit kraftigt genom län och regioners betydande satsningar på regionaltågtrafiken.

De resandevolymer och den struktur för regional tågtrafik som nu finns avspeglas f.n. inte i Trafikverkets förslag till regional indelning för övriga delar av landet.

Även utanför storstadsområdena och de sammanhållande stråken, inom den s.k. triangeln, finns liknande strukturella förutsättningar med stora och medelstora städer med tillhörande regionala stråk som i det liggande förslaget ges en



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2019-06-04

orimligt längre maxtid för evakuering och röjning. För att exemplifiera vårt synsätt kan nämnas att delar av Östgötatrafikens-, Krösatågens-, Tåg i Bergslagens- eller Norrtågs tågssystem får betydligt längre maxtider för evakuering och röjning än de delar av som omfattas av storstadsområdenas och triangelnns geografi. Det är tyvärr även så att enskilda tågssystem kan komma att utföras inom både en storstadsregion/betydande stråk och regiontypen övriga delar av landet. I den delen är förslaget f.n. inte sammanhållet. Tas sedan hänsyn till de nordligare delarna av landet så finns klimatmässiga skäl att ta med i överväganden, kyla och mörker, vilket snabbt påverkar exempelvis ett strömlöst persontåg och resenärernas komfort.

Våra nämnda exempel ovan bygger på förutsättningar där det finns ett regionalt betydelsefullt resande och daglig arbets- och studiependling med regionalståg inom sammanhållna arbets- och bostadsmarknader, med stora och växande städer som betydelsefulla noder.

Att tågssystem inom viktiga arbets- och bostadsmarknader får sämre tider för att evakuera dagliga resenärer än de som reser i de högre prioriterade delarna av statens järnvägsanläggning kan inte endast ses som en fråga om brist på ekonomiska resurser för att upprätthålla en tjänst för evakuering och röjning. Staten bör upprätthålla en god och rimlig service i hela landet. Denna inriktning ser vi sammantaget som oroande och mindre överensstämmande med de politiska ambitioner som finns i landet avseende en omställning till ett hållbart transportsystem där kollektiva persontransporter har en viktig roll att spela genom bland annat en robust och attraktiv tågtrafik.

Vår uppfattning är att det finns starka skäl för trafikverket att ytterligare reflektera kring och beakta den verklighet som råder, där det dagliga och regionalt betydelsefulla resandet i tågtrafiken f.n. ges lägre prioritet, i så viktiga frågor som omhändertagande av resenärer vid haverier där tåg eller infrastrukturanläggningen fallerar och leder till stillestånd under längre tid. Det kan inte ses som likabehandling när regioner utanför storstadsområdena och dess stråk ned klassificeras på ett onyanserat sätt. Vår uppfattning är därmed att Trafikverket bör eftersträva ett mer nyanserat och regionalt balanserat syn på rimliga evakueringstider genom att tillföra en insatsnivå som är rimlig där större städer och stråk beaktas på ett väl avvägt sätt.

Med vänlig hälsning  
SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius  
VD