



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2015-10-23

Trafikverket

Dnr Lu 15/65
Handläggare: Mattias Andersson

jnb@trafikverket.se
TRV 2015/52378

Remissyttrande angående Järnvägsnätbeskrivning 2017

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för alla länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.

Inledning

Som en grund och ram för den årliga tågplanen inom Järnvägen upprättas en järnvägsnätbeskrivning. Efter samråd med branschen beslutar Trafikverket om dokumentet. Dokumentet används sedan som information, förutsättningar för Tågplan samt som bilaga till de Trafikavtal som tecknas. Efter beslutet genomförs ändringsrevisioner av Järnvägsnätbeskrivningen via ändringsmeddelanden. Även ändringsmeddelanden sänds på samråd. Dock är det Trafikverket som i båda fallen enväldigt fattar beslut om ändringarna. Genomgående är dokumentet mycket omfattande och det krävs god erfarenhet från järnvägsbranschen för att förstå och tolka dokumentet. Detta är ett instegshinder för nya aktörer på marknaden. Sammanfattningsvis behöver dokumentet omstruktureras, med en tydlig uppdelning vad som är information och vad som är tvingande respektive avtalsbara regler.

Angående definitioner

En väsentlig definition som saknas är "tåg", detta eftersom man i vissa definitioner använder begreppet "fordonssättet" och "specifik tågtransport" vilka eventuellt skulle kunna motsvara ett tåg i ett enskilt tågläge. Akut inställda tåg definieras, det saknas dock definitioner av de andra inställningsformerna, dvs före 24 timmar innan avgång, eller tåg som ställs in under färd.

Giltighetsperiod

Utifrån den definition som används så gäller två järnvägsnätbeskrivningar parallellt med varandra. Detta bör antingen justeras eller att definitionen införs att det avser 00:00 för avgående tåg och 24:00 för ankommande tåg.

Kopplingen mellan Trafikavtalet och Järnvägsnätbeskrivningen

Nuvarande koppling är oklar och måste göras bättre till T17. Vad vi menar är att Trafikavtalet allt för generellt hänvisar till Järnvägsnätbeskrivningen. För T16 görs kopplingar under i Trafikavtalet till kapitel 3 Avtalshandlingar, punkt 2 Järnvägsnätbeskrivningen till kap 1-6 så som "de villkor", men i



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

dessa kapitel av JNB 2016 ingår mycket annat som inte kan betraktas som avtalsvillkor, tex information om godskorridorer och RailNetEurope. Ta tex punkt 1.10.2, RNE en tjänst som erbjuds. Är det frivilligt att använda eller ett tvång? Det är alltså viktigt att Trafikverket tydliggör vad som är blivande avtalstext och vad som är mer eller mindre information och guidelines för att parterna dels ska kunna förstå vad de verkligen avtalat om och dels för att det i samrådet ska kunna gå att besvara på ett adekvat sätt.

Tidplanen

Eftersom många av grundförutsättningarna för tågtrafiken ytterst kommer från Järnvägsnätsbeskrivningen är det av yttersta vikt att den information och de regler som finns där i är väl underbyggda. I processerna med "stärkt branschsamverkan" har vi enats om att "Skapa förutsättningar för en kontinuerlig dialog i hela planeringsprocessen". Detta är för trafikföretagen en mycket viktig del. Tidsaspekten mellan kungörande av genomgripande förändringar så som tex hastighetsnedsättningar och tidpunkt för sista ansökning är kritisk då trafikföretaget under denna tid måste överväga alternativa lösningar som att istället bedriva busstrafik eller helt lägga ned sin trafik. Vi vill med detta säga att en tidig dialog är viktig och att man inte får vänta till samrådsutgåvan av JNB för att kungöra kända brister och fel.

Kopplingen mellan möjligheten att skriva Trafikavtal och att organisera trafik

Det auktorisationsförfarande som tidigare tillämpats för organisatörer av tågtrafik har upphört. (Järnvägslagen Kap 3, §5-6). Det är förvånande att Trafikverket inte omnämner denna ändring och ger en guidning om hur sökande ska agera för att kunna söka trafik även under T17. Eftersom nuvarande auktorisationer gäller till 2016-12-31 är det först i T17 detta blir i skarpt läge. Jämför tex med den pedagogiska beskrivningen kring elsäkerhet " 2.4.1.1 Föreskrifter om elsäkerhet". Transportstyrelsen flaggar för denna oklarhet i sin konsekvensutredning om förändringar i rätten att söka tillstånd.¹

Inkonsekvens i förseningsmått

Järnvägsföretaget ska till Trafikverket ange avvikelser som är 3 minuter eller mer (2.4.2.2) samtidigt mäts och aktiveras inga åtgärder förrän 5 minuters försening uppstår. För att motivera detta bör detta sättas i ett sammanhang, annars finns det stor risk att en sådan regel leder till missförstånd.

Ny lagstiftning

Underhandskontakter med justitiedepartementet och civilutskottet visar att en ny lagstiftning för regionala resenärsrättigheter (för tåglinjer upp till 15 mil) kommer att träda ikraft i april 2016. Detta kommer få konsekvenser för tågtrafiken och vad som är en försening. Bland annat kommer en tre

¹ Transportstyrelsen, TSF 2014-26



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

dagarsregel föras in som innebär att trafikföretaget har fullt ansvar för alla förseningar som flaggas kortare än 72 timmar före avresa. All förseningar som kan förmodas bli längre än 20 minuter kommer att utlösa rättigheter för resenärer att bland annat äska ersättning för taxiutlägg upp till 1100 kr/resa/resenär. Avslutningsvis stärks kravet på att ge information kring prognoser m.m till resenär. Branschen har därför ett stort intresse i att så snart möjligt tillsammans med Trafikverket göra en konsekvensanalys rörande detta. Vi ser att det kommer påverka tex (7.5.2 informera om avvikelser och fel)

Risk för hastighetsnedsättningar etc

Det är bra med proaktivitet och att Trafikverket har en god kännedom om banans standard. Det är självklart ändå förvånade över den stora ökning av banor med särskilda förutsättningar som redovisas.

Vår uppfattning är att riskanalysen som gjorts är väl binär. Om de antal listade banorna anges vara de som har en risk, betyder det att risken inte finns för andra bandelar? Nej troligen inte. Alltså dels skulle en mer sofistikerad riskredovisning behövas. Hur stor är sannolikheten för respektive objekt att händelsen sker och därmed konsekvensen uppkommer?

Eftersom det nu är mer än ett år innan trafik utifrån dessa förutsättningar ska ske ser vi det som självklart att Trafikverket överväger att skyndsamt prioritera åtgärder för återställande och säkrande av tidigare utlovad hastighet och bärighet osv på dessa banstråk. På så sätt borde flera av de flaggade riskerna aldrig behöva uppstå.

Planerade större banarbeten

Behovet av upprustningar och förbättringar av infrastrukturen är stort, men behovet av att bedriva trafik är också stort. Svensk Kollektivtrafik menar att processen med planerade större banarbeten (PBS) måste omarbetas. Processen måste integreras med behovet av trafik. En större lyhördhet efter järnvägsföretagens behov av utföra trafik måste finnas. Detta skulle till exempel vara att överväga alternativa tidsfönster eller metoder för att minska den totala tiden som kapaciteten begränsas. Lämpligen bör också samhällsnyttoberäkningar göras som stöd för besluten.

I dokumentet uttrycks att samråd hållits kring PBS:er före publiceringen av JNB. Vi har sökt på nätet och hittar inga spår av sådana tidigare samråd, det är därför önskvärt att en större transparens sker. Eftersom detta samråd sker ett flertal månader innan tåglägesansökan ska vara inlämnad kan det finnas parter som berörs som Trafikverket inte har något kännedom om.

Återtagande av tilldelad tjänst

I avsnittet om oacceptabla risker beskrivs att återtagande kan ske "om oacceptabla risker sannolikt kan inträffa". En kvalificerad riskbedömning bör innehålla någon form av mått på dessa. Vår tolkning är att Trafikverket med risk egentligen avser sannolikhet för att en händelse ska inträffa, det som



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

sedan beskrivs som en händelse "skador" är att se som en konsekvens av en händelse. En definition på oacceptabla konsekvenser samt en värdering av dem är också önskvärt. Ett steg mot detta vore att Trafikverket införde risknivåer i sina bedömningar (som exemplifieras i tabellen nedan).

Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
1= Mycket låg	1= Mycket liten	1-4 = Kan accepteras
2= Låg	2= Liten	5-14= Bör åtgärdas
3= Medelstor	3= Medelstor	15-25= Åtgärdas snarast
4= Stor	4= Stor	
5= Mycket stor	5= Mycket stor	

Operativa regler

Den regel som ger rättidiga tåg företräde framför tåg med (smärre) förseningar bör mjukas upp. Ett fullsatt passagerartåg som är fem minuter sent bör ges företräde framför ett tomt dito om den sammanlagda förseningstiden på så sätt blir mindre.

Eftersom järnvägsektorn är avreglerad finns det ingen möjlighet att tro att detta kan bygga på bilaterala överenskommelser mellan järnvägsföretagen, inte heller att den sökande har möjlighet att avstå prioritet för andra av sina tåg. Regelsystemet är uppbyggt efter en värld med en stor persontågs- och en stor godstågsoperatör och så ser inte världen ut längre.

Störningsplaner

I förutsättningarna (JNB) bör tydligare framgå vilka kriterier (eller hänvisa) som används vid utarbetande av störningsplaner vad gäller tex trafikreducering. Detta påverkar ju tex behovet av ersättningstrafik för varje entreprenör.

Biljettförsäljning på stationer

Hänvisningen till branschföreningen Tågoperatörerna är olycklig. Detta eftersom det i dagsläget är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som står för merparten av den manuella försäljningen och där det finns möjlighet att på konkurrensneutrala grunder teckna försäljningsavtal. Önskar järnvägsföretaget plats för upplåtande av biljettautomat bör hänvisningen gå till SRAB (Svenska Reseterminaler AB, ett dotterbolag till Jernhusen AB).

Kvalitetsavgifter

Vi noterar att de förslag som Trafikverket tidigare presenterat för branschen kring förändringar i kvalitetsavgifter för T17 föreslår genomföras. Branschen lämnade vid referensgruppsmötet en mängd synpunkter på förslaget. Dessa kvarstår obearbetade. Nämnas kan tex att det saknas simuleringar för hur förslaget kommer att slå samt att det saknas ett nödvändigt maxtak (tex antal tåg eller antal förseningsminuter) för hur stort betalningsansvaret kan bli för följd-förseningar. Inte heller hanteras frågan om trafiksamverkan för resandeutbyte, för att minimera resenärernas förseningar väntar gärna avgående trafikföretag in försenat ankommande tåg. Detta samarbete gynnar resenären och järnvägens rykte. Det inväntande trafikföretaget har



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

dock inget direkt ekonomiskt incitament till detta och om trafikföretag i dessa fall anses skapande av försening och dessutom får erlägga avgift för följd-förseningar kommer dessa inväntningar att upphöra. Vilket står i strid mot riksdagens tillkännagivande om statens roll att skapa rätt förutsättningar för att kollektivtrafikbranschens mål om en fördubblad kollektivtrafik ska kunna nås.²

Det saknas också kvalitetsavgift för tåg som avgått före tidtabell – vilket också kan orsaka förseningar. Slutligen att tåg med "orsaken" sent från utlandet inte kommer att trigga ersättning till tåg som råkar ut för följd-förseningar pga detta sena tåg. Om man ska komma tillrätta med en av de större och dessutom ökande förseningsorsakerna krävs ekonomiska styrmedel och dessutom rättvis kompensation för de drabbade. Att en större andel tåg kommer från utlandet och försenar region-/pendeltåg i Skåne eller Värmland ska inte ge dessa pendeltåg andra förutsättningar än region-/pendeltåg i andra delar av landet. Detta är oerhört viktigt när den beräknade bördan för trafikföretagen för kvalitetsavgifter beräknas öka från 60 till 217 mkr mellan trafikåret 2015 och 2017.

Svensk Kollektivtrafik vill också uttala sin tydliga mening att Kvalitetsavgifterna för JNB 2017 avser kompensation för orsakade kvalitets-briser i leverans och intet på något sätt kan kopplas till de uppkomna kostnader som trafikföretagen har kring ersättningstrafik och ersättningsanspråk från resenärerna.

En oklarhet råder i dokumentet kring tidsintervallen.

Trafikföretaget ska uppmärksamma försening mer än 3 minuter (2.4.2.2), det är också vid denna tidsintervall som orsakskodning ges (6.5.3). Trafikföretaget har dock bara rätt att "klaga" på orsakskod för merförsening över 5 minuter (6.5.6). I ett dubbelriktat avgiftssystem finns här en risk att den ena parten då tillskansar sig medvetet eller omedvetet intäkter från oskyldiga parter.

Avtalets utformning

Även om JNB inte är ett avtal i sig är både kapitel 6 och 7 tydliga "avtalsavsnitt". Flera av punkterna är utformade på sådant sätt att leverantören ges stora rättigheter och köparen av tjänsterna stora skyldigheter. Det finns inget i Järnvägslagens 7:e kapitel som tvingar Trafikverket att ta på sig myndighetshatten vad gäller avgiftshanteringen, i detta fallet är Trafikverket en tjänsteleverantör, om än en statligt ägd sådan. Det är tex en självklarhet om det råder ett sunt och balanserat avtalsförhållande att den ena avtalsparten har rätt att hålla inne med del av ersättning om den inte fått en prestation som motsvarar vad som förväntas.

Bilaga 4B Prioriteringskriterier

² Riksdagsbeslut 2015-06-03 (2014/15:TU13)



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Svensk Kollektivtrafik medlemmar bedriver inte bara kollektivtrafik på järnväg utan även som buss, spårväg, tunnelbana och båt. Utifrån de trafikerbjudanden som resenärerna erbjuds är dels ett hela resan perspektiv viktigt dels ett systemperspektiv. Med systemperspektiv menar vi att ett ankommande tåg till en station för resandeutbyte inte bara har associationer till andra tåg utan även till andra färdmedel. Trafikverket bör därför i sin prioriteringsberäkning vid sidan om associationer till andra tåglägen även föra in den samhällsnytta ett effektivt byte till andra färdmedel bidrar till.

Den nya kategorin "Nystart"

Att starta ny verksamhet är självklart alltid förenat med risker. Att hänvisa till erfarenheter från "redan etablerad trafik" kan ibland bli missvisande, på en marknad med olika aktörer och affärsmodeller låter detta sig inte lätt göras. Det är därför lovvärt att kategorin införs, däremot ställer vi oss tveksamma till möjligheten att utsträcka rätten till två kalenderår utan förbehåll. Rimligen bör man på någotsätt kunna motivera sina antaganden. Ger Trafikverket utrymme för allt för vidlyftiga uppskattningar kring den nytillkomna trafikens nytta kommer etablerad trafik att slås ut på orätta grunder och den totala samhällsnyttan av järnvägstrafiken att minska. Att öppna upp för att Trafikverket kan göra för förlängning av nystartstiden längre än 2 år (punkt 8) utan att ange tydliga bedömningskriterier utgör grogrund för godtycke och skönsmissiga bedömningar. Processen riskerar också att sakna transparens och ge vissa trafikföretag oförtjänta favörer.

Bilaga 5B, SLA Trafikinformation

Det är bra att Trafikverket har ställt upp kriterier för åtgärd om leverans inte infrias. I och med att trafikföretagen enligt både EUs förordning om tågpassagerares rättigheter och den kommande regionala resenärsrättighetslagstiftningen är skyldiga att informera resenären om en mängd trafikala parametrar och om man inte gör detta riskerar att dömas enligt marknadsföringslagen. Det innebär dock en mängd ekonomiska konsekvenser för trafikföretagen som dock inte Trafikverket tar ansvar för. Svensk Kollektivtrafik anser det därför är högst önskvärt att Trafikverket kompletterar SLA med en möjlighet till ersättning för hos trafikföretaget uppkomna kostnader pga brister i den förväntade leveransen.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Stefan Sedin
VD