

2016-08-30

Ert dnr: TRV 2015/66037

Vårt dnr: Lu 53/2016

Trafikverket via epost:

dan.lundholm@trafikverket.se

Handläggare: Mattias Andersson

Remissvar angående utredning Nattågstrafik efter 2018

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för 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.

Sammanfattning

Trafikverket ansvarar för att upphandla sådan interregional kollektivtrafik som inte är kommersiellt lönsam men som anses önskvärd ur samhällets synpunkt, vilket i utredningen uttryckts som transportpolitiskt motiverad. För att trafiken ska upphandlad krävs samtidigt att det påverkar den interregionala tillgängligheten för kommuner som utan trafiken har bristande tillgänglighet enligt de definitioner Trafikverket ställt upp.

Redan i inledningen beskriver Trafikverket hur nuvarande lösning med två tåg uppfyller kriterierna och ger den nytta som avses. Utredningen presenterar dock att tillgänglighetskriterierna nås redan i en lösning med ett tågset, men att färre av andra nyttor uppnås. Därför presenteras tre olika alternativ för framtida nattågstrafik med alternativen två eller ett tågset och hög och lågsäsong.

- Verksamheten behöver utvecklas, resenärerna har andra förväntningar än den standard och det produktutbud som erbjuds idag.
- Översyn behöver göras om vilka mål som Trafikverkets trafik ska grunda sig på. Utredningen beskriver ett flertal olika viktiga mål och nyttor som stödjer bland annat transport- och miljöpolitiken, men som enligt nuvarande avgränsning inte ska ingå i bedömningen.
- Nattågstrafik stödjer det av riksdagen utpekade fördubblingsmålet för kollektivtrafiken
- Samverkan mellan olika parter på nationell och regional nivå är en förutsättning för att uppnå de politiskt fattade målen. Tydliga krav på medverkan i detta måste också ställas på framtida trafikentreprenörer.

Trafik föder trafik

I utredningen visar man hur nattågsresenärerna reser långt och gör det med tåg, samt oftast byter till annan kollektivtrafik under sitt resande. Utan trafiken skulle resorna ersättas med flyg eller möjligen privatbilstrafik. Trafiken ger också underlag till annan kollektivtrafik.

Det är viktigt att konstatera att nattågstrafik i de svenska resrelationerna inte konkurrerar med sin snabbhet utan med service och möjlighet att komma fram till en stadskärna eller bytespunkt i lämplig tid (på morgonen). Det innebär att nattåg kan gå långsammare och ändå vara attraktiv. Detta är annorlunda än annan kollektivtrafik där just tidsfaktorn "snabbhet" är mycket viktigare. Dock gäller de klassiska paradigmen vad gäller resenärens drivkrafter, att relevans, produktkunskap och produktfördel är det som ökar resandet. Detta måste genomsyra Trafikverkets framtida upphandlingar.

Konkurrenssituationen påverkar produkten

Nuvarande lösning innebär att den upphandlade nattågstrafiken under vissa delar av året konkurrerar med kommersiell nattågstrafik. Detta från och med den omreglering "marknadsöppning" av charter och nattågstrafiken som skedde 2007. Detta påverkar självklart prismodellen, och är inte med säkerhet gynnsamt för resenärer och trafikföretag. I högsäsong råder konkurrens vilket sänker priserna och i lågsäsong råder en monopolsituation vilket troligen driver upp priset för att kompensera för lägre intäkter under högsäsongens prispress. Detta innebär att kundunderlaget i lågsäsong riskerar att hållas tillbaka prisvägen. Det konstateras att biljettintäkterna står för en stor del av trafikkostnaderna och att subventionsgraden därför är låg per resa.

Övriga nattågslinjer i landet bedrivs på kommersiell grund men man har flaggat för olönsamhet även här bland annat på grund av sviktande resenärsunderlag. En stark kollektivtrafik uppnås genom ett starkt nät där respektive linje ger resenärsunderlag till de andra linjerna. Mindre lönsamma nattåg bildar underlag för mer lönsam anslutande kollektivtrafik "för sittande". Nätverkseffekten för bytesresande har enligt WSP visats sig vara så hög som 20%, och i utredningen visar nattågens egen undersökning så högt som 40% av resenärerna byter till annan trafik. Biljettsamverkan är därför viktig. Det tyder också på att nuvarande linjenät för nattågen inte fyller resenärens resandebehov till lika stor del som kollektivtrafiken i genomsnitt gör.

En aktör som bedriver egen trafik på samma stråk som man bedriver upphandlad trafik har alltid möjligheter att använda sina erfarenheter för trafikens fromma, men ges också stort utrymme i nuvarande avtal att via pris och tidtabell styra resenärerna till den del av trafiken som för tillfället skapar bäst lönsamhet för den egna organisationen. Det är alltså inte säkert att nuvarande trafik visar den fulla potential som finns. I en framtida upphandling borde en tilltänkt entreprenör uppmuntras till att aktivt medverka till att öka möjligheterna till anslutning till annan kollektivtrafik och incitament att öka antalet resenärer framför allt i de delar av säsongen där efterfrågan är som lägst idag.

Nöjdheten hos resenärerna är god men lägre i jämförelse med den busstrafik som Trafikverket upphandlar. Detta är inte unikt för denna trafik och undersökning, i Svensk Kollektivtrafiks Kollektivtrafikbarometer, med årligen 50 000 respondenter, var bussresenärerna fyra procentenheter nöjdare med sin senaste resa än tågresenärerna. Den förklaringsvariabel vi ser är att den lägre upplevda tillförlitligheten i och med förseningar och inställda tåg drar ner förtroendet.

Frågan "varför?" måste ställas, men med ett bredare målperspektiv

Varför bedrivs denna trafik, är det för öka den mätta tillgängligheten, välfärden, regional politik, arbetsmarknadsförstoring, rättvisa, fördelningseffekter, stöd till turistindustrin, för miljön? I utredningen skymtar fram krav som till viss del kan vara motstridiga vad gäller tex bättre anpassning till besöksnäringens behov, ökad spridning av avgångstider och möjlighet att uppnå tillgänglighetskriterier.

Utifrån ett bredare perspektiv måste man ställa sig frågor som hur ställs persontågstrafik mot godstågstrafik på järnvägen?

Det som saknas är egentligen ett djupare svar på varför staten lägger resurser på att upprätthålla just denna persontågstrafik. Det behövs nationella mål för kollektivtrafiken och ett genomarbetat nationellt trafikförsörjningsprogram för det nationella åtagandet utifrån dessa mål.

I kriterierna för engagemang nämns tex regionala mål. I de regionala målen finns bland annat satsningar på besöksnäringen. Nationella och regionala mål måste samordnas för bästa effekt. Ansvaret mellan regional och nationellt ansvar måste också tydliggöras vad gäller Trafikverkets upphandlingar av kollektivtrafik. Regionala kollektivtrafikmyndigheter bekostar i delar av landet genom överenskommelser sinsemellan trafik som om den inte bedrevs skulle innebära att Trafikverkets tillgänglighetsmål för interregionalt resandet inte skulle uppfyllas och därmed skulle behov uppstå av ytterligare nationellt stödd trafik.

Trafikverket har fått i uppdrag att stödja branschens fördubblingsmål av kollektivtrafiken. Det är därför viktigt att de insatser som görs styr rätt och ges möjlighet att även stödja dessa mål. Trafikverkets utredning visar att om nattåget inte fanns skulle resenärerna istället flyga eller åka bil. Ett sådan beteendeförändring är i konflikt med det nationella fördubblingsmålet.

Satsningen på en marknadsgrupp och trafikfrågor

Det åtagande som beskrivs mellan regionerna och Trafikverket innebar ett åtagande om två tågset och handlingsplan och marknadsföringsinsatser för att utveckla resandet. Det visar sig nu att resandet har ökat, troligen tack vara marknadsgruppens genomlysning av ett flertal aspekter som sedan har förbättrats utifrån ett resenärsperspektiv. Satsningen på en marknadsgrupp är lovvärt och bör permanentas. Detta bör därför tillföras som ett krav på en tillkommande entreprenör i nivå med de krav som redovisas i bilaga 1.

I avsnitt 5.7 diskuteras en förlängning av nattågslinjen. Eftersom nattågsvagnar har liten användning under dagtågstrafiken skulle en förlängning innebära ett merutnyttjande av materieleet. Den viktigaste effekten är dock för resenären som slipper ett byte (värderas ju i ASEK som 2,5 x restid) och därmed upplever resalternativet som mer attraktivt. De alternativ som redovisas i avsnitt 12 som avser avkortning av tåglinjerna tex till Sundsvall är därför inte att rekommendera. Det skulle leda till att en stor del av resenärerna får ytterligare ett byte under resan och en minskad trygghet genom riskerna för brutna anslutningar, attraktiviteten för nattåget kommer således att minska.

I utredningen redovisas ansvarsfördelningen mellan olika parter för bristande punktlighet. Det bör poängteras att de fordon som trafikföretaget använder i denna verksamhet tillhör Trafikverket även om underhållsansvaret ligger på hyresmannen. Det innebär att ägaren har ansvaret för materialets fortbestånd och måste genom avtal skapa drivkrafter och tillse att hyresmannen har intresse för underhåll under hela avtalsperioden samt att långsiktighet genomsyrar verksamheten med längre horisont än avtalets längd.

Den nettoavtalsform som valts (avsnitt 11) stimulerar säkerligen trafikföretaget att ta initiativ som vinstmaximerar. Det är inte säkert att detta är ekvivalent med de mål som samhället har med trafiken. Även här måste alltså Trafikverket vara nogsam för att hitta drivkrafter tex genom incitament vid måluppfyllande eller målöverträffande. De slutsatser som finns om att två tåg inte behövs för lågsäsong bygger ju på ett antagande baserat på antalet resenärer idag, utifrån nuvarande pris- och tjänstepaketering.

Under avsnitt 5.5 står det "många vänthallar är öppna dygnet runt". Detta hör väl till ovanligheten, Stockholm C har öppet 05:00- 01:15, Uppsala C 05:00-00:40, Gävle 04:15-01:00 osv. På vissa platser finns mindre vänthallar som har öppet längre tid i högsäsong och på de flesta platser har man tillgång till plattformarna dygnet runt. Däremot är det olyckligt att beskriva det som om stationerna vore dygnet runt öppna.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD