

Handläggare: Mattias Andersson

Trafikverket
jnb@trafikverket.se

Remissvar angående ändringar i JNB 2018 efter Transportstyrelsens marknadstillsyn

Svensk Kollektivtrafik är branschorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter i Sverige. Årligen görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik. Flertalet av våra medlemmar samordnar/ansvarar också för färdtjänst, sjukresor och skolskjuts på uppdrag av kommuner och landsting.

Trafikverket bjöd den 3 mars in till ett samverkansmöte som skulle hållas den 22 mars i Stockholm. Mötet föranleddes av att Transportstyrelsen (TS) idkat tillsyn enligt lag av Trafikverkets verksamhet vad rutiner och hantering av kapacitetstilldelningsärenden som förts vidare till TS för prövning, samt att detta föranledde ändringar i Järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) Så långt föranleder processen inga synpunkter.

Det högst anmärkningsvärda var att Trafikverket (TRV):

- Inte hade för avsikt möjliggöra för parterna man bjöd in att ta del av några handlingar kring hur Trafikverket hade för avsikt att ändra JNB utifrån tillsynen varken på webb eller per epost, varken före eller efter samverkansmötet. Det enda som kunde ge indikation kring förändringar var den hänvisning till fyra beslut/förelägganden på TS hemsida utan någon förklaring till hur TRV tolkat dessa och vilka delar man avsåg fästa avseende vid.
- Menade att när parterna väl hade tagit del av information på samverkansmötet den 22 mars kl 13.00-16.30 gavs möjlighet att tillsända TRV skriftliga synpunkter senast den 23 mars kl 09.30.
- Endast tillgängliggöra informationen för personer som var på plats på samverkansmötet i möteslokalen i Stockholm, ett alternativ att delta via Skype, telefonkonferens etc möjliggjordes alltså inte.
- Inte har för avsikt att göra en sammanställning över inkomna synpunkter och tillgängliggöra denna för branschen. Detta framfördes som avslutningsord på samverkansmötet från TRV.

Efter formella och informella påtryckningar från flera parter ändrade TRV förutsättningarna något genom att meddela att man skulle delge information skriftligen efter samrådet på sin hemsida samt att möjligheten att lämna

synpunkter förlängdes till den 29 mars. Under samrådsmötet utlovade man också att sända ut epost till samtliga som bjudits in till samverkansmötet för att säkerställa att de fått kännedom om dessa förändringar. Undertecknad har dock inte erhållit den utlovade informationen på epost efter mötet. Det som publicerats på TRVs hemsida är de PPT-bilder som visades under samverkansmötet, helt utan kommentarer från TRV i övrigt.

Samverkansmötet gick i stort sett ut på att gå igenom vad Trafikverket avsåg att göra för ändringar utifrån de fyra TS tillsynsärendena. Konsekvensbeskrivning kring hur ändringarna skulle påverka branschen och alternativa lösningar för att minimera negativa konsekvenser för branschen saknades nästan helt. Flera gånger menade Trafikverket att de inte hade för avsikt att ändra JNB utan enbart sina rutiner och processer kring hantering av ärenden. På vissa punkter hade man inte heller ett förslag på hur man avsåg att ändra JNB, vilket omöjliggör för branschen att ta ställning till ändringar på dessa punkter, tex vad gäller ärendet om Adhoc-stopp, restkapacitet för Adhoc och beskrivning av modell för avgörande mellan tilldelning av tågläge vs kapacitet för banarbete.

Det mest anmärkningsvärda vilket föranleddes av ärendet MTR vs TRV och Västtrafik vs TRV var resonemanget som TRV presenterade kring hur man avsåg i framtiden att insamla kompletterande information kring hur olika järnvägsföretag och deras kunder påverkas om de inte tilldelas sökta tågägen. Varken information om vilken sorts information det avsåg och hur informationen skulle behandlas jämväl hur den skulle viktas mot varandra varesig inom varje enskild sökande eller mellan olika sökandes uppgifter. Eftersom detta rör kärnan i kapacitetstilldelningsmodellen, dvs vem ges större rätt till kapacitet än någon annan part måste detta bygga på tydliga riktlinjer kring vilka faktorer som parterna kan åberopa samt hur dessa ställs mot varandra. Hur långt i en kundleverantörskedja har man möjlighet att åberopa konsekvenser? Om det kommersiella tågbolaget annars går i konkurs ger det företräde till tågläge i större utsträckning än att den samhällsorganiserade tågtrafiken inte kan transportera gymnasieeleverna in till skolans starttid? Det minsta TRV kan göra på denna punkt är att ta fram information och även klart och tydligt redovisa sina ställningstaganden i varje enskilt ärende på ett transparent sätt.

Det resonemang som fördes på mötet kring att tillämpa en absolut tidsgräns för ett affärskritiskt tidsfönster behöver närmare studeras, troligen har gods- och persontrafik samt samhällsorganiserad och kommersiell trafik helt olika bevekelsegrunder och möjligheter att ange någon sådant. Den samhällsorganiserade persontrafiken har ett tvång i lag att genomföra trafik som beslutats. Det innebär att "hur dåliga tågägen som helst" än bättre än inga alls och denna del av branschen inte har möjlighet att nyttja möjligheten med tidsfönster, vilket ställer den i ett underläge mot den kommersiella trafiken som kan utnyttja det hela och få ekonomisk ersättning av TRV.

Svensk Kollektivtrafik vill i och med detta yttrande med enfaset understryka att vi anser detta sätt att "samverka" som ogenomtänkt och som fel signaler efter många lyckosamma gemensamma aktiviteter under paraplyet "Bättre samverkan" för att just förbättra dialog och förtroende mellan branschens parter.

Med TS ärenden som avgjordes 2015 på ärendelistan så kan det inte ha varit skyndsamhet som underlätit att förbereda ärendet i god tid och därmed också kunnat delge de man önskade samverka med tydlig information kring Trafikverkets avsikter redan innan det fysiska samverkansmötet. Fanns en genuin vilja att arbeta tillsammans så som i "Bättre branschsamverka" även kring dessa ändringar, eller upplevdes samverkansmötet som ett "nödvändigt ont"?

Svensk Kollektivtrafik menar att TRV hårdtolkar möjligheten att inte det krävs ett formellt samråd när ändringar i JNB föranledes av TS beslut. TS beslut innebär sällan en detaljreglering, och innebär ibland mer "så här får ni inte göra" än en "så här ska ni göra". Detta är tydligt utifrån den tolkningsfrihet som TRV själva visat sig ta i dessa ärenden kring avgöranden om text i JNB behöver ändras eller om endast rutiner och förhållningsätt ska ändras. Detta innebär att det finns stort utrymme att i ett samråd med branschen anpassa förändringar så att inga oönskade och ogenomtänkta effekter uppstår. Effekter som varken TS hade för ögonen att de skulle uppstå i samband med sitt tillsynsbeslut eller som branschen gynnas utav.

Utöver detta menar vi att alla ändringar som TRV avser att göra för JNB efter dess fastställande ut mot sina kunder och branschen bör hanteras efter en och samma rutin. Detta för att underlätta både för Trafikverket för att skapa vältrimmade processer som fungerar och inger förtroende samt skapar en upplevelse av "fair-play" och rättssäkerhet för branschen, som dessutom då vet hur rutinen, förväntan och tillvägagångsättet är för varje samrådstillfälle.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK



Helena Leufstadius
VD