



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

jnb@trafikverket.se

Remissvar Järnvägsnätbeskrivning 2020

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. Prognosen för framtiden är ett fortsatt ökat resande både utifrån att befolkningen ökar men också att attraktiviteten för att resa med kollektivtrafik och därmed persontåg ökar. Det innebär att Trafikverket måste förvalta sitt uppdrag väl att erbjuda så mycket kapacitet som möjligt till en strategiskt övervägd risknivå vad gäller följdöverseningar och försilning i anläggningen.

Allmänt

Järnvägsnätbeskrivningen är omfattande och kräver väldigt mycket kunskap och administrativ kompetens av den enskilda parten som ska söka tåglägen. Dessutom täcker detta förslag inte alla delar som påverkar villkoren för ansökan och tilldelning av kapacitet. Det är därför svårt för den enskilda parten att förstå vilka förutsättningar som ges.

Planerade större banarbeten och Tågpåverkande åtgärder

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 i samband med att direktivet 2012/34/EUs bilaga VII omarbetats. Kopplingarna mellan företeelserna måste bli tydligare. Det är också önskvärt att banarbeten som är planerade men inte idag rubriceras som PBS tydligare måste beskrivas som förutsättningar i JNB. Ett avbrott i tågtrafiken är desto allvarigare ju kortare tid som ges för att omplanera efter ändrade förutsättningar. En större lyhördhet efter järnvägsföretagens behov av utföra trafik måste finnas och att behoven ser olika ut olika tider av året, på olika platser och hos olika järnvägsföretag. Detta skulle till exempel vara att överväga alternativa tidsfönster eller metoder för att minska den totala tiden som kapaciteten begränsas för tågtrafik. Nyttjandegraden för servicefönster måste också kraftigt höjas om företeelsen ska få finnas kvar, varje timme outnyttjat servicefönster leder till minskade möjligheter att bedriva rationell tågtrafik och motverkar målen en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken och att överflytta gods till järnväg.

Trafikeringsavtal med annan än järnvägsföretag

Svensk Kollektivtrafik har redan vid tidigare tillfällen (ert diarienummer TRV 2016/61869) framfört att Trafikverkets avtalsmal för trafikeringsavtal med annan än järnvägsföretag inte fyller branschens behov kring att kommersiellt kunna reglera ansvarsförhållandet mellan TRAV-ägaren och järnvägsföretaget.

Ramavtal

Svensk Kollektivtrafik anser fortsatt att avsaknad av ramavtal skapar en onödig osäkerhet för både befintliga och tillkommande tågaktörer på den svenska marknaden. Den kapacitetstilldelningsmodell som Trafikverket tilldelar skapar osäkerheter för regionala kollektivtrafikhuvudmän om de kommer att få möjlighet att bedriva tågtrafik utifrån politiskt fattade beslut i strategiska och lagstadgade trafikförsörjningsprogram och kommersiella aktörer har svårighet att känna en trygghet i att etablera sig på en marknad som kräver investeringar på hundratalamiljoner och enbart garantier att få erbjuda sin produkt till kunderna under ett år.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Systemperspektiv

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 kapacitetstilldelning vid sidan om associationer till andra tåglägen även föra in den samhällsnytta ett effektivt byte till andra färdmedel bidrar till.

Kvalitetsavgifter

Svensk Kollektivtrafik vill också uttala sin tydliga mening att Kvalitetsavgifterna inom JNB avser kompensation för orsakade kvalitetsbrister i leverans och good-will ersättning och intet på något sätt kan kopplas till de uppkomna kostnader som trafikföretagen har kring ersättningstrafik och ersättningsanspråk från resenärerna. Det är alltså inte en acceptabel lösning att Trafikverket gör avdrag för utbetalda kostnader i regressrätt mot ersättning som ska hanteras inom kvalitetavgiftssystemet.

Trafikinformation

Det bör framgå i avtal att Trafikverket så som trafikledande och trafikinformationsproducent för Järnvägsföretagens tåg ska stödja Järnvägsföretagens möjligheter att uppfylla skyldigheter ibland annat Lag (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

Tidplan för fastställelse av tågplan

Den senareläggning av fastställelse som pågår år efter år är oroande för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken. Persontågstrafiken är stomnätet i kollektivtrafiken och vid nästan alla bytespunkter bygger man sedan upp byten mellan tåg och buss på ankomst- och avgångstiderna för tågen. På så sätt skapar man tillsammans med taktidtabeller snabba och attraktiva bytesresor och möjligheten att bidra till av riksdagen beslutade mål om en fördubblad kollektivtrafik. Nätverkseffekterna är stora, dvs många resenärer reser med byten mellan buss- och tåg. Förutsättningarna med årligen växlande och osäker tilldelning av kapacitet, dvs exakta tidtabellstider och en krympande tid att efter fastställelse planera tidtabeller för anslutande buss- och spårvagnstrafik innebär ökade risker för suboptimering, förlängda bytestider, missnöjda resenärer, behov av ökat antal fordon inom busstrafiken etc. vilket både är kostnadsdrivande för samhället och motverkar möjligheten att erbjuda en attraktiv kollektivtrafik för vardagsresandet utifrån regionernas samhällsuppdrag.

Konstruktionsregler

Trafikverket hade inför JNB 2019 en motsvarande samrådsprocess för JNB. Efter samråds perioden har Trafikverket ensidigt och endast med ett kort informationsmöte innan tågplaneansökan vara inskickad förändrat förändringarna för trafikupplägg på Södra stambanan. Utan någon remiss förändrades head waytiderna på Södra Stambanan. Från Trafikverkets håll påtalades att detta inte skulle innebära några större förändringar för resenärer. När resultatet kom i september 2018 kunde aktörerna längs Södra Stambanan konstatera att den struktur som byggts upp och förfinats årligen mellan Östgötapendel, Krösatåg, Öresundståg och Pågatåg nu hade omkullkastats med argumentet att andra operatörer måste kunna få köra sina tåg med bättre tidhållning. Tex Krösatågen har under de senaste 12 månader haft en rättidighet på 94,5%, och ser att det åligger alla järnvägsföretag och trafikorganisationsörer ska skapa tidtabeller som är robusta och hållbara för att föra fram sina tåg i tid



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

utan att det ska slå mot övriga aktörer som trafikerar banan. Effekterna av förändringen som genomförs medför avsevärda restidsförlängningar för vanliga resenärer, restiden mellan Jönköping och Malmö eller Värnamo och Lund ökar med en timme till följd av de nya konstruktionsreglerna. Med denna försämring kommer det vara svårt framöver och locka nya resenärer till kollektivtrafiken.

Till JNB 2020 har kapitlet om hur tågplanen konstrueras helt lyfts bort utan att detta ens omnämns i sammanfattningen över förändringar. Den samordningsmöjlighet som har funnits mellan operatörer har nu blivit en tombola där den som körs längst har fördelar över tåg som går kortare sträckor och som bidrar till en stor regional nytta genom att vara navet för arbets- och studiependlingen i Östergötland, Småland och Skåne. De konstruktionsregler som Trafikverket avser att tillämpa på Södra och eventuellt också Västra stambanorna har ej varit ute på ett samråd, inte ens alla berörda trafikavtalsägare och kollektivtrafikmyndigheter har aktivt informerats av Trafikverket om stundande ändringar. Trafikverket har inte heller visat på hur man med förändrande konstruktionsregler med målsättning att förbättra för en enskild part kunnat göra detta utan att samtidigt kraftigt försämma för de parter som står för medborgarnas vardagsresande.

För Svensk Kollektivtrafik

Mattias Andersson

Utredare