



2020-10-29

Ert dnr:

Trafikverket

jnb@trafikverket.se

Kopia:

Handläggare: Mattias Andersson

Samråd om JNB 2022

Svensk Kollektivtrafik är bransch-och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige.

Årligen görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 83% av landets persontågstrafik. Våra medlemmar ansvarar också, helt eller delvis, för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts, beroende på hur primärkommuner och regioner överlåtit ansvaret.

Sammanfattning

Trafikverket har sänt järnvägsnätsbeskrivning för trafikåret 2022 på samråd. JNB har omarbetats för att motsvara europeiska krav på disposition. Det finns fortsatt utrymme att förtydliga och förenkla JNB. JNB är det viktigaste övergripande dokumentet förutom lagstiftningen och påverkar alla delar av järnvägsverksamheten. Tvetydigheter kan leda till missförstånd och i värsta fall till konflikter som leder till tillsyn eller domstolsprocesser för att uppnå samsyn. Det finns också viktiga förutsättningar som Trafikverket underhåller samrådsprocessen genom att hänvisa till fristående dokument som tas fram senare eller rent av till sin dynamiska hemsida. De som ansvarar för att transportera 265 miljoner resenärer och 73 miljoner ton gods per år behöver kristallklara och långsiktiga förutsättningar för att kunna bedriva både samhälls- och företagsekonomiskt lönsamma verksamheter. Trafikverket måste bättre förstå sin roll som den kanske viktigaste möjliggörare för framtidens järnvägstrafik.

Vi vill också särskilt lyfta att JNB tydliggör de orättvisa spelregler som råder på den svenska järnvägsmarknaden där samhällsvardagslivets resor nedprioriteras till förmån för kommersiell tåg företagskonkurrens om affärsresenärer. Detta är i konflikt både EU-direktivet¹ som anger att allmännyttiga tjänster ska prioriteras i synnerhet och beslut i regering och riksdag om bistå med att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel.

Formalia

Branschorganisationerna som deltar i samverkansgruppen för affärsregler fick under våren möjlighet att ge synpunkter på utkast till JNB, vi noterar att ett flertal ändringsförslag för att förenkla texten, möjliggöra läsning av dokumentet på papper etc inte tagits omhand.

1.4, stycke 1 och 2.

¹ 2001/14/EG



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2020-10-29

Järnvägsnätsbeskrivningens innehåll följer en struktur som är gemensam för RailNetEurope så att sökande kan hitta samma information på samma ställe i olika länders dokument.

Järnvägsnätsbeskrivningens innehåll följer den struktur som antogs av de europeiska infrastrukturförvaltare som tillhör RailNetEurope (se 1.7.2). Målet med denna gemensamma struktur är att alla sökande och berörda parter kan hitta samma information på samma plats i alla länders järnvägsnätsbeskrivningar.

Här lämnade Svensk Kollektivtrafik i den ovan nämnda synpunktsfasen in kommentaren att det står mer eller mindre samma sak i två stycken efter varandra. Trafikverket ansåg tydligen inte att detta behövde korrigeras. Vi påpekade också bristande definitioner, där olika begrepp som kan tolkas som olika eller samma används till och med i samma stycke. Vi påpekade också ett flertal hänvisningslänkar som i textform utläses som "se Trafikverkets webbplats". Vilket omöjliggör förståelse för den som läser på papper att den digitala versionen innehåller en länk till en specifik sida på webbplatsen. Vi väljer att framföra dessa som ett exempel på hur JNB är onödigt svårläsbar pga bristande intresse för korrekturläsning och språklig tydlighet. Det vore också önskvärt om man försökte anta ett processperspektiv i texten, så att text skrivningar om ansökan återfinns i avsnitt om ansökning och inte under avsnittet om drift.

I det följande lämnar vi synpunkter med hänvisning till särskilda punkter i dokumentet;

1.5.2 beskriver att samråd inte hålls om ändringar i JNB är till den sökandes fördel. Svensk Kollektivtrafik hävdar att Trafikverket utan att hålla samråd har svårt att veta hur en ändring påverkar olika delar av branschen och dess olika aktörer och därmed inte på förhand kan avgöra om ändringen är uteslutande positiv för alla parter.

För övrigt används begreppet samråd i JNB för olika företeelser som inte på något sätt sker utifrån samma rutiner, tidsgränser etc. Det är därför förklarligt men inte acceptabelt att ha skrivningar som "samråd ska ske i god tid". God tid är en allt för generell beskrivning

I 2.3.8 står det Vilka tåglängder som tillåts för respektive sträcka prövas i processen för tilldelning av kapacitet. Detta bör göras mer förutsägbart för den sökande redan innan ansökan.

2.3.10 Nämner att olika trafikeringsystem finns för olika delar av banan och hänvisar till en digital karta på internet. Detta innebär ju att trafikeringsystemet kan ändras utan att JNB ändras. Vi efterfrågar en skarpare koppling mellan JNB och vilket trafikeringsystem som respektive bandel har under trafikeringsåret.

2.3.12 Om jag som ny operatör vill trafikera, var läser jag i så fall om vad som är särskilda anpassningar? Kan dessa ändras utan JNB-samråd?



2020-10-29

2.3.14 innehåller skrivningen som ger Trafikverket rätt att "vidta nödvändiga åtgärder". Här måste sanktionerna tydliggöras, det är inte ett villkor som är transparent för den svagare parten, dvs järnvägsföretaget/trafikorganisationen.

I 3.2.2 nämns en mängd regler som kommer ifrån järnvägslagstiftningen och som inte är något JNB-reglering i sig. Det är så klart välbekant att beskriva regler men det som regleras i lag behöver ju inte beskrivas i JNB, speciellt inte om inte JNB har något ytterligare reglering i anslutning till den refererade lagstiftningen. Om JNB skulle tillföra något vore det ju till exempel att beskriva vilka bandelar som avses för respektive föreskrift.

3.3.2 Den sökande måste därför räkna med att handläggningstiden i vissa fall kan bli relativt lång. Detta är en orimlig friskrivning, här behöver ett kvalitetsmått som är kvantifierbart användas. Vad är långt? En kvart? Två månader? Parterna har garanterat olika förväntningar och med den "slappa" skrivning som Trafikverket har finns inga som helst incitament för Trafikverket att faktiskt agera skyndsamt.

3.4.4 Det är rimligt att en hänvisning till de regler kring farligt gods som beskrivs i 2.4.3 framkommer även här.

4.2.1.4 Uppställningsplatser De uppställningsplatser som Järnvägsföretag ansöker om måste tydligt till ett tågläge för att skapa effektivare fordonsomlopp och tryggare kollektivtrafikförsörjning. I de fall sökande anser sig missnöjd med tilldelningen måste möjligheten att tvista om uppställningsplatser finnas.

4.2 Det är ologiskt att så stort utrymme för den internationella ansökan lämnas i detta inledande avsnitt, medan motsvarande information rörande den svenska ansökan (som torde vara majoriten av de sökandes fokus) beskrivs först i 4.2.2. Samtidigt som internationell ansökan återigen beskrivs i 4.2.2.1

4.2.1.1 Syftningfel? Om PSB är en förutsättning inför ansökan i kapacitetstilldelningsprocessen så kan ju inte sökande söka omledningsläge utan borde ju söka den tågväg sökande i första hand vill framföra tåget som är öppet för trafik.

4.2.1.3 Kapacitetsrestriktioner. Endast Olskroken anges i Göteborgs närområde. Sträckan Almedal-Göteborg bör vara med, samt hela sträckan Göteborg-Skövde. Sträckan är hårt belastad i dagsläget och Västtrafik har planer på att öka antalet tåg Mölnlycke-Göteborg. Göteborg-Skövde som helhet syftar till att skapa bättre struktur och att det kan ställas högre krav på ansökningarna att de följer kapacitetsplanens riktlinjer. I T21 finns olika avgångstider för olika veckodagar vilket slår sönder strukturen för vår regionala trafik och innebär att vi tvingas till oregelbundna tidtabeller med förbigångar.

4.2.1.3 De kapacitetsplaner som omnämns och som ska utarbetas i samråd med branschen behöver tydligare rutinbeskrivas så att branschens aktörer lättare kan förstå vilken påverkansmöjlighet de har och i vilket skede av processen möjlighet till samråd ges.



2020-10-29

4.2.2.2 I samrådet saknas en viktig planeringsförutsättning nämligen dokumentet "riktlinjer täthet mellan tåg" som indirekt styr både möjlig tidtabell och fordonsåtgång. Det är därför rimligt att ett så pass viktigt dokument inte enbart är en process inom Trafikverket utan faktiskt också ingår i samrådsförfarandet.

Vi ser det nödvändigt att JBN kompletteras med villor så att sökanden även skall ta hänsyn till banarbetstillägg och nodtillägg utöver PSB och kapacitetsplaner i sin ansökan. I den mån det är möjligt skall sökanden dessutom ta hänsyn till kapacitetsrestriktioner (bilaga 4D) och servicefönstertillägg. Syftet är att strömlinjeforma inkomna ansökningar och att säkerställa att sökanden har utgått från samma förutsättningar i syfte att förenkla hanteringen för Trafikverket.

4.2.2.3 Rubriken beskriver "yttrande" medan texten enbart beskriver inlämnade av "synpunkter". Osäkert om det avser samma, rent språkligt är det en dignitetsskillnad mellan de två. I ett juridiskt bundna dokument som JNB är det viktigt att begrepp och definitioner följs genom dokumentet.

4.3.1 Oklart vad en järnvägslinje är. Är det en stambana, en bandel, eller är det JTF-definition som innebär att driftplatserna då exkluderas ur beräkningarna?

4.3.2.1, stycke 3 Här saknas transparens och det finns risk för skönsmässiga bedömningar från Trafikverket med denna modell. Det måste tydligt framgå hur de tre olika punkterna (utbud, ersättning och tidskänslighet) värderas mot varandra och om en liten förändring värderas lika mycket som en stor tex. Om en stor och en liten förändring värderas på samma sätt bör modellen förändras, men eftersom kriterierna för utvärdering inte visas har vi inte möjlighet att lämna synpunkter på dessa. Inte heller hur värderingen "kan variera över dygnet" uttrycks på ett transparent sätt. Den sökande utsätts alltså för oacceptabla osäkerheter i både sökandeläget och tilldelningsprocessen.

4.4 Vi noterar att Trafikverket inte avser möjliggöra tecknande av ramavtal även för T22. Våra medlemmar är beroende av långsiktighet i kapacitetstilldelningen. Årlig kapacitetsomfördelning leder till ökad planeringsbörda för både järnvägsföretagen och Trafikverket. Resenärerna förväntar sig att vardagsresandet behov och byten till stads- och regionalbussar fungerar år efter år. Det är dessutom ett lagstadgat uppdrag för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Behoven av trafik från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna är relativt konstant över tid. Ramavtal skulle också ge Trafikverket bättre planeringsunderlag för behov av både underhåll och investeringar på längre horisont än ett år framåt.

4.5.5 Trafikverket bör tidigt ta fram konstruktiva förslag till lösningar för tåglägen som ligger i konflikt. Med lösningar i tidigt skede underlättas planeringen och bättre helhetslösningar kan sannolikt skapas, jämfört med beredning och presentation av lösningar nära fastställelsen eller under tvisteförhandlingar.

Det förslag till tågplan som presenteras i juli behöver i hög grad vara genomarbetad och innehålla merparten av ansökta tåg och banarbeten.



2020-10-29

Banarbetsanpassningar som inte arbetas in i primär och slutgiltig fastställelse behöver hanteras på ett strukturerat och enhetligt arbetssätt av Trafikverket inom ramen för revisionshantering för att säkerställa en god kvalitet och leverans inom uppsatt tidplan.

Trafikverket bör i samband med presentationen av den fastställda tågplanen, tydliggöra de avvikelser som finns mellan ansökt tågplan och den fastställda. Denna redovisning som bör ske per linje, beskriva omfattningen av antalet tåg med större avvikelser (ex mer än 15 min för persontåg), tåg som inte fått tågläge eller tilldelas annan väg än den ansökta. Vidare ange antalet tåg ingående i tvisteförhandlingar, samt hur många som lett till överenskommelser och hur många där konflikter kvarstår innan fastställelse. Syftet med en sådan sammanfattning ska vara att tydliggöra för alla aktörer omfattningen av aktuella brister, som då synliggör järnvägens kapacitetsbrist på ett tydligare sätt än med dagens redovisning.

4.5.6 Vi saknar en beskrivning om hur Trafikverkets roll i tvistlösningsprocessen. Hur säkerställer Trafikverket sig neutral i tvistlösningsprocessen och hur ger Trafikverket båda parter bästa förutsättningar. Det måste framgå vilka argument som TRV tar hänsyn i tvistlösningsprocessen och hur de används. Att RKM måste lägga om hela busstrafiken då planerade byten spricker och därmed få fördyrningar med mångmiljonbelopp är tex inget som TRV tar hänsyn till idag.

4.5.7 Texten "Av en ansökan om tågläge ska det framgå om tågläget ansökts för järnvägsföretagets eller trafikorganisations räkning" verkar ha hamnat i fel avsnitt. Detta avsnitt handlar ju om tilldelning inte ansökan.

4.6.1 När det gäller den nya lösning Trafikverket presenterat för att avgöra vilket av två tåg med samma kapacitetstilldelningskategori som ska tilldelas kapacitet innehåller lösningen brister. De bygger på Trafikverkets ställningstagande om affärsresenärernas högre värdering jämfört med övriga resenärer. Det snedvrider återigen järnvägsmarknaden och ger tåg med affärsresenärer en "grandfathers right" till kapacitet vilket knappast kan vara samhällets prioriterade syfte med järnvägstrafiken.

Det framgår inte av JNB hur Trafikverket avser använda de insamlade uppgifterna kring andel tjänsteresenärer, antal resenärer och antal stolsplatser för att göra sin särskiljning. En transparens måste framgå för att sökande ska förstå och kunna göra en preliminär bedömning om sökande har möjlighet att få tågläge eller ej. Tex skulle värdet på antal sittplatser kunna tolkas både positivt i en särskiljning ett tåg med mer sittplatser har större potential än ett med färre, men ställer man det i relation till antal resenärer och får en låg kabinfaktor visar det i stället på ett dåligt utnyttjande av kapaciteten.

Affärsresenärer har större flexibilitet, om tåget går 10.00 istället för 09.00 kommer personen stanna kvar på arbetet och utföra arbete tills det är dags att resa till stationen. Om personen som ska till arbetet eller skolan hänvisas till ett tåg klockan 10.00 istället för 09.00 kommer personen försent till arbete/skola eftersom individen med största sannolikhet har betydligt mindre rådighet över start- och sluttider i det senare fallet.

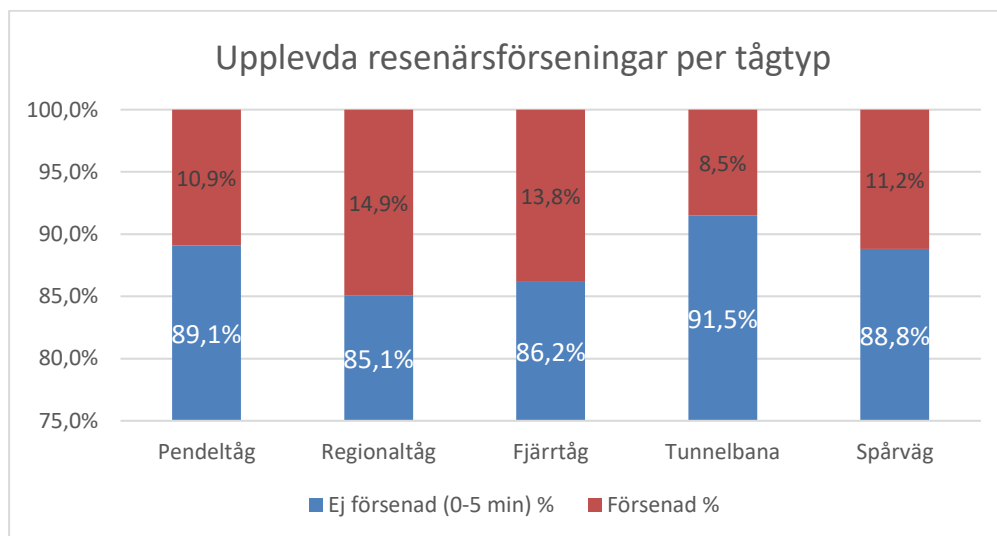


2020-10-29

4.6.2 Vi vill understryka vikten av att Trafikverket snarast bör inleda en översyn av prioriteringskriterierna samt dialog kring utvecklingen av processen där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv och där större hänsyn tas till dagliga pendlare samt hela kollektivtrafiksystemet med dess anslutningar till buss och andra färdmedel.

Tåg med många dagliga pendlare bör ges större prioritering och högre värdering i jämförelse med tåg med stor andel sällanresenärer. Dagliga pendlare är också mer sårbara för dåliga tåglägen och förlängda restider i jämförelse med resenärer som reser sällan.

Detta kan man se tex när man analyserar data från Kollektivtrafikbarometern där mer än 80 000 slumpmässigt urval av medborgare årligen besvarar frågor om resande och attityder. Man kan också se att det främst är regionaltågsresenärerna som råkar ut för förseningar på mer än 5 minuter när man frågar resenärerna om deras resande dagen innan.



Dessutom har hela systemet ett totalt värde som är större än summan av enskilda tåglägen som nuvarande kapacitetsfördelningsmodell helt missar. Det saknas också en värdering av associationer med andra trafikslag än tåg. För ett tågssystem som är en del av ett kollektivtrafiksystem är anslutande buss-, tunnelbane- och spårvägstrafik viktig. Om exempelvis den taktfasta pendeltågstidtabellen bryts, kan det innebära förlängda vänta/bytestider för resenärerna och att anslutningarna inte kan hållas. Alternativt kan det innebära att tidtabellerna måste förskjutas, vilket medför avsevärda kostnader om detta sker i dimensionerande tidsavsnitt.

Tåglägen som enbart ansöks för enstaka veckodagar, eller mycket korta perioder tvingar fram anpassningar för tåg som planeras dagligen eller måndag-fredag, detta är olyckligt både utifrån ett resenärsperspektiv och ett produktionsperspektiv för de regionala kollektivtrafikmyndigheter som drabbas. Effekterna leder till förlängda restider, brustna anslutningar och omlopp, ökad fordonsåtgång, ökat antal tågkilometer vilket i sin ökar kapacitetsbelastningen på spåren osv. Tåg som ansöks för enstaka dagar bör därför ha en lägre prioritet än



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2020-10-29

tåg som trafikerar måndag - fredag eller dagligen. Annars kan detta leda till olika tidtabeller för ett och samma tåg vilket är negativt för resenärer och planeringen för anslutande trafik. Det kan också ses som ett mer konkret exempel på prioriteringskriteriernas negativa effekter för kollektivtrafiksystemet.

Vi ifrågasätter skarpt de prioriteringskriterier som används för kapacitetstilldelningen;

- Dels utifrån att ASEK-gruppen tilldelar olika samhällsekonomisk värdering för olika resenärsgupper. Och att då affärsresenären som sitter och jobbar på sin dator under tågresan har en högre alternativutnyttjande värdering än vardagsresenären som trängs i rusningstid på väg till sitt arbete.
- Dels utifrån att en multiplikator i form av reslängd används vilket ytterligare förstärker orättvisan i att affärsresenärer i fjärrtåg värderas högre än vardagslivets resor som sker på kortare sträckor.
- En stor brist i prioriteringskriterierna har också att göra med att man inte tar hänsyn till det som nationalekonomin kallar avtagande marginalnytta. Dvs om ansökningar finns för 20 tåg att köra mellan A och B under en timme. Och det finns kapacitet för 10 tåg så kommer alla 10 fjärrtåg att få sina tåglägen och de 5 sökta regionaltågen och 5 sökta godstågen inte få några tåglägen alls. Modellen tar inte hänsyn till att nyttan för varje tillkommande fjärrtåg är fallande. Någon form av kanalstrategi måste införas för att garantera kapacitet för den trafik som tillkommit med stöd av och som regionerna är skyldiga att upprätthålla utifrån lag.

Avslutningsvis vad gäller 4.6.2 vore det också rimligt att hänvisa till vilka prioriteringskriterier som avses i avsnittet. Dvs i vilket bilaga man kan läsa mer om dem.

4.8.1 Det råder kapacitetsbrist på det svenska järnvägsnätet, det är därför inte rimligt att tåglägen som inte används har så låga och i vissa fall obefintliga bokningsavgifter. Dessa måste höjas för att ge effekt.

4.9.1.1 I Trafikverkets åtagande borde också ligga att föreslå anpassningar som minimerar skadan för järnvägsföretagen.

4.9.2 Trafikverket bör även om det bristande användandet beror på faktorer inte är av ekonomisk art eller ej har rådighet över ha rätt att ta tillbaka tåglägen. Detta efter att järnvägsföretaget fått chans att ge en reviderad tidplan för sitt användande av spårkapaciteten. På så sätt kan kapacitet frigöras för underhåll och annan trafik om tågläget ändå inte avses nyttjas.

Skrivningen om risken att förlora rätten till tilldelning eller tilldelas en lägre prioriteringskategori måste bli mer transparent. Vid vilken grad av misskötsel uppträder de olika sanktionerna? "Straffet" att tilldelas en lägre prioriteringskategori är ju enbart med verkan i de få fall som går till tilldelning utifrån prioriteringskriterierna.

5.1 Trafikverket skriver "Rätten att använda tilldelad tjänst kan begränsas helt eller delvis och/eller förändras på grund av störningar i järnvägstrafiken. Syftet



2020-10-29

är alltid att uppnå ett säkert och effektivt användande av infrastrukturen". Hur ersätts/konsekvensminimierar TRV för icke levererade tjänster?

Trafikverket beskriver att det finns obligatoriska och frivilliga tjänster. Däremot framgår aldrig vad som är obligatoriska tjänster i JNB. Hänvisningen till en hemsida som kan ändas utan varken samråd eller varsel är inte en godtagbar lösning.

5.3.1 punkt 6. Bör förtydligas "Detta innefattar att resenärer får den information som är nödvändig för att de ska kunna genomföra en resa" bör bytas ut mot " Detta innefattar att resenärer får den information som är nödvändig för att de ska kunna genomföra sin resa."

5.3.4.2 När det gäller Trafikinformation till resenären är den oerhört viktig, dels att den är korrekt och dels agerbar. Felaktig information leder till både tappat förtroende för kollektivtrafiken och merkostnader. Ett SLA måste tas fram som reglerar förväntas servicenivå och vad som händer om Trafikverket inte uppfyller detta.

Det vore önskvärt att TRV också tar på sig att stötta JF som är skyldiga att informera om "Viktigare anslutande tåg" utifrån EG 1371/2007 bilaga II, del II.

5.3.4.2 punkt 2. Utifrån ett resenärsperspektiv är det rimligare att större stationer för resandeutbyte utefter färdvägen skyltas än att ett plats som ligger precis före än växel utmärks i trafikinformationen.

5.3.4.3 När det gäller fast skyltning saknas ett tydliggörande i Trafikverkets åtagande att förse stationsområdet med skyltar.

5.3.5 Det bör tydliggöras att ett godståg som kör över Öresundsbron bara är befriad från spårlägesavgift och tåglägesavgift på den sträcka som utgör Öresundsbron, inte på hela tågfärden.

5.3.6.3 Passageavgifter är en ren extra beskattning av kollektivtrafiken i storstadsområdena, och kontraproduktivt då det minskar möjligheterna för kollektivtrafiken att uppfylla regeringens mål om fördubblad kollektivtrafikandel i det motoriserade resandet. På vägsidan är kollektivtrafiken undantagen från trängselskatt medan lastbilar med gods betalar, på järnvägen är det alltså precis tvärtom. I princip är det "omöjligt" att inte köra kollektivtrafik i rusningstrafik, dessa belopp styr inte bort några ansökningar utan är enbart en merkostnad som gör att RKM riskerar att dra ner trafikutbudet i det glesare trafikerade nätet för att finansiera denna överföring av skattemedel från regioner till staten. Anser man inte att avgiften ska tas bort ska den åtminstone påföras även godståg så att rättvisa skapas i systemet.

Tabellen och texten tydliggör inte det fallet att respektive område är uppdelat i underområden som innebär att passageavgiften tas ut flera gånger inom samma område.

5.5.1.1 och 5.5.1.2 Avgifterna bör vara tydligare och knutna till JNB. En sökande ska kunna förstå vilka kostnader det innebär att bedriva tågtrafik, då kan man



2020-10-29

inte hänvisa till "se vår hemsida" eller "enligt avtal". Det bör också förtydligas vilket avtal som avses, är det TRAV-avtalet?

5.5.2 Följande skrivning ska strykas

"Information som är viktig för resenären ska inte utelämnas vid publicering."

För det första bör den som har kundrelationen till resenären, dvs trafikorganisatören eller järnvägsföretaget ha bättre kännedom än Trafikverket vad som är viktig information till sin egen kund.

För det andra finns det dessutom ett flertal lagkrav (Lag (SFS 2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (tågpassagerarförordningen)) som tvingar trafikorganisatören och järnvägsföretaget att informera. Det vore istället rimligt att JNB fastställer Trafikverkets skyldighet att bistå med denna information då Trafikverket är den som är informationsproducenten för många av de informationsmängderna.

Även följande skrivning måste strykas "Om informationen vidareförmedlas till tredje part ska avtalsparten se till att tredje part uppfyller samma villkor.". Den står i strid med intentionerna kring "öppen data" och möjligheten att vidareanvända och förädla datat utifrån PSI-direktivet (2003/98/EG) och den statliga "öppna data utredningen".

5.5.2.1 Prislisan bör tydliggöras så att det framgår vilken tjänst av de som beskrivs ovan som har avgift och vilka som är kostnadsfria.

5.6.1 Bokningsavgift bör tas ut för varje avbokning som sker av tilldelade tåglägen. Genom att ha ansökt och beviljats tåglägen har kapacitet undanhållits andra sökanden. Det ska därför inte kunna gå att utan kostnad söka tåglägen och sedan bara för att de lämnas tillbaka mer än 48 dagar före trafikdag göra det kostnadsfritt.

Bokningsavgift ska inte tas ut av sökande om avbokningen sker på uppmaning av Trafikverket pga tex omplanering vid banarbeten, tillkomna kapacitetsinskränkningar beroende på Trafikverkets infrastruktur etc.

Det finns inte heller någon anledning att godståg ska ha en lägre bokningsavgift än persontåg. Om den är baserad på tågkilometer och tex tåglägesavgift bas är 3,78 kr för både gods- och persontåg bör avgiftens procentuella andel vara lika hög för gods- som persontåg. Nuvarande lösning uppmuntrar till att söka tåglägen för gods som inte kommer utnyttjas utan istället upptar kapacitet på banan som inte kan användas. Notera att kvalitetsavgiften för akut inställda tåg är lika för gods -och persontåg vilket ytterligare visar på bristen på logik i systemet.

5.7.1.1 Skadan av ett akut inställt tåg torde vara betydligt större om järnvägsföretaget inte får chans att framföra planerat tåg än om järnvägsföretaget själv ställer in så att Trafikverket inte får chans att trafikleda



2020-10-29

tåget. Förutom de kostnader som eventuellt kan täckas via regressrätten uppstår kostnader för tidsåtgång för omplanering, personalkostnader, ökade fordonskilometrar, goodwill förluster gentemot resenärer, godsköpare och medborgare etc. Ersättningen från Trafikverket för varje enskilt händelse måste därför höjas, lämpligen genom att grundbeloppet höjs. Det bör också tydliggöras att ersättning utgår i samtliga fall då Trafikverket har rådighet och ansvarsfriskrivning endast kan ske i de fall Trafikverket gjorde det som kan anses skäligt för att förhindra eller lindra följderna av ett hinder. Ett exempel är när Trafikverket ställer in trafik av "väderskäl" på spår som har bristande trådsäkring. I dessa fall borde ersättning utgå till Trafikföretaget eftersom det inte finns några nedsättningar i banavgifterna för att trafikera dessa banor och man då skäligen kan förvänta sig samma underhåll och standard som på alla andra banor. Tex har tåglägesavgifterna på ett par år ökat från 0,55 SEK/km till 3,78 SEK/km på dessa banor.

5.7.4 En kvalitetsavgift för akut inställt banarbete måste införas. Kostnaderna för järnvägsföretagen i form av ersättningstrafik, redan gjort omplanering, restids- och komfortförluster för resenärer etc kvarstår även när banarbeten ställs in med kort varsel. Det rimliga är att Trafikverkets projekt som står för banarbetet får ta dessa kostnader för att skapa bättre styrning av verksamheten. Eftersom arbetena ställs in kommer de återkomma samma olägenheter för resenärer och trafikföretag vid ytterligare ett tillfälle vilket knappast gör skadan mindre utan snarare större.

5.7.5 Kvalitetsavgiftssystemet är dubbelriktat ändå tar sig Trafikverket friheten att ensidigt kunna åsidosätta systemet. Däremot ålägger man sig samråd för att återaktivera kvalitetsavgiftssystemet. Med hänvisning till skydd för den svagare avtalsparten är detta att se som ett oskäligt avtalsvillkor att inget samråd hålls innan avgiftssystemet avaktiveras. Kvalitetsavgifterna är tillkomna av i syfte att öka kvalitet och punktlighet och det kan finnas goda argument att upprätthålla sådana "spärrar" även i krislägen.

Det är inte heller rimligt att tåg som är i trafik när avaktivering sker ska betala kvalitetsavgifter för hela tågfärden både före och efter aktivering. Det borde rimligen endast vara under den tid som systemet är aktiverat som avgift utgår.

5.9 De strikta regler för betalning rörande bland annat tidsgränser bör Trafikverket också applicera på sina egna processer vad gäller utbetalning av kvalitetsavgifter och ersättningar för regressrätt.

6.3.1.1 Tidsgränserna för evakuering och röjning bör snarast förändras med hänsyn taget till den bristande spårkapaciteten och att en resenär upplever tiden i väntan på evakuering som lika illa oavsett om man befinner sig i ett storstadsområde eller annan del av landet. Det rimliga är att samma målsättning finns i hela landet men att man har en större acceptans för att inställelsetiden är högre i vissa delar av landet, och då endast utifrån geografiska avståndet.

6.3.2 Operativa regler för prioritering mellan egna tåg. Nuvarande system gynnar de operatörer som har många tåglägen. På en avreglerad marknad



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2020-10-29

skapar detta orättvisor för mindre aktörer som är omgiven av konkurrenternas tåg och därmed saknar verktyget för omprioritering.

Eftersom huvudregeln är att rättidiga tåg ska prioriteras före försenade tåg och Trafikverket har rådighet att göra annan prioritering om det finns särskilda skäl. Utifrån att pendel- och regionalstågsresenärerna har ett högre känslighet för mindre trafikstörningar än fjärrstågsresenärerna vore det därför rimligt att Trafikverket i sin tillämpningsregel för annan prioritering ser till att pendel- och regionalståg ges högre prioritering än idag. Ett dylikt prioriteringstänk bör också bidra till samhällsnyttan och korrelera med EU-direktivet² som anger att allmännyttiga tjänster ska prioriteras i synnerhet.

De framtagna "riktlinjerna för prioritering" ska läggas som en bilaga till JNB. Eller i alla fall de principer som Trafikverket tagit fram tex att SJ fjärrtåg x min sena får gå före rättidiga Öresundståg. Dessa har aldrig skett samråd kring. Även konstruktionsregler för framgå tydligare i JNB.

Bilaga 4B 4.1 Identifieringsvillkor för prioriteringskategorier

Förslag att lägga till text om vart i Ansökan om Kapacitet den sökande ska deklarerar sin bedömning. Prioriteringskategorierna är oerhört viktiga när trafiken ska planeras. I IT-systemet Ansökan om Kapacitet så hade det varit bra om formuläret för ett tågläge hade utvecklats på ett sådant sätt att det underlättar arbetet med prioriteringskategorierna. Idag finns det i princip bara en ruta som tillåter fritext.

Bilaga 4D 3.4.3 Bra att det är tydligt att Citybanan samt innerspåren på de fyrspåriga sträckorna är reserverade för pendeltrafik. Det bör dock även framgå av rubriken att avsnittet också behandlar innerspåren, det vill säga även förutsättningar utanför Citybanan.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius

² 2001/14/EG