



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2021-09-28

jnb@trafikverket.se

Ert dnr: TRV 2020/38591

Handläggare: Mattias Andersson

Remissyttrande: JNB avvikelsemeddelande 4 T22

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. 99 procent av landets bussresor och 83 procent av landets persontågsresor sker i våra medlemmars regi.

Härmed inkommer Svensk Kollektivtrafik med remissvar kring de förändringar som föreslås i avvikelsemeddelande 4 Järnvägsnätsbeskrivning 2022. Remissvaret har hanterats av Svensk Kollektivtrafiks kansli och har inte hunnit beredas tillsammans med medlemmarna.

Remissen avser *Beslut om samråd avvikelsemeddelande 4 Järnvägsnätsbeskrivning 2022* daterad den 2021-08-24, med besked om att samrådstiden var förlängd till 2021-09-28. Svensk Kollektivtrafik har under remisstiden efterfrågat material som ligger bakom förslagen. Bakgrundsmaterialet skickades sedan till Svensk Kollektivtrafik under vecka 38, endast några arbetsdagar innan remisstiden gick ut. Materialet består av tre dokument varav två är märkta som arbetsmaterial och den tredje är rapporten *Risk- och konsekvensanalys, Uppdaterad orsakskodlista och principer för orsakskodning, Version 1.0* daterad 2021-09-22.

Svensk kollektivtrafik anser remissförfarandet mycket bristfälligt. Enbart det som är nytt anges utan någon förklaring kring vilka förändringar är och varför dessa förändringar sker. Ett underlagsmaterial skickas först när detta efterfrågas och skickas när remisstiden nästan är slut. Underlagsmaterialet skickas utan förklaring och är bristfälligt då största delen fortfarande klassas som arbetsmaterial. Status för dessa dokument är därmed oklar och innebär svårigheter att uttala sig om det som anges i dessa dokument.

Förankring bakåt i vår organisation har inte kunnat ske. Det borde dock vara i Trafikverkets intresse att organisationer såsom Svensk Kollektivtrafik kan få en möjlighet att förankra sina svar bland medlemmarna och att Trafikverket därmed få ett samlat svar från ett flertal organisationer inom järnvägssektorn. För detta krävs en skälig remisstid och att det kompletta underlaget skickas ut i god tid. I annat fall finns stor risk att ett flertal organisationer inte kommer att kunna hantera denna remiss och att Trafikverket får in flera remisser som spretar i sina svar. Vi anser att detta är en stor nackdel för järnvägsbranschens utveckling som helhet. Dessutom är vår uppfattning av de förändringar som förslås är att dessa potentiellt kan innebära stora förändringar för branschen. Det är därmed av största vikt att remissen är bred och sker utifrån ett komplett underlag.

Svensk Kollektivtrafik vill särskild ange synpunkter på den förändring som föreslås i avsnitt 5.7.1. *Kvalitetsavgifter* och *Avsnitt 5.7.4 Skyldighet att betala kvalitetsavgifter*. Trafikverket förslår en förändring som reglerar kvalitetsavgifter för merförseningar. Tidigare har det funnits undantag för



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-09-28

Järnvägsföretagen när koderna JDE tilldelas, genom Trafikverkets förslag kommer Järnvägsföretagen att vara skyldiga till att betala kvalitetsavgifter vid tilldelning av alla orsakskodningen J. Detta ändrar de ekonomiska spelregler i branschen och kräver därför en varsam hantering och noggrann analys av konsekvenserna och inte minst en bred och tidig förankring bland branschen aktörer. Vi är inte medveten att en sådan process har skett, och om den har skett borde dokumentation bifogas detta meddelande.

Generellt är Svensk Kollektivtrafik inte emot den principen där den som förorsakar en försening ska drabbas ekonomisk och att det behöver hanteras lika för alla aktörer inom branschen. Förorsakar ett järnvägsföretag förseningar då bör detta få ekonomiska följder precis som när Trafikverket ligger bakom en försening.

Utifrån det översikt som presenteras i det utskickade arbetsmaterialet kan Svensk Kollektivtrafik konstatera att de förändringar som föreslås är betydande. Många nya förseningskoder tillkommer och många försvinner. Även här framgår inte skälen till förändringen och hur detta är förankrad inom branschen. Den riskanalysen som bifogas anger enbart deltagande från Trafikverket och med fokus på risker för Trafikverket. Riskanalysen identifierar ett flertal risker som klassas som icke acceptabel och där i så fall en åtgärd krävs. Ett antal åtgärder anges för att minska risken men inget om ett eventuellt genomförande av dessa åtgärder. Svensk Kollektivtrafik dra slutsatsen att stora förändringar föreslås med oacceptabla risker som följd och som står utan åtgärd. Det hade varit rimligare att komma med ett förslag där redan dessa risker var åtgärdade.

När det gäller de övriga förslagen i remissen har Svensk Kollektivtrafik inte kunnat sätta sig in i materialet och inte kunna ta ställning på grund av den begränsade remisstiden.

Sammanfattningsvis anser Svensk Kollektivtrafik att flera av de förändringar som föreslås i avvikelsemedelande 4 Järnvägsnätsbeskrivning 2022 kan vara bra, men att hanteringen brister på ett flertal punkter och att vi på grund av detta anser att ändringar enligt avvikelsemedelande 4 Järnvägsnätsbeskrivning 2022 inte ska genomföras såsom föreslås. Vi föreslå i stället att Trafikverket hanterar de enklare ändringar av beskrivningar av den tekniska status av anläggningar genom ett nytt avvikelsemedelande och att de övriga föreslagna ändringar hanteras i en process där branschen får möjlighet att påverka, ges en möjlighet till insyn och samsyn, så att de förändringar som föreslås på sikt leder till en mer ändamålsenlig hantering av störningar i järnvägssystemet. Lämpligen bör dessutom tiden mellan beslut och genomförande vara längre för att parternas rutiner och system ska kunna ges möjlighet att anpassas till de nya förutsättningarna.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman

VD