



2021-10-31

jnb@trafikverket.se

Ert dnr: TRV 2021/45276

Handledgare: Mattias Andersson

Remissyttrande: Järnvägsnätsbeskrivning 2023

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. Mer än 80% av den svenska befolkningen åker med våra medlemmars trafik årligen. Många resenärer i Sverige är dessutom beroende av kollektivtrafiken för att ta sig till arbete, utbildning, service och fritidsaktiviteter, vilket blivit ännu mer tydligt under pandemin¹. De mål som regering och riksdag ställt upp rörande miljö, arbetsmarknad och samhällsbyggnad är för att nå framgång beroende av att den lokala- och regionala kollektivtrafiken uppfattas som attraktiv och konkurrenskraftig i förhållande till tex privatbilsresor bland medborgarna.

Sammanfattning

*Prioriteringen av vardagsresandet trafik måste bli högre. Trafikverket visar en bristande förståelse för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas betydelse och verksamhet samt prioriterar fortfarande kommersiell fjärrtågstrafik som står för max 15 procent av resandet högre i både riktlinjer, ord och handling.²

*Stoppa höjningar av avgifter och sänkningar av ersättningar. Branschen är inte redo för detta efter pandemin. Och både pendel- och regionaltåg betalar mer än vad som är tänkt enligt modellerna, dessutom utan att få något för det. Överuttaget leder till minskade möjligheter att uppnå statens mål kring miljö, trängsel och regional utveckling. Sammanfattningsvis kräver vi att Trafikverket återinför tåglägesavgift i tre nivåer, ta bort passageavgiften i storstäder samt sänk inte enkelriktade kvalitetsavgift för persontåg.

*JNB är en viktig del av villkoren och det är bra att samråd sker. Övriga lika viktiga delar borde även de integreras i "Sammanlagda avtalsvillkor" och även de sändas på samråd.

¹ Under pandemin har kollektivtrafiken främst funnits för de medborgare som inte har andra resandeanternativ, saknar körkort och bil samt haft behov att ta sig till sitt arbete. Resandet har därmed minskat men behovet att resa har kvarstått i all trafik som erbjudits. Regeringen har särskilt pekat ut kollektivtrafikens nyckelroll genom att kräva att inga trafikneddragningar varit önskvärda trots minskat resande och till och med villkorat pandemiersättningar utifrån detta synsätt om att upprätthålla all trafik.

² Denna nedprioritering av RKMs trafik/verksamhet sker utifrån våra erfarenheter de senaste åren i allt från tilldelningsregler för kapacitet, konstruktionsregler, prioriteringsregler vid förseningar, vilka organisationer som Trafikverket väljer att bedriva utvecklingsprojekt med, uttalanden från ledande tjänstepersoner kring branschen, om hur medel i nationell respektive länsplan ska användas, specifika krav på regional medfinansiering för att genomföra åtgärder osv.



2021-10-31

* Förutsättningarna måste vara mer stabila för trafikföretagen. Textens villkor som gäller med årlig kapacitetstilldelning skapar dåliga förutsättningar för att skapa ett förtroende för samhällsbetald kollektivtrafik hos medborgarna.

Remissprocessen

Det är bra att Trafikverket har ett sammanfattade dokument som visar föreslagna ändringar. Dock saknas både konsekvensbeskrivningar och även en transparens i vad som är skillnaden jämför med föregående år i mycket, här kan Trafikverket ta lärdom av Transportstyrelsen som ofta är föredömlig i dessa punkter kring remisser. En större brist är dock att Trafikverket efter remissens kungörande kompletterar med nya dokument, dels ger detta i princip en kortare remisstid för det sammanvägda förslaget och dels skapar det risker att alla remissinstanser inte tagit del av de kompletterande handlingarna och därför besvarar remissen utifrån de förutsättningar som gavs vid kungörandet.

De försök Trafikverket gör att styra samrådet till ett minimum kring endast "ändringar och nyheter....det som inte redan är samrått i tidigare samråd" är olämpliga. Nya förändringar kan vara obetydliga om de ses fristående men i sitt sammanhang med befintliga regler uppenbarar sig mönster vilka tydliggör problem och utmaningar.

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 hänvisar 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 företags konkurrens om en betydligt mindre andel affärsresenärer. Detta är i konflikt både EU-direktivet som anger att allmännyttiga tjänster ska prioriteras i synnerhet och beslut i regering och riksdag om att bistå med att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel

Avvikelse (1.5.2)

Det bör tydliggöras om Trafikverket tar på sig ansvaret att göra risk- och konsekvensanalyser för enbart sin egen verksamhet eller även har en ambition att försöka göra analyser som täcker järnvägsföretagens verksamheter på en övergripande nivå. Vid det senaste ändringsrådet kompletterades samrådshandlingen med en konsekvensbeskrivning, i ett allt för sent skede av samrådsprocessen av Trafikverket. I inledningen stod att den enbart hanterade risk/konsekvens för Trafikverket, men i själva texten fanns halvhjärtade resonemang kring risk/konsekvens för järnvägsföretagen. Det hade varit önskvärt med högre tydlighet för att förstå vad branschen har att förvänta sig. Det är också så att om risk/konsekvensanalyser för branschperspektivet inte tas om hand av Trafikverket måste myndigheten efter samråd visa en större lyhördhet för inkomna remissynpunkter än vad som hittills varit legio.



2021-10-31

Tidplan tilldelningsprocessen (4.5)

Den tidplan som presenteras bör renodlas så att den avser T23. I remissversionen blandas punkter och händelser som avser tågplan T23 till T28 i samma tidplan.

Förändringen av ersättningsnivåerna för ensidig kvalitetsavgift (tabell 5.12)

Trafikverket föreslår en sänkning av ersättningsnivån vid merförseningar jämfört med idag för persontåg. Det görs med hänvisning till att man kan söka regressrätt, vilket man kunnat göra sedan 2018, vad föranleder då Trafikverket att efter fem år sänka kvalitetsavgiften? Detta i ett läge där endast 13% utifrån Trafikverkets egen kundundersökning tycker att det är lätt att ansöka om regressrätt och där trafikorganisationer därför helt avstår från att söka för att processen är för betungande och där Trafikverket inte kan utlova någon digitalisering före 2023. Detta även i en situation där myndighetens företrädare uttryckligen säger att det inte ska vara för enkelt att söka regressrätt, då detta inte vara lagstiftarens tanke att mindre kostnader ska täckas. Även med en mindre saktfärdig effektivisering av hanteringen av regressrättsärenden skulle branschen tvingas ta kostnader som förorsakats av Trafikverket och som det vore rimligt att få ersättning för. Det är därför inte läge för Trafikverket att föreslå sänkningar för persontågens ersättningar i de enkelriktade kvalitetsavgifterna. Under upprepade möten har branschens företrädare inom det så kallade affärsregelforum försökt få Trafikverket att förstå att kostnaderna som täcks inom regressrätten enbart täcker tredje parts anspråk inte tex personalkostnader, omplaneringskostnader och andra merkostnader vilka tillsammans utgör kännbara belopp som trafikföretagen idag tvingas ta då Trafikverket ställer in trafik eller trafiken försenas pga infrafel, ej avslutade banarbeten osv. I detta inkluderas även alla de banarbeten som inte blir av utan ställs in precis innan de skulle utförts, vilket leder till att trafikföretagen behöver anordna ersättningstrafik vid två tillfällen för samma planerade åtgärd. De flesta av dessa händelser skapar också tydliga good-will förluster för järnvägen hos medborgare och resenärer. Med tanke på järnvägsföretagens ekonomiska situation efter pandemin och statens högt satta mål rörande klimat och trafik bör staten vara aktsam på hur man ökar kostnaderna för marknadens aktörer och avstå från att sänka ersättningsnivån. Det är också rimligt att ersättningarna är på en sådan nivå att de täcker uppkomna kostnader. De bör också vara tillräckligt höga för att Trafikverket ska känna av dem och agera för att förbättra och effektivisera sina processer för att minimera risken att händelser uppkommer som berättigar till dessa enkelriktade kvalitetsavgifter. Det finns alltså många argument varför en sänkning av avgiften är fel väg att gå.

Kvalitetsavgifterna bör utökas

Det är viktigt att Trafikverket säkerställer den ursprungliga standarden på banorna och arbetar intensivt med åtgärder som motverkar hastighetsnedsättningar och andra skäl till tillfälliga eller långvariga nedsättningar av kapacitet. Trafikverket behöver generellt prioritera åtgärder så att trafiken på banorna kan bedrivas med ordinarie hastighet, hög kapacitet och hög punktlighet oavsett bantyp. Detta är också en förutsättning för att den fastställda tågplanen ska kunna fullföljas med en god kvalitet. Ett ekonomiskt styrmedel i den riktningen är önskvärt. Det vore därför rimligt att införa en ensidig kvalitetsavgift som ersättning för järnvägsföretagen för de banor som inte uppfyller



2021-10-31

målstandard. Tex där tåg tvingas gå med reducerad hastighet i väntan på att Trafikverket ska återställa banans standard. Eftersom de regionala banorna inte är högt prioriterade av Trafikverket betalar järnvägsföretagen samma avgift för trafik på dessa banor som på stamnätet men får betydligt mindre för pengarna både i form av underhåll, reinvesteringar och även förorsakas trafikstopp vid risk för blåst och oväder pga bristande trådsäkring. Problem som varit kända i många år med som inte prioriterats av Trafikverket.

Avbokningsavgiften (kap 5.6.1)

Svensk Kollektivtrafik ser positivt på förslaget att utöka tidsperioden för ersättning vid inställda tåg i Tabellen 5.14. Dock bör påpekas att så fort ett tåg tilldelats, dvs upp till 365 dagar före planerad avgångstid har det tilldelade tåget tagit kapacitet i anspråk och även beroende på situationen i samband med tilldelning hindrat andra tåg från den mest rationella och effektiva tågdriften. Det innebär att återlämnande av tåglägen och inställelse av trafik har orsakat andra kostnader och minskade möjligheter att bedriva och planera rationell tågtrafik långt tidigare än 125 dagar innan avgång.

De senaste åren har vi sett flera exempel på större ansökningar av tåglägen som ingått i den ordinarie tågplanprocessen och tilldelats enligt prioriteringskriterierna som därefter inte nyttjats under delar eller hela tidtabellsåret. Avbokningsavgiften bör därför utsträckas så att all avbokning av tilldelade tåglägen kostar för den som avbokar, dvs både i de fall järnvägsföretaget eller Trafikverket avbokar tågläget. Precis som förslaget bör avgiftens storlek öka närmare inpå avgångstiden för att öka incitamentet för en tidig avbokning och därmed så gott möjligt kunna använda kapaciteten för andra aktörer. Även outnyttjade ej avbokade tåglägen bör så klart beläggas med en kännbar avgift.

För övrigt anser vi att det svenska namnet på avgiften bör vara avbokningsavgift inte bokningsavgift då Trafikverkets nuvarande benämning skapar missförstånd om vad avgiften avser.

Järnvägsföretagens ansvar för kvalitetsavgifter

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 i samråd JNB 2022, avvikelsemeddelande 4 kan Svensk Kollektivtrafik konstatera att de förändringar som föreslås är betydande. Många nya förseningskoder tillkommer och många försvinner. Dock framgår inte skälen till förändringen och hur detta är förankrat med branschen. Den riskanalys 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. Det framgår inte när dessa kommer att ha åtgärdats. Riskanalysen saknar även branshperspektivet. Innan en införandeplan och en kvalitetssäkring av processen för orsakskodning som både Trafikverket och branschen kan hålla för realistisk är det tveksamt om denna ensidiga höjning av branschens kostnader kan anses acceptabel. Men erfarenhet av den tidsutdräkt som brukar uppstå i processer



2021-10-31

och projekt inom Trafikverket vill Svensk Kollektivtrafik därför även för JNB för T23 flagga för att det sannolikt inte är realistiskt i genomförande i alla fall inte för tågplanens första del.

Stoppa höjningarna av Tåglägesavgift bas

Så länge Trafikverket inte kan erbjuda järnvägsföretagen som trafikerar det regionala nätet samma standard, risknivå och service som på stambanorna är de upprepade höjningarna av tåglägesavgift bas omotiverade och oacceptabla. Lagrådet, Riksrevisionen och Ekonomistyrningsverket är tydliga i att avgift bör följa mot prestation, annars är det en dold skatt. Skatter ligger som alla kan förstå utanför Trafikverkets befogenhet att besluta över.³ Trafikverket bör därför ompröva sin sammanslagning av tåglägesavgift bas med tåglägesavgift normal samt den föreslagna höjningen för T23 för den nya tåglägesavgift bas. Trafikverket har inför denna höjning precis som tidigare år konstaterat att de föreslagna höjningarna minskar efterfrågan på tågtrafik.⁴ Därmed motverkar Trafikverket aktivt både det fördubblingsmål som regering och riksdag beslutat stödja samt det CGK-mål som regeringen fattat beslut om ska uppfyllas.⁵ Trafikverket visar själva i sin utredning att 8/13 av avgiftshöjningen för persontåg drabbar just regionaltågen.⁶ Banavgifterna ligger sedan tidigare på en stor andel av tågtrafikens kostnader, ökningstakten slår mot verksamheten och påverkar möjligheten att finansiera framtida satsningar på att skapa attraktiv kollektivtrafik.

Passageavgiften i storstäderna måste avskaffas (kap 5.3.5)

Trafikverket skriver i sin avgiftsredogörelse: *På samma sätt kan passageavgiften i storstäderna innebära att tåg flyttar sin avgångs- och/eller ankomsttid utanför de tider avgiften tas ut.*⁷ Det visar på en bristande förståelse för varför persontågstrafik, och framför allt samhällsorganiserade pendel- och regionaltågstrafik bedrivs. Resenärerna som ska till arbetet ett visst klockslag kan sällan välja att åka vid en annan tidpunkt (att välja att åka utanför rusning istället för rusning). Skulle trafikföretagen inte erbjuda någon avgång väljer resenären oftast att resa med personbil istället eller tvingas avstå från sin anställning, vilket leder till trängsel, klimatutsläpp och minskad tillgänglighet och bristande arbetskraftsmatchning. Dvs kraftigt minskad samhällsnytta. Eftersom regionala kollektivtrafikmyndigheter har högt fokus på att skapa samhällsnytta för samhället och resenärerna kommer denna tågtrafik i rusning ändå att bedrivs. Biljettprismodellerna för vardagsresande behöver dessutom vara enkla och gälla för alla resor i ett system som bygger på att resenärer enkelt kan byta färdmedel och linje på sin resa. Det innebär att ett enhetspris tas ut per månad oavsett när på dygnet, oavsett färdmedel och var inom taxezonen resan sker. Det innebär att de kompensationsmetoder för passageavgifter som Trafikverket ser framför sig om flyttade avgångar eller höjda taxor inte kommer ifråga. Det som kvarstår är att öka skatteuttaget eller avstå att bedriva trafik. Resultatet blir sannolikt att myndigheten ställs inför valet att utarma glesbygden på sin kollektivtrafik (där är samhällsnyttan lägre än i pendeltågstrafiken varför denna trafik tas bort först, sist tar man bort pendeltågen i rusning), avstå från satsningar inom vården eller höja skatten. Passageavgiften är därför att se som en ren transferering av regionala skattemedel till staten.

³ Se tex https://www.riksrevisionen.se/download/18.78ae827d1605526e94b2de13/1518435507928/RiR_2004_17.pdf

⁴ https://www.trafikverket.se/contentassets/df3f21a1e42646b7b0cfb53460bf3e03/pm_effektbeskrivning_avgifter_jnb2023_211011.pdf

⁵ Trafikutskottets betänkande 2014/15: TU13 Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor

⁶ www.trafikverket.se/contentassets/df3f21a1e42646b7b0cfb53460bf3e03/pm_effektbeskrivning_avgifter_jnb2023_211011.pdf, s 8

⁷ www.trafikverket.se/contentassets/df3f21a1e42646b7b0cfb53460bf3e03/pm_effektbeskrivning_avgifter_jnb2023_211011.pdf, s 5



2021-10-31

Dessutom är redan tåglägesavgiften på dessa banor som berörs högre än på andra banor. Detta är alltså att se som en form av dubbelbeskattning.

För övrigt är det Trafikverket som genom konstruktionsregler och tilldelning av kapacitet i tågplaner som styr trängsel på dessa berörda banor, vilket än mer talar emot en avgiftsmodell som inte har någon styrfunktion.

Avgiften är dessutom orättvis då den är olika konstruerade i de olika städerna, med olika zoner och dessutom inte täcker godstågens trafik. Att godståg som trafikerar de hårt belastade järnvägarna i landets tre storstäder i rusningstid utan avgift visar på modellens orimlighet. Avgiften kan inte heller motiveras av att slitaget eller kostnaderna för Trafikverket skulle vara extra höga från just dessa tåg jämfört med om de skulle gå en annan tid på dygnet.

Modellen är också orimlig då den bidrar till att pendeltågen i storstadsområdena betalar 1,8 gånger marginalkostnaden i ett avgiftssystem där målet är att uppnå värdet 1,0 gånger marginalkostnaden.⁸

Tilldelningskriterierna (kap 4)

Förutsättningarna måste vara mer stabila för trafikföretagen. Tex de villkor som idag gäller för kapacitetstilldelning skadar förtroendet för samhällsbetald kollektivtrafik hos medborgarna och motverkar därmed samhällets mål om tillgänglighet, regionförstoring och miljö. Medborgarna förutsätter att i sitt vardagspendlande kunna ta sig mellan tex hem och arbete även efter ett tidtabellsskifte. Med en kapacitetstilldelning som är ettårig, en pressad process där trafikföretagen kallas akut till förhandlingar utan att ha fått underlag i förväg, brister i förslag för konfliktlösning från Trafikverket, det råder kort framförhållning mellan fastställelse och trafikstart osv vilket därmed ger obefintligt utrymme att skapa attraktiva bytesresor mellan tåg och buss samt med regler som premierar fjärrtågsresor framför kollektivtrafikresor skapas osäkerheter för resenärer, entreprenörer, personal med kostnadsdrivande trafiklösningar till följd.

De samhällsvinster som samhällsorganiserad kollektivtrafik skulle göra genom att ges möjlighet att erbjuda fleråriga takttidtabeller för resenärerna skulle vida överstiga den förlust av upplevd frihet kommersiella aktörer att de har idag med ett system där man får konstruera egna tidtabeller årligen och sända in som önskemål till Trafikverket. Vi menar att friheten idag mest är imaginär, det är bara en aktör som kan ha ett tågläge och när den kanalen tilldelas en aktör får alla andra aktörer med samma önskemål acceptera sämre lösningar än den de önskat. Även kommersiella aktörer bör ha svårt att motivera investeringar med flera decenniers avskrivningstid enbart kan garanteras att skapa intäkter under ett trafikår i taget. Nuvarande kapacitetstilldelningsregler är konstruerade så att all kapacitet på en sträcka skulle kunna tilldelas till konkurrerande kommersiella aktörer vars enda syfte är att prisdumpa och erbjuda så mycket trafik som möjligt med syfte att konkurrera ut andra konkurrerande kommersiella aktörer utan att ens behöva skapa företagsekonomisk lönsamhet för aktören. Modellen tar ingen hänsyn till de behov samhället och medborgarna har när det gäller att ta sig till skola, arbete och fritidsaktiviteter. Ett bredare synsätt kring samhällsnytta behöver införas där större hänsyn tas till kollektivtrafiken, dess nätverksfunktion och behov och nytt av att skapa attraktiva anslutningar. Ett system måste införas skyndsamt där samhällsorganiserad trafik med

⁸ https://www.trafikverket.se/contentassets/df3f21a1e42646b7b0cfb53460bf3e03/pm_effektbeskrivning_avgifter_inb2023_211011.pdf, s 22



2021-10-31

långsiktiga åtagandet mot medborgarna garanteras en viss mängd tåglägen på stråk och tider och med stoppmönster där behovet finns för vardagslivets resande. Rimligen bör även tåg som ansöks för enstaka veckodagar därför ha en lägre prioritet än tåg som trafikerar regelbundet måndag - fredag eller dagligen. God planeringsförmåga och effektiv trafikproduktion bör inte förhindras utan premieras.

Situationer är redan så allvarlig där ansökta regionaltåg i rusningstid antingen aldrig tilldelas tågläge, får ståtid längs spåret med nära 30 minuter på samma ställe (med tåget fyllt med passagerare, varje vardag en hel tidtabellsperiod), tvingas till olika tidtabeller olika veckodagar eller dela upp linjer i flera omlopp på olika fordon för att klara sitt trafikåtagande. Det går inte att vänta på visionära europeiska regelförändringar som *kanske* sker i slutet av 2020-talet som *kanske* skulle komma till rätta med detta samhällslöseri, skyndsamma åtgärder behöver göras de närmaste åren. Trafikverket sitter på nycklarna till många av dem i sin kapacitetstilldelningsprocess. Möjligheten att teckna ramavtal (kap 3.3.1) kring kapacitet är ett steg men inte tillräckligt för att lösa denna problematik som har sin kärna i Trafikverkets utformning av tilldelningskriterier och process. Redan 2014 konstaterar KTH att tilldelningsmodellen inte klarar av att fördela tåglägen mellan samhällsorganiserade och kommersiella aktörer.⁹ Transportstyrelsen konstaterade motsvarande problem i en rapport 2015 och pekar också på avsaknad av modell för att fördela kapacitet mellan tåglägen och banarbeten. Rapporten visar på brister som både kan ses som förmågan att lösa tilldelningen så som ett optimerings- och ett värderingsproblem och där en korrekt tilldelning aldrig kommer kunna göras enligt denna modell.¹⁰ Trots detta fortsätter Trafikverket tilldela tåglägen utan att varken ha verktyg eller tillräcklig information från tåg företagen för uppgiften. Ett system måste utredas som inkluderar fördefinierade fleråriga tåglägeskanaler där regelbundna tidtabeller och bytesmöjligheter till avslutande tåg/bussar premieras. Detta bör ses som ett verktyg att nå ett mer effektivt kapacitetsutnyttjande och skapa transparanta och långsiktiga förutsägbara spelregler för aktörerna på marknaden.

Täthet mellan tåg

Dokumentet Täthet mellan tåg sätter ramar för viktiga planeringsförutsättningar och borde rimligen ingå i JNB-materialet och därmed vara en del av remissen.

Generellt finner vi att de marginaler som anges i dokumentet är för stora och begränsar effektivt användande av spårkapaciteten, förändringar av detta och andra dokument som styr konstruktionsregler är nödvändiga för att anpassa till aktuell spårkapacitet för att minska begränsningen vid tågplanekonstruktionen. Enskilda järnvägsaktörers punktlighetsproblem måste angripas utifrån verkliga orsaker och inte pareras genom att lägga på ytterligare marginaler för trafikföretag som har effektiv planering och god punktlighet.

⁹ "i praktiken är [det] omöjligt för Trafikverket att göra en samhällsekonomiskt effektiv prioritering mellan olika typer av kommersiell trafik och mellan kommersiell och offentligt beslutad trafik (såsom pendeltåg), eftersom väsentlig information om den kommersiella trafiken som t ex trafikvolym, priser och vinster är okända för Trafikverket." CST 2014:4

¹⁰ www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/jarnvag/marknadsovervakning/rapporter/rapporter-2016/tsj-2016-5279-kapacitetstilldelning-pa-jarnvag.pdf



2021-10-31

Servicefönster

50-60% är utnyttjandegraden för servicefönster på de fåtal banor där detta mäts. Hur det ser ut på övriga banor där man inte eller vad gäller banarbetsnyttjandet som helhet mäts inte. Sist Trafikverket redogjorde för detta var nyttjandegraden betydligt lägre. Resultatet av detta är att spårkapacitet går till spillo som reserverats för underhåll och andra förbättringar och som även kunde använts för trafik. Då underhållet sker senare och trafik i värsta fall ställs in etc leder detta sätt att reservera servicefönster i onödan till minskad samhällsnytta.

Samverkan måste bli bättre mellan entreprenörerna, Trafikverket och järnvägsföretagen i dessa frågor så att goda och situationsanpassade kompromisser kan komma till stånd vilket kan leda både till effektivare underhåll och effektivare tågtrafik än idag. Eftersom Trafikverket är den gemensamma avtalsparten vilar ett tungt ansvar där för att en förbättring av samverkan ska komma tillstånd.

I och med att ERTMS i mer stor skala kommer att etableras på det svenska linjenätet om några år kommer mycket kapacitet att behöva tas i anspråk till denna utrullning. Det är därför av yttersta vikt att denna samordning kommer tillstånd och att utnyttjandegraden för servicefönster och tid för banarbeten effektiviseras. Om Trafikverket inte effektiviserar nuvarande process kommer det inte finnas utrymme för att lansera ERTMS i den takt som Trafikverket föreslår, då tågtrafiken kommer drabbas av allt för stora störningar och allmänhetens förtroende för järnvägen minska ytterligare.

Banor känsliga för trafikökningar (kap 2.4.1.3)

Under detta avsnitt ryms en reglering "På dessa sträckor gör banstandarden att Trafikverket kan komma att särskilt pröva ansökningar som innebär en omfattande ökning av trafikmängden." som står i strid med de grundläggande reglerna för kapacitetstilldelning. Att en bana inte tål mer än viss volym innebär inte att Trafikverket får särbehandla vissa ansökningar som utgör "trafikökning", alla ansökningar ska behandlas lika enligt de gällande samhällsekonomiska kriterier som Trafikverket satt upp. Hur motiverar Trafikverket att ett tåg som ingår i en trafikökning per automatik har mindre samhällsnytta än ett tåg som tidigare år beretts plats på sträckan? Några andra bedömningsgrunder än "trafikökning" nämns inte, vilket är tydligt i strid med reglerna som inte tillåter "grand-fathers-rights". Och det är oklart var Trafikverket hittar stöd för sin uppsatta tolkning av regler.

Tydliggöra ansvaret vid regressrätt (8.1)

Vad avser 8.1 krävs tydliggörande av ansvar för regressrätt vid bristande underhåll och inställd trafik vid dåligt väder. Järnvägsföretagen är enligt både europisk förordning och svensk lag skyldig att ersätta resenären för uppkomna kostnader, stå för ersättningstrafik etc, men Trafikverket avslår dessa anspråk, utan att hänvisa till lagstöd för detta avslag. Detta måste upphöra, gärna redan innan T23.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman

VD