

Framtidens regionaltågs- trafik i Mälardalen

Transrail Sweden AB, Januari 2015¹



¹ Ursprunglig rapport utgiven 2014-11-18. Rapporten, speciellt avsnitt 7.4, reviderad 2015-01-15 efter förvaltningsrättens dom avseende SJ:s överklagande av SLL:s beslut om allmän trafikplikt för regionaltågstrafiken i Mälardalen samt SJ överklagande av denna dom till högre instans. Även avsnitt 7.2.3 har infogats vid denna uppdatering.

1 Inledning

1.1 Uppdraget

Regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att utvärdera marknadsöppningen inom kollektivtrafikområdet. Trafikanalys initierar en rad studier för att besvara olika delfrågor i uppdraget. En viktig och aktuell fråga är hur kommersiell tågtrafik och subventionerad tågtrafik ska kunna samexistera på marknaden.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) i Mälardalen har fattat beslut om allmän trafikplikt för den regionala tågtrafiken i regionen² fr.o.m. 2017 då nuvarande avtal med SJ löper ut och då trafikkapaciteten genom Stockholm fördubblas i och med att Citybanan öppnas.

Trafikanalys har önskat en studie av den ökande konkurrensen från RKM mot SJ:s mer eller mindre kommersiella regionaltågssystem i Stockholmsområdet. Frågeställningen är dock av generell betydelse och begränsar sig såtillvida inte enbart till tågtrafiken i Mälardalen.

Trafikanalys har önskat en beskrivning av dagens och framtidens Regionaltågstrafik i Mälardalen, hur ett större offentligt åtagande kommer att påverka utbud och kommersiella järnvägsföretag (SJ och andra berörda) samt i vilken utsträckning det nya större offentliga åtagandet kan anses vara i enlighet med intentionerna i den nya kollektivtrafiklagen.

1.2 Studiens genomförande och rapportens innehåll

Ett stort antal bakgrundsdocument, inte minst lagtexter, har studerats. Sammanfattningar ges i kapitlen 5 - 7 och beskriver bakgrunden till det som nu sker beträffande Regionaltågstrafiken i Mälardalen.

Litteraturstudien har kompletterats med intervjuer med ett flertal intressenter inom kollektivtrafik på järnväg och specifikt i Mälardalen. Regionalpolitiker, representanter för Regionala Kollektivtrafikmyndigheter, branschorganisationer, järnvägsföretag och resenärsorganisationer har intervjuats. Intervjuerna understryker i huvudsak de resultat som litteraturstudien visat på.

De specifika frågor som Trafikanalys ställt redovisas i kapitel 3. Bakgrunden till och kompletteringar av svaren ges i mångt och mycket i de efterföljande kapitlen.

För att inte tynga rapporten har mer detaljerade utdrag ur de enligt vår bedömning väsentligaste delarna i bakgrundsdocumenten samlats i kapitel 10.

Sist i rapporten har vi lagt en förteckning med definitioner av olika begrepp.

I kapitel 8, som är relativt tekniskt, beskrivs nuvarande Regionaltågstrafik i Mälardalen samt en vision som vi skulle vilja föreslå för den långsiktiga utvecklingen.

1.3 Förbehåll

Med hänsyn till att MÅLAB (Mälardalstrafik AB)³ för närvarande befinner sig i processer för upphandling av trafik och fordon för Regionaltågstrafiken i Mälardalen, så har vi här försökt att undvika information som kan vara känslig i detta sammanhang.

² Med "Regionen" och "Mälardalen" avser vi i denna rapport Östra Mellansverige inklusive Östergötland men ej Gävleborg, detta även om SJ:s tågtrafik Gävle-Uppsala-Stockholm-Linköping har betydelse för trafikförsörjningen i regionen.

³ Bolaget MÅLAB bildades 1991 av de ansvariga för kollektivtrafiken i Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanlands och Örebro län in som delägare. Bolaget hette då Tåg i Mälardalen AB och hade som uppdrag att utreda förutsättningarna för gemensamt huvudmannaskap för tågtrafik i Mälardalsregionen. 2012 tecknade dessa RKM ett samverkansavtal enligt vilket genomförandet av den nya regionaltågstrafiken ska ske genom MÅLAB.

Vidare har SLL:s⁴ beslut om Allmän Trafikplikt för regionaltågstrafiken i Mälardalen överklagats av SJ och genomgår för närvarande rättslig prövning i Förvaltningsrätten. Frågeställningen om RKM har överskridit sina befogenheter enligt Kollektivtrafiklagen är inget vi tagit ställning till utan hänskjutit till rättens dom, vilken avgavs 2014-12-11. Domen avslår SJ:s överklagande, en dom som har överklagats till högre instans.

⁴ Stockholms Läns Landsting, i detta fall ombud för de Regionala Kollektivtrafikmyndigheterna i Mälardalen

2 Sammanfattning

Den regionala tågtrafiken i Mälardalen har under lång tid bedrivits av SJ i samarbete med de kollektivtrafikansvariga inom länen och samarbetsorganisationen MÅLAB. Detta är manifesterat i de s.k. TiM-avtalen, vilka dock löper ut 2016. Med TiM-avtalen skulle man kunna säga att trafiken varit avtalad sedan mitten på 90-talet och att den bedrivs med stöd av allmän trafikplikt även idag, även om det inte hette så när avtalen ingicks.

Pågående utveckling avseende Regionaltågtrafiken i Mälardalen, liksom den nya Kollektivtrafiklagen 2012, har en lång bakgrund. En lång rad utredningar, både regionala och statliga, pekar relativt entydigt mot att de Regionala Kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) i regionen nu gemensamt beslutat om allmän trafikplikt för den storregionala tågtrafiken i området. Att sådant beslut skulle fattas är inte något nytt även om det av vissa aktörer upplevts ske plötsligt och forcerat. RKM i Mälardalen vill höja ambitionen med trafikförsörjningen, ta ansvar för den långsiktigt och inte vara kraftigt beroende av SJ.

RKM:s beslut ogillas av SJ, som bl.a. anser att trafiken kan bedrivas på samma sätt som tidigare. SJ hävdar att beslutet strider mot Kollektivtrafiklagen. SJ menar att beslutet, även om det inte innebär ett förbud mot att driva kommersiell trafik, i praktiken kommer att tränga ut den befintliga kommersiella trafiken, såväl regional- som fjärrtågstrafik, till förmån för skattesubventionerad trafik. SJ anser att den svenska avregleringen riskerar att bli innehållslös om RKM i landet fortsätter den tilltagande trafikexpansionen med hjälp av skattesubventioner. SJ påpekar att RKM:s åtgärder på marknaden enligt Prop 2009/10:2000 skall vara sådan att nyttan alltid ska motivera den eventuella belastning på samhällsekonomin som uppstår, liksom att regeringen anser att kommersiell kollektivtrafik inte otillbörligt skall trängas undan av offentligt initierad trafik. SJ anser att RKM skall besinna sig.

SJ har överklagat trafikpliktsbeslutet. 2014-12-11⁵ avslog förvaltningsrätten SJ:s överklagande i första instans. Utgången av domstolens tolkning av en otydlig lagtext har inte varit given och branschen har ansett det vara bra att SJ överklagat eftersom rättsfrågan aldrig tidigare blivit behandlad. Ärendet är viktigt för hela branschen och frågan gäller mer än just Regionaltågtrafiken i Mälardalen. Situationen är m.a.o. mycket politisk och mycket känslig. Situationen har gjort denna rapport svår att balansera samtidigt som ämnet Regionaltågtrafiken i Mälardalen är ett specifikt fall i en mer generell frågeställning.

Samtidigt med rättsprocessen har MÅLAB:s process för att upphandla trafik, fordon och depå(er) fortskridit. Detta sker under stor tidspress, vilket inte underlättar att skapa goda förutsättningar för den nya trafiken fr.o.m. 2017, ett trafikutbud som i denna första etapp i sig inte tycks komma att skilja sig så mycket från dagsläget. Hur MÅLAB kommer att lyckas genomföra de avsedda upphandlingarna och skapa de önskade trafikavtalen är oklart. Vår uppfattning är att det nog inte blir en enkel process.

MÅLAB har bedömt att Regionaltågtrafiken i Mälardalen består av några linjer där trafiken kan bedrivas med lönsamhet, men även av flera linjer som bedöms vara olönsamma. RKM vill emellertid se trafiksystemet som en helhet. I kraft av allmän trafikplikt vill man skapa långsiktigt bindande avtal med de järnvägsföretag som förutses vara intresserade av att bedriva trafiken.

I sitt arbete följer MÅLAB i stort sett de riktlinjer som föreslagits av kollektivtrafikbranschens Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik⁶. Dessa omfattar bl.a. en inriktning att skapa kontrakt med järnvägsföretagen i form av tjänstekoncessionsliknande avtal, d.v.s. att järnvägsföretagen skall ta på sig ett helhetsansvar för den samlade trafiken inom området och är bundna att utföra den avtalade trafiken under hela avtalstiden. Inom ramen för detta helhetsansvar skall järnvägsföretagen ges stor frihet att utveckla trafiken på ett marknadsmässigt sätt. Det kan låta bra i teori, men vi ställer oss tveksamma till hur det kommer att fungera i praktik. Det är svårt att tro att järnvägsföretagen kommer att vara beredda att ta på sig de risker detta kan tänkas medföra. Även SJ, som har god kunskap om förutsättningarna att bedriva Regionaltågtrafiken i Mälardalen på tjänstekoncessionslika villkor, kan tänkas få svårt att acceptera de mer detaljerade avtalsvillkor som MÅLAB eventuellt ställer upp. SJ anser sig dock ha kapacitet att möta de krav som MÅLAB rimligen kan tänkas ställa upp för sådan trafik.

⁵ Detta efter färdigställande av denna rapport i första version.

⁶ Denna samverkan har numera bytt namn till "Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik"

I t.ex. SLL:s⁷ trafikförsörjningsprogram (TFP), vilket ligger som grund för beslutet om allmän trafikplikt för Regionaltågen i Mälardalen, görs bedömningen att målen för kollektivtrafikförsörjningen under de närmaste åren i allt väsentligt måste mötas med ett ökat och förbättrat utbud av upphandlad trafik. Det sägs även att denna bedömning delas av de flesta kommersiella trafikföretag och branschorganisationer som deltagit i samråden. Utsagan gäller dock inte specifik Regionaltågen i Mälardalen.

SJ kommer naturligtvis att påverkas av RKM:s ambitioner för trafikförsörjningen i Mälardalen och därtill hörande tjänster. Om det blir till det sämre eller bättre är oklart enligt vår mening. Å ena sidan blir SJ i princip likställt med andra järnvägsföretag, å andra sidan har SJ störst förutsättningar att bedriva trafiken i Mälardalen på tjänstekoncessionslika villkor. Att MÅLAB nu upphandlar fordon för delar av trafiksystemet har påverkan på SJ:s fordonspark, som till del relativt nyligen anskaffats just för regionaltågstrafiken i Mälardalen men till del kanske ändå snart behöver ersättas.

SJ menar som sagt att den kommersiella trafiken kommer att trängas undan ifall RKM i landet fortsätter att öka regionaltågstrafiken med hjälp av skattesubventioner. I Mälardalen körs trafiken dock redan idag i avtal med MÅLAB om än delvis på kommersiell grund. Vi upplever att det generellt sett är svårt att lägga restriktioner på RKM så att fri kommersiell trafik inte påverkas, men påverkan behöver kanske inte enbart bli negativ.

Ett väl strukturerat regionaltrafiksystem, t.ex. i Mälardalen, borde rimligen kunna få positiv inverkan såsom matarsystem till den interregionala trafiken. Att låta vissa tåg i regionaltågsupplägget i Mälardalen betjänas av interregionala tåg bör också vara möjligt utan egentlig nackdel för regionaltågssystemet. Kravet blir dock rimligen att de interregionala tågen har samma stoppmönster som regionaltågen, att de har tillräcklig sittplatskapacitet för att klara det regionala resandet i specifikt tågläge och att de har tillräckliga prestanda för att följa regionaltågens styva tidtabeller. Ett alternativ, eller komplement, skulle också kunna vara att köra snabbtåg norr om Mälaren, vilka t.ex. förutom i Stockholm bara stannar i Västerås och Örebro. SJ hävdar f.ö. att det är behov att samutnyttja regionala och interregionala tåg för att skapa effektivitet och mildra bristen av infrastrukturkapacitet.

RKM, SJ och andra kommersiella järnvägsföretag borde ha mycket att vinna på att skapa samverkan mellan den regionala och den interregionala trafiken. Ifall den interregionala trafiken körs av järnvägsföretag i kommersiell konkurrens kan ifrågasättas hur RKM och Trafikverket skall kunna ställa sig neutrala till samverkan och tåglägesansökningar.

Totalt sett kan ifrågasättas om inte andra strukturer än de befintliga skulle kunna ge en effektivare och konkurrenskraftigare järnväg och med förbättrat utnyttjande av de investeringar som görs. Det förefaller behövas en struktur som ger både effektiv samverkan och konkurrens.

I avsnitt 8.4 tar vi oss friheten att skissa en vision för den framtida Regionaltågstrafiken i Mälardalen (2025?) baserad på det schweiziska konceptet Bahn 2000. Denna vision bygger på styv tidtabell och effektiva knutpunkter för anslutningar inom systemet och med annan kollektivtrafik. Den senare aspekten är något vi saknar i de planer MÅLAB hittills publicerat. Beskrivning i detta avsnitt illustrerar flera aspekter vid skapandet av effektiva trafiksystem, hur trafiksystemen beror av varandra och av infrastrukturen. Beskrivningen visar även att en trafikstyrning för hög punktlighet är väsentlig. Strukturen borde för övrigt kunna fungera även på en konkurrensutsatt marknad.

Slutligen bör här nämnas att Trafikverket är en mycket viktig aktör i detta sammanhang eftersom det har ansvar för infrastrukturens prestanda (utformning och underhåll) samt dess utnyttjande (spårlägestilldelning och trafikledning). Årlig kapacitetstilldelning rimmar mycket dåligt med RKM:s önskan att skapa långsiktigt stabila trafiksystem. Nya och rimligare principer behöver tillämpas. Järnvägsinfrastrukturens brister upplevs som ett stort problem för kollektivtrafiken. Det är väsentligt att infrastrukturens utveckling motsvarar den önskade utvecklingen av trafiksystemen. Planerna för trafik och infrastruktur behöver synkroniseras och vara stabila.

Sammanfattningsvis kan sägas att RKM:s önskemål om att skapa ett långsiktigt stabilt transportsystem, en "transportinfrastruktur", delvis rimmar dåligt med den kommersiella trafikens behov av att kunna anpassa trafiken efter marknadssituationen, t.ex. att kunna ändra utbud, tider, frekvens, uppehållsbild och priser till det som bedöms vara marknads- och konkurrensmässigt mest gynnsamt. De båda världarna kan uppfattas ha svårt att mötas, men sådana möten behövs till resenärernas fromma.

⁷ Stockholms Läns Landsting

Denna rapport tar även upp ett antal ytterligare kommentarer till de underlag som studerats, bland annat att:

- Kollektivtrafiklagen, och dess förarbeten, synes ha stor inriktning mot kollektivtrafik med buss. Dessa upplevs inte i tillräcklig omfattning beakta förutsättningarna för storregional järnvägstrafik. Detta styrks bl.a. av att ansvaret för kollektivtrafiken knyts till RKM i de olika länen. Förfarandet vid skapandet av storregionala system regleras ej.
- Det är olyckligt att de storregionala trafiksystemen, såsom Regionaltågstrafiken i Mälardalen, inte täcks av speciella Trafikförsörjningsprogram (TFP). Det är även en brist att trafik- och infrastrukturplanering inte är nära knutna till varandra, vilket f.ö. påpekats i flera utredningar men inte tas upp i Kollektivtrafiklagen.
- Någon av de intervjuade personerna framför att det är ett avgörande problem att Sverige med Järnvägslagen valt modellen med konkurrens på spåret. Detta är svårhanterat inte minst i en situation med kapacitetsbrist hos infrastrukturen. Flera av de intervjuade personerna framför tankar om att det nog vore bättre med en franchise-modell som i England.
- Det har rätt stora brister i samverkan med resenärsföreningarna i processerna för att skapa den framtida Regionaltågstrafiken i Mälardalen. Detta hänger kanske samman med att MÅLAB:s Trafikplan 2017 inte ansetts täckas av formellt krav på samråd. Resenärsföreningarna har svårt att förstå oviljan att samråda och ta tillvara synpunkter från erfarna kundgrupper.
- Flera järnvägsföretag som intervjuats upplever att det är oerhört svårt att etablera sig kommersiellt och även att tjänstekoncessionsavtal är problematiska. Det har framförts att parterna i branschen, bl.a. beställare och utförare, har dålig förståelse för varandras situation och förutsättningar.

Kommentar:

Det faktum att ämnet för denna rapport är känsligt framgår av SJ:s svar på en remiss av denna rapport. SJ önskar att skrivningar som kan uppfattas som partiska skall strykas. Vi har dock försökt undvika att ta parti mer än för resenärerna, men uppfattning kan naturligtvis stå mot uppfattning. SJ vill även hävda att rapporten utgår från att kommersiell trafik inte skulle vara samhällsnyttig, vilket vi vill hävda är en grovt felaktigt.

SJ framför att man välkomnat Trafikanalys regeringsuppdrag att utvärdera marknadsöppningen inom kollektivtrafikområdet. I sin remiss har SJ önskat att denna rapport skall vara tydligare i den vinklingen. Efter SJ:s överklagande har Förvaltningsrätten att ställning till frågan huruvida RKM i Mälardalen följt Kollektivtrafiklagen och dess intentioner eller ej. Vi kan inte ta ställning till detta och vill med denna rapport efter bästa förmåga enbart beskriva ärendet och, så långt som möjligt i denna känsliga situation, svara på Trafikanalys frågor utifrån bakomliggande texter och de synpunkter som framförts av intervjuade aktörer inom branschen.

2014-12-11 avslog Förvaltningsrätten SJ:s överklagande i första instans. SJ har överklagat denna dom till högre instans.

Innehållsförteckning

1	Inledning	2
1.1	Uppdraget	2
1.2	Studiens genomförande och rapportens innehåll	2
1.3	Förbehåll	2
2	Sammanfattning	4
3	De frågeställningar Trafikanalys rest.....	10
3.1	Kostnader och intäkter för MÄLAB.....	10
3.2	Alternativ för att nå RKM:s mål	10
3.2.1	Egentrafik.....	11
3.2.2	Produktionsavtal/Bruttoavtal	11
3.2.3	Kommersiell trafik / Tjänstekoncessionsliknande avtal	11
3.2.4	Kombinationer av upphandlad trafik och kommersiell trafik	12
3.2.5	Franchises enligt engelsk modell	12
3.2.6	Det tredje spåret	12
3.3	Konsekvenser för arbetspendlare och andra resenärer	12
3.3.1	Om tjänstens kvalitet	13
3.3.2	Tjänstens utformning	14
3.3.3	TIM-pendlarnas synpunkter	15
3.4	Konsekvenser för SJ och andra järnvägsföretag	15
3.4.1	Järnvägsföretag med regional tågtrafik	15
3.4.2	Järnvägsföretag med interregional tågtrafik	16
3.4.3	SJ specifikt.....	16
3.5	Är RKM:s ambitioner i överensstämmelse med kollektivtrafiklagen?	17
3.6	Möjliga restriktioner på RKM så att kommersiell trafik inte trängs undan.....	17
4	Inledning om människor, resor och samhälle	19
5	Tågtrafiken i Mälardalen.....	21
5.1	Historik	21
5.1.1	Förening TIM-pendlare syn på dagsläget.....	22
5.1.2	En Bättre Sits	22
5.1.3	Avsiktsförklaringen från RKM i Mälardalen.....	23
5.2	MÄLAB:s Trafikplan 2017	23
5.2.1	Linjer	24
5.2.2	Turtäthet.....	24
5.2.3	Priser.....	25
5.2.4	Fordon.....	25
5.2.5	Kostnad	25
5.2.6	Affärsmodell (maj 2013).....	26
5.2.7	Tidplan	27

6	Upptakten till den nya kollektivtrafiklagen 2012	28
6.1	SOU 2003:67, Kollektivtrafik med människan i centrum.....	28
6.2	KOLL framåt.....	29
6.3	Initiativ inom Svensk Kollektivtrafik	30
6.3.1	Vägledning för allmän trafikplikt (2011)	31
6.3.2	Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik (2009)	31
6.4	SOU 2009:39, Utredningen om en ny kollektivtrafiklag	32
6.5	Prop 2009/10:200, Ny kollektivtrafiklag.....	33
7	Kollektivtrafiklagen samt dess tillämpning för Tågtrafiken i Mälardalen	35
7.1	Trafikförsörjningsprogram (TFP).....	36
7.1.1	Planen för Tågtrafiken i Mälardalen.....	36
7.2	Samråd.....	37
7.2.1	Samråd med järnvägsföretag beträffande Tågtrafiken i Mälardalen	37
7.2.2	Samråd med resenärerna (Föreningen TIM-pendlare) beträffande Tågtrafiken i Mälardalen.....	38
7.2.3	Samråd inför upphandling av trafiken på Mälärbanan.....	39
7.3	Allmän trafikplikt.....	40
7.3.1	Trafikpliktsbeslutet om den storregionala Tågtrafiken i Mälardalen	40
7.4	Överklagande.....	41
7.4.1	Processen med trafikpliktsbeslut och överklagande avseende regional tågtrafiken i Mälardalen.....	41
7.5	Tillsyn mm	44
8	Trafikupplägg i Mälardalen idag och i morgon	46
8.1	Trafikprognoser och fordonsbehov	46
8.1.1	Resprognos.....	46
8.1.2	Fordonsbehov	47
8.2	Regionaltågstrafiken i Mälardalstrafiken idag	48
8.2.1	(Gävle -) Uppsala – Stockholm – Nyköping – Norrköping (- Linköping).....	48
8.2.2	Stockholm – Västerås – Hallsberg (- Göteborg).....	49
8.2.3	Uppsala – Stockholm – Eskilstuna – Hallsberg	50
8.2.4	Stockholm – Katrineholm – Hallsberg	51
8.2.5	Sala – Västerås – Eskilstuna – Katrineholm – Linköping	52
8.3	MÄLAB:s Trafikplan 2017	52
8.4	Transrail's utkast till vision för den framtida Regionaltågstrafiken i Mälardalen	52
8.4.1	Uppsala – Stockholm – Nyköping (– Norrköping – Linköping)	53
8.4.2	Stockholm – Västerås – Hallsberg (- Göteborg).....	54
8.4.3	Uppsala – Stockholm – Eskilstuna – Hallsberg	55
8.4.4	Uppsala – Stockholm – Katrineholm – Hallsberg	56
8.4.5	Sala – Västerås – Eskilstuna – Katrineholm – Linköping	57
8.4.6	Jämförelser mellan tågens körtider idag och i vår vision.....	58
8.4.7	Synkronisering med pendeltågstrafiken i Stockholm.....	59
8.4.8	Synkronisering med interregional trafik	59

8.4.9	Kommentar om fordonsutnyttningen.....	59
9	Infrastruktur och tåglägen	60
9.1	Infrastrukturens prestanda	60
9.2	Tåglägestilldelning	62
9.3	Samverkansavtal mellan MÅLAB och Trafikverket.....	62
10	Referenser och valda utdrag ur dessa	64
10.1	Referenser.....	64
10.2	Sammanfattande utdrag ur vissa av de ovanstående dokumenten.....	65
10.2.1	Järnvägslagen.....	65
10.2.2	Järnvägsnätbeskrivning, JNB 2014	66
10.2.3	Kollektivtrafiklagen, SFS 2010:1065, 2010-07-15 med ändringar t.o.m. SFS 2012:437. 67	
10.2.4	Ny kollektivtrafiklag, Proposition 2009/10:200, 2010-04-08	68
10.2.5	TSFS 2012:2.....	72
11	Definitioner.....	73
12	Bilaga, Schweiziska Bahn 2000	77

3 De frågeställningar Trafikanalys rest

Avsnitten i detta kapitel beskriver de frågeställningar som Trafikanalys rest med anledning av utvecklingen beträffande Regionaltågtrafiken i Mälardalen. Efterföljande kapitel avser att beskriva det ramverk utifrån vilka vi vill besvara dessa frågor.

Svaren kan eventuellt upplevas som kortfattade beroende av att deras svara i flera fall passat bättre i anslutning till texterna i de följande kapitlen.

3.1 Kostnader och intäkter för MÅLAB

Med hänsyn till MÅLAB:s nära förestående upphandling av Regionaltågtrafik i Mälardalen finner vi det olämpligt att utveckla denna frågeställning närmare. Vi får nöja oss med att redovisa de mer officiella siffrorna, vilka avser MÅLAB:s linjer utom Stockholm-Västerås-Hallsberg och Stockholm-Uppsala, nämligen:

	2012	2018/2020
Resande (miljoner)	18930	24760
Tågkm (miljoner)	5,9	7,7
Sittplatskm (miljoner)	1520	2680
Uppskattade bruttokostnader (MSEK)		1700
Uppskattade intäkter (MSEK)		1400
Ekonomiskt bidrag (MSEK)	134	300

Skilda årtal i den högra kolumnen beror av att sifferuppgifterna kommer från olika underlag

Tabell 1 MÅLAB:s uppgifter för resande, tågproduktion och ekonomi för linjer i Mälardalen, som körs med bidrag idag och bedöms kräva bidrag även på längre sikt.

Antalet resande och tågkm beräknas med andra ord att öka ca 20% i och med att den nya trafikeringen startar 2017. Det ekonomiska bidraget förväntas samtidigt öka med drygt 120% (i 2012 års penningvärde), inkluderande att MÅLAB står för fordonsparken.

Förutsatt att satsningen genererar en resandeökning på 5% per år efter att det ökade trafikutbudet startar så skulle detta 2025 innebära en ökning på knappt 80% relativt 2016, detta med ungefär samma ökning (300 MSEK) av det ekonomiska bidraget som 2017.

Beträffande "Mälartaxan" så avses denna ligga i nivå med nuvarande priser. Resenärerna som betalar denna taxa skall dock ha möjlighet att med detta kort kunna resa med övrig allmän kollektivtrafik i resans ändpunkter. Det skall även vara möjligt att välja mellan parallella system, t.ex. SL-pendel eller regionaltåg Gnesta – Stockholm, UL/SL pendel eller regionaltåg Uppsala – Stockholm etc. Det skall inte vara nödvändigt att välja system såsom idag.

Beträffande trafikekonomin borde generellt kunna sägas att upphandlad trafik utan hög rörlig andel, d.v.s. produktions- eller bruttokontrakt, är det billigaste alternativet sett ur ett rent produktionsperspektiv. Detta främst därför att järnvägsföretagen kan arbeta med mindre marginaler om de ekonomiska riskerna är små.

Ovan sagda torde gälla även om trafiken körs som del i SJ:s system, antingen helt kommersiellt eller under tjänstekoncessionsliknande villkor. Eventuellt kan dock SJ ha vissa storskalsfördelar.

3.2 Alternativ för att nå RKM:s mål

I flera Trafikförsörjningsprogram (TFP) framförs att kollektivtrafikförsörjningen under de närmaste åren i allt väsentligt måste mötas med ett ökat och förbättrat utbud av den upphandlade trafiken.

Branschens bedömning i fråga om fördubblingsmålet har varit att RKM:s avtal med trafikutövarna skall innehålla incitament som driver resandet i kollektivtrafiken mot detta mål och med beaktande av systemeffektiviteten.

I samtliga alternativ gäller det att skapa en tjänstekonstruktion och tjänsteproduktion som uppfyller den s.k. kvalitetscirkeln. Se Figur 2 nedan.

3.2.1 Egentrafik

Egentrafik, d.v.s. att trafiken körs av eget järnvägsföretag, bör nämnas som ett alternativ att nå RKM:s mål även om det inte är i linje med nuvarande organisationsprinciper.

MÅLAB har dock inte för avsikt att själv bedriva trafiken. Inriktningen är att upphandla delar av trafiken samtidigt som man vill teckna avtal för de delar av trafiken som bedöms kunna drivas med lönsamhet.

3.2.2 Produktionsavtal/Bruttoavtal

Traditionellt och beprövat med både goda och dåliga exempel. Många järnvägsföretag är trygga med denna typ av avtal som bygger på att producera transporter, vilket de ser som sin kärnkompetens och som de möts av på den internationella marknaden.

Det kan vara rena produktionsavtal eller avtal med incitament och/eller rörliga delar.

Ju mindre riskerna i avtalen är, desto större förutsättningar för bra ekonomiska villkor. Det är inte fel att RKM, som vill ha trafiken, tar de externa riskerna med eventuella förändringar som järnvägsföretagen inte kan påverka. Det kan handla om ändrade lagar och förordningar, energipriser, infrastrukturavgifter etc. Det är viktigt att RKM säkerställer att ett lågt anbudspris inte blir en stor risk för utförandet av entreprenaden efter det att avtal tecknats. Det blir inte bra för någon part.

3.2.3 Kommersiell trafik / Tjänstekoncessionsliknande avtal

Den affärsmodell MÅLAB tänker sig ligger i linje med de generella tankegångarna om mer tjänstekoncessionsliknande avtal (se avsnitt 6.3.2). Sådant skulle vara att MÅLAB avtalar med något/några järnvägsföretag om att utföra trafiken enligt ställda krav och att betala ersättning för de kostnader som drivs av att trafiken eventuellt inte kan köras helt kommersiellt.

Frågan är dock om något järnvägsföretag, eventuellt bortsett från SJ, är berett att ta riskerna i ett sådant avtal.

MÅLAB uppger att deras utgångspunkt för avtalen på de lössamma linjerna är att trafiken annars ändå hade bedrivits på ett snarlikt sätt och att de, istället för att konkurrera ut trafiken, genom avtal kan infoga den i det regionala trafiksystemet med dess olika funktionella krav.

Vi upplever att det ändå är även tveksamt om MÅLAB är villigt att ge järnvägsföretagen tillräckligt stor frihet att kunna utveckla trafiken efter egna kommersiella behov. Trafikförsörjningen som RKM värnar om utgår ju från ett samhällsperspektiv och inte ett marknadsperspektiv. I samhällsperspektivet ingår att skapa ett långsiktigt stabilt transportsystem, en "transportinfrastruktur", med attraktivitet främst genom sin utformning utgående från behovet hos flertalet resenärer.

Det är även tveksamt om det finns tillräcklig konkurrens på marknaden för att MÅLAB (samhället) skall få goda ekonomiska avtalsvillkor för denna typ av avtal. Vår uppfattning är att det skulle kunna vara möjligt, men att det torde krävas en lång process för att skapa sådant avtal.

På de linjer som MÅLAB bedömer kunna köras med lössamt avser man att kräva att kontrakterat järnvägsföretag skall stå för fordonsparken. Järnvägsföretagen, ev bortsett från SJ, anser dock att detta är en stor ekonomisk risk förutsatt att inte MÅLAB övertar fordonen efter eventuellt avslut av trafikavtalet. Det är även svårt för ett nytt järnvägsföretag att inom rimlig tid och med rimlig risk skaffa fordon för trafiken. Ett alternativ skulle kunna vara att MÅLAB eller staten erbjuder möjlighet att hyra fordon, alternativt att leasingbolag utnyttjas. Sådant möjlighet erbjuds på den europeiska marknaden och bör inte uteslutas. Det är dock av yttersta vikt att sådana fordon lämpar sig för ändamålet, bland annat att de är totalekonomiskt gynnsamma, erbjuder acceptable komfort och klarar av regionens vinterförhållanden på ett driftsäkert sätt.

MÅLAB menar att om de ska överta fordonen eller på annat sätt garantera restvärdesrisken så faller poängen med denna avtalsform. Det vore då bättre att de anskaffar fordonen och handlar upp trafikoperatör på traditionellt sätt.

3.2.4 Kombinationer av upphandlad trafik och kommersiell trafik

Det borde inte vara uteslutet att låta MÅLAB:s stomtrafik utföras i en kombination av tåg i kommersiell trafik och tåg i upphandlad trafik. Ett sådant koncept beskrivs i avsnitt 8.4.8.

Trafiken på sträckan Stockholm-Västerås-Hallsberg ombesörjs idag delvis av SJ:s regionaltåg i interregional trafik till/från Göteborg (se avsnitt 8.2.2). Det är principiellt inget som hindrar detta även i framtiden, dvs att de ersätter vissa av de regionala turerna. Dock innebär det att sådant tåg måste kunna köras på samma sätt och med den sittplatskapacitet som krävs för dess regionala trafikuppgift i Mälardalen. Ett sådant koncept beskrivs i avsnitt 8.4.8.

MÅLAB tänker sig att den regionala stomtrafiken skall komma att kompletteras med en snabbare trafik, för vilken samhället främst skall verka genom infrastrukturens utbyggnad. Huruvida sådan kommersiell trafik kan komma till stånd finner vi svårt att uttala oss om. Det kan emellertid vara så att SJ, eller annat kommersiellt järnvägsföretag, och resenärer har att vinna på att de långväga regionaltågen ersätts med att viss snabbtågstrafik Stockholm-Göteborg körs norr om Mälaren, kanske då tåg som bara stannar i Västerås och Örebro.

3.2.5 Franchises enligt engelsk modell

Denna modell innebär mycket kortfattat att myndighet delar upp det samlade trafiksystemet, nationellt och regionalt/lokalt, i ett antal linjesystem. Dessa läggs sedan ut på kontrakt med järnvägsföretag för relativt långa kontraktperioder. Fordonsförsörjningen ombesörjs via specifika fordonsuthyrare, s.k. ROSCO (Rolling Stock Company).

Det är tveksamt, och har av oss inte undersökts närmare, om denna modell är möjlig med nuvarande svensk lagstiftning.

Kommentar:

Flera av de intervjuade personerna menar att den s.k. "engelska modellen" nog är bättre än den svenska. Någon framför att det är ett avgörande problem att Sverige med Järnvägslagen dessutom valt modellen med konkurrens på spåret. Sverige är ett litet land med en liten marknad, vilket innebär att det är svårt att få till konkurrens. Dessutom tär detta på infrastrukturkapaciteten.

3.2.6 Det tredje spåret

I anslutning till ett tidigare projektförslag (P2015 – Persontrafik på järnväg) har vi framfört tankegångar om en affärsmodell för den regionala tågtrafiken baserad på utvecklad samordning och utvecklad konkurrens. Beståndsdelarna avsågs vara:

- Utvecklad samordning – "Hela resan" – med en mer järnvägsföretagsstyrd samordning genom järnvägsföretagerna i samverkan, Samtrafiken (jfr ATOC)
- Utvecklad konkurrens på mer lika villkor mellan järnvägsföretagen och inte minst dessas underleverantörer. Tydligare regelverk och mer aktiv övervakning

Tankarna med konceptet "Det tredje spåret" utvecklades aldrig, men bedöms fortfarande kunna ha relevans, inte minst utifrån erfarenheterna om nuvarande situation och som beskrivs i denna studie.

3.3 Konsekvenser för arbetspendlare och andra resenärer

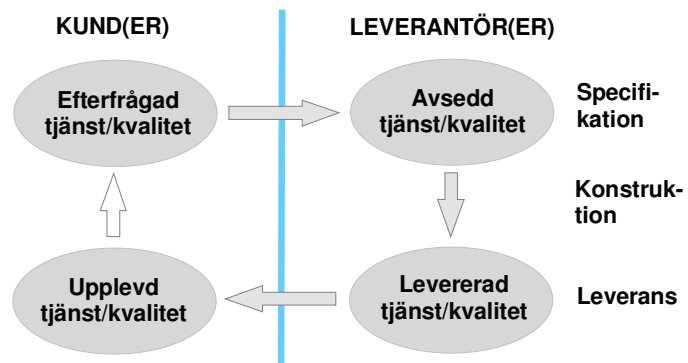
RKM:s syfte är att resenärerna i regionen skall komma att uppleva Regionaltågstrafiken i Mälardalen i MÅLAB:s regi som en förbättring relativt nuvarande TiM-trafik. Detta är ju själva kärnan i hela anslaget med att utlysa allmän trafikplikt i området i ett försök att åtgärda de brister man anser att man har i trafikutbud och kvalitet idag. Ett beslut om allmän trafikplikt behövs enligt MÅLAB under alla omständigheter för att kunna nyupphandla den trafik vars TiM-avtal är på väg att löpa ut, detta även om trafiken skulle kvarstå på dagens nivå.

En väsentlig förbättring är dock inte självklar. Det kommer att krävas stor kompetens från MÅLAB för att få alla delar rätt; upphandling av fordon, trafik- och underhållsentreprenader, depåer etc. Ett bra och kompetent samspel med Trafikverket är centralt. Hur trafiken upphandlas, och vilket/vilka företag som väljs för entreprenaden/entreprenaderna har i särklass störst betydelse.

Kvalitetscirkeln:

För att kunderna skall få rätt tjänst med rätt kvalitet krävs att samtliga leverantörer (aktörer), som medverkar till tjänsten, samarbetar i specifikation, konstruktion och leverans.

Samråd med resenärerna, och icke-resenärerna, är att se som en självklarhet.



Figur 2; Kvalitetscirkeln för kollektivtrafiktjänster

3.3.2 Tjänstens utformning

MÅLAB:s koncept för trafiken i Mälardalen liknar i mångt och mycket den trafik som SJ kör idag. Störst påverkan får MÅLAB:s Trafikplan 2017 på de linjer som bedömts vara olönsamma, nämligen:

- Stockholm – Nyköping - Norrköping
- Stockholm – Eskilstuna – Örebro
- Stockholm – Katrineholm – Hallsberg
- Sala – Västerås – Eskilstuna – Katrineholm – Linköping

På dessa linjer satsar MÅLAB på ett bättre trafikutbud än idag och, på lite sikt, nya fordon.

På linjerna som bedöms kunna drivas kommersiellt är det svårt att se större förändringar, men även för dessa linjer skall Mälardalstaxan (se nedan) nog inte underskattas. Linjerna är:

- Stockholm – Västerås – Hallsberg
- Stockholm – Uppsala

SJ har framhållit att även linjen Gävle - Stockholm - Katrineholm - Linköping kan drivas kommersiellt. Denna linje finns dock inte med i MÅLAB:s plan, men är ur ett helhetsperspektiv viktig. Se vidare i avsnitt 3.4.3.

En allmän förbättring är om stomtrafiken kan köras med s.k. styv tidtabell / taktidtabell, d.v.s. avgångar på regelbundna tider varje timme.

Större förändringar på de lönsamma linjerna är inte planerade, men kan bli aktuella längre fram beroende av hur situationen utvecklas.

Den avsedda "Mälardalstaxan" (se 5.2.3) avses hålla samma prisnivå som dagens TiM-kort. Resenärerna kommer därmed inte att uppleva någon skillnad avseende priserna för tågresan. En förbättring för resenärerna med "Mälardalskort" är dock att de, förutom att resa med regionaltågen, även skall kunna resa med den lokala kollektivtrafiken i området och med parallella trafiksystem, t.ex. SL pendel och regionaltåg Gnesta-Stockholm. "Mälardalskortet" avses få en zonindelning, så det torde inte bli möjligt att med kortet resa fritt inom hela området utan kort för detta. Såvitt vi kan förstå innebär detta att kortet främst kommer att passa för arbets- och skolresor.

På linjen Stockholm-Västerås-Hallsberg kör SJ idag långväga regionaltåg mellan Stockholm och Göteborg. Det är inte givet att denna kommer att kvarstå i och med Trafikplan 2017. I så fall tappar Västerås och orterna längs Mälarbanan denna direktförbindelse till/från Skövde/Falköping och Göteborg. Denna förlust borde inte ha så stor betydelse förutsatt goda anslutningsmöjligheter i Hallsberg mellan den regionala och den interregionala trafiken. Kanske kan det bli så att regionaltågen ersätts med att viss snabbtågstrafik Stockholm-Göteborg körs norr om Mälaren. Det skulle t.o.m. kunna vara en fördel för resenärerna. Se i övrigt resonemanget i avsnitt 8.4.8.

Slutligen bör nämnas att Trafikplan 2017 inte säger något i frågan om bra anslutningar inom regionaltågssystemet, mellan detta den regionala och lokala busstrafiken, samt med de interregionala tågtrafiksystemen. Idag anses det svårt för länen att planera in anslutningar till regionaltågen, eftersom tidtabellerna ändras för ofta. Förhoppningsvis är detta något som MÅLAB lyckas skapa. Detta är kanske en självklarhet men löses inte enbart med styva tidtabeller som är stabila över tid. Se f.ö. vår vision i avsnitt 8.4, vilken delvis fokuserar på just denna aspekt genom trafikupplägg med effektiva bytespunkter enligt det schweiziska konceptet "Bahn 2000".

Ytterligare något som inte nämns i Trafikplan 2017 är vilken beläggingsgrad MÅLAB avser att upprätthålla på de olika avgångarna. Idag är det delvis mycket trångt på tågen. Tillgång till sittplats är högt prioriterat av resenärerna!

3.3.3 TIM-pendlarnas synpunkter

Vi har inte återfunnit någon undersökning från RKM/MÅLAB avseende resenärernas synpunkter på den nuvarande och den framtida trafiken. Snarare är det så att pendlarföreningen upplever att man hållits på armslängds avstånd avseende den framtida utvecklingen. Se t.ex. vad som sägs i avsnitt 7.2.2 angående samråd beträffande TFP och Trafikplan 2017.

Pendlarföreningen har gjort en enkät avseende medlemmarnas synpunkter. Den gick ut till drygt 800 medlemmar med ca 40% svarsfrekvens under en knapp vecka. Några av frågeställningarna och dessas värderingar framgår av följande tabell (5 = mycket viktig för svararen, 1 = ej viktig):

	Eskilstuna	Nyköping	Västerås	Örebro
Sittplats	4,91	5	4,89	5
Punktlighet	4,9	5	4,88	4,81
Störningsinfo	4,7	5	4,55	5
Förkortad restid	3,97	4,5	4,48	-
Sänkt biljettpris m dag std	4,38	-	4,62	-
Fler stopp längs vägen	1,36	1,5	1,28	1
Tåg hela dygnet	-	4,5	-	-
Enklare restidsgaranti	4,46	-	-	-
Internet	-	4,5	-	5
Toalett	-	-	4,27	5
Klimatanläggning	4,28	-	4,33	-
Bord	-	-	-	5
Eluttag	-	-	-	5
Läsbelysning	-	4,5	-	-

Att frågan om sittplats rankas högst tyder på ett systemfel, kanske drivet av ett behov från SJ:s sida att upprätthålla en kommersiellt rimlig beläggingsgrad i tågen.

Variationen i antalet resande mellan hög- och lågtrafik är ett problem i denna typ av trafik.

Rankingen av sittplats, bord, och tillgång till internet/el-kontakt speglar behovet av att kunna arbeta på tåget.

Tabell 2; TIM-pendlarnas prioriteter avseende trafikutbud och komfort ombord på tågen

Föreningen betonar följande frågor:

- Tillräcklig kapacitet i pendlingstrafiken, kortsiktigt och långsiktigt (alltid sittplats).
- Minskade förseningar och kortare restider
- Bra arbetsmöjligheter och service på tågen
- Lägre kostnader och biljettpriser i framtiden, i kombination med måttlig skattefinansiering

Föreningen TIM-pendlare har även sammanställt ett läsvärt PM om "Attraktiv och effektiv tågtrafik i Mälardalen". Föreningen vill med detta bidra med analys och förslag som kompletterar de av MÅLAB lagda förslagen. Det gäller främst frågor om trafikens kostnadseffektivitet (vilket påverkar både biljettpriser och subventionsgrad), punktlighet, service och arbetsmöjligheter under resan samt frågor som rör kapaciteten. Speciellt behandlas krav på nya fordon, vilka föreningen anser vara avgörande för trafikens attraktivitet och kostnadseffektivitet.

3.4 Konsekvenser för SJ och andra järnvägsföretag

3.4.1 Järnvägsföretag med regional tågtrafik

Vad beträffar upphandlad trafik i Sverige har SJ samma situation som andra kommersiella järnvägsföretag. SJ bedriver redan idag upphandlad regional tågtrafik och tävlar om kontrakten med andra järnvägsföretag på i stort sett lika villkor. I egenskap av stort svenskt interregionalt järnvägsföretag bör SJ rimligen ha stora fördelar i konkurrensen om den regionala/lokala trafiken.

Det faktum att MÅLAB upphandlar åtminstone delar av regionaltrafiken i Mälardalen innebär att det skapas en ökad marknad för olika järnvägsföretag. Detta välkomnas naturligtvis av många av dem, men intresset kommer att bero av vilka avtalsvillkor MÅLAB ställer.

3.4.2 Järnvägsföretag med interregional tågtrafik

Enligt vår bedömning är vinnaren/vinnarna den/de aktörer vilka kan skapa upplägg med goda förbindelser med de regionala och lokala trafiksystemen. De är ju dessa som i stor utsträckning skapar matningen till den interregionala trafiken.

Frågan är hur RKM och/eller Trafikverket skall kunna ställa sig neutrala i de önskemål om tåglägen som förhoppningsvis framförs.

Se nästa avsnitt (3.4.3) avseende SJ:s synpunkter på hur den interregionala tågtrafiken påverkas av RKM:s regionala trafikförsörjning.

3.4.3 SJ specifikt

Konkurrensen om Regionaltågstrafiken i Mälardalen kommer sannolikt att innebära att vinsten för SJ i denna trafik minskar relativt dagsläget, ev att SJ förlorar hela eller delar av trafiken till sina konkurrenter.

Eftersom MÅLAB upphandlar en egen ny fordonsflotta kommer SJ sannolikt att drabbas av ett överskott av fordon. Man skulle kunna hävda att MÅLAB rimligen borde ta över det ekonomiska ansvaret för den fordonsflotta SJ använder i Mälardalen idag och som SJ för inte så länge sedan anskaffat delvis för just denna trafik.

Såvitt vi kan se har en förlust av TiM-trafiken, förutom just fordonsfrågan, mindre betydelse för SJ än det faktum att nya aktörer börjar konkurrera om den kommersiella trafiken på stambanorna. SJ hävdar dock att man inte är rädd för konkurrens från andra järnvägsföretag, men för konkurrens från RKM:s subventionerade trafik där man snabbt kan ändra sin taxepolitik och sänka priserna.

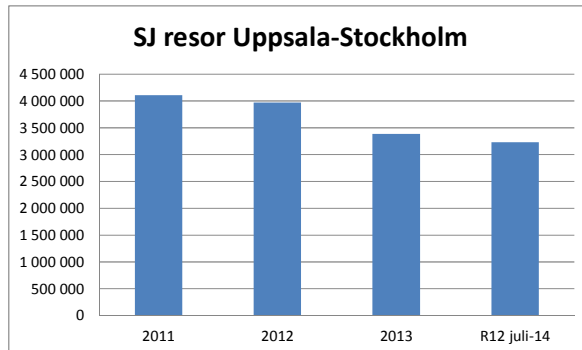
SJ är mycket kritiskt till den utveckling som drivs av RKM. SJ menar att den kommersiella verksamheten undermineras av RKM:s beslut. Hela avregleringen av kollektivtrafiken riskerar att bli en chimär. Det kommer inte att bli utrymme för kommersiella aktörer att agera eftersom det blir för riskfyllt att konkurrera med skattesubventionerad trafik. Detta får negativa konsekvenser för den interregionala trafiken⁸ som riskerar att inte kunna köras kommersiellt. Utökade storregionala trafiksystem och ökad samhällsfinansiering kan bli konsekvensen. Vid konkurrens måste SJ agera och ändra sin trafik, men det blir inte marknadsdrivet utan drivet av RKM:s trafikutbud.

SJ framför en oro över att de regionala och interregionala trafiksystemen tenderar att separeras alltmer. SJ anser att det är ett slöseri om resurserna i form av trafikutbud och bankapacitet inte kan samutnyttjas. SJ menar att man bör låta tågsystemen få flera uppgifter och inte stirra sig blind på regionala upplägg.

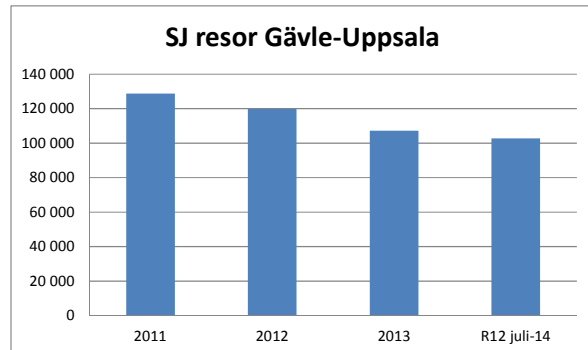
Beträffande Regionaltågstrafiken i Mälardalen vill SJ att RKM skall besinna sig. Den pågående processen upplevs som svår/omöjlig att reversera. SJ menar också att det är svårt att återgå till fullpris efter att ett rabattsystem använts. Med det stora antalet osäkra faktorer tycker SJ att det är olämpligt att forcera fram beslut. SJ anser det anmärkningsvärt att RKM lägger allmän trafikplikt i 12 år utan att tala om vad som avses. SJ vet inte vad som kommer att gälla framöver. SJ upplever att man inte bottnat i diskussionen om att lösa upp problemen. Frågan är viktig för hela branschen. MÅLAB å sin sida upplever att de varit väldigt tydliga med att informera om processen.

⁸ Det bör noteras att SJ idag kör en begränsad interregional tågtrafik på linjerna i Mälardalen. Merparten körs av SJ under varumärket SJ Regional.

SJ framför som sagt att deras kommersiella trafik lider skada av de storregionala trafiksystem som RKM bygger upp. Ett exempel är uppbyggnaden av pendeltågstrafiken Stockholm-Uppsala, vilken idag körs parallellt med SJ:s regionaltåg på sträckan. Detsamma gäller Upptåget, som nu körs Uppsala-Gävle. SJ visar nedanstående utveckling i sin trafik på dessa sträckor.



SJ månadskort: 2100 kr. UL/SL månadskort 1485 kr



SJ månadskort: 2700 kr.
UL månadskort 790 kr (tidigare 1500 kr)

Figur 3; SJ resandeutveckling på linjerna Uppsala-Stockholm och Gävle-Uppsala. UL/SL resp UL månadskort är skattesubventionerade till skillnad från SJ:s månadskort.

Ovanstående diagram återges utan närmare analys av orsakerna, t.ex. hur resandet med Pendeltågen och Upptåget ökat under perioden och/eller hur prisbilden förändrats. SJ menar att Stockholm-Uppsala idag är överproducerat.

När SL sökte trafikeringsrätt för pendeltågstrafiken så tillstyrkte SJ detta. Såsom utvecklingen blivit hade man nog inte gjort det.

SJ är kritiska till att RKM verkar se sig själva som kommersiella aktörer. På Arlanda gör t.ex. SL reklam för att besökarna till Stockholm skall ta pendeltåget. SJ menar att SL strävar efter att flytta kommersiell trafik till det subventionerade systemet.

SJ pekar på SKL⁹:s utredningar och konstaterar att:

- Cirka hälften av kostnaderna för kollektivtrafiken finansieras med kommunal- och landstingsskatt.
- Under de senaste åren har subventionerna till kollektivtrafiken ökat mer än dubbelt så snabbt som den skattefinansierade delen av kommunernas och landstingens totala verksamhet.

Mer synpunkter från SJ framförs i avsnitten 7.2.1 och 7.4.1.

3.5 Är RKM:s ambitioner i överensstämmelse med kollektivtrafiklagen?

Vi kan inte stå som domare i denna fråga. Det görs bäst i den process som inletts i och med SJ:s överklagan till förvaltningsdomstolen, av RKM:s beslut om allmän trafikplikt avseende regionaltågs- och järnvägs- i Mälardalen.

Se vidare avsnitt 7.4.

3.6 Möjliga restriktioner på RKM så att kommersiell trafik inte trängs undan

För att besvara denna fråga har vi:

- Studerat Kollektivtrafiklagen och hur den tillämpats avseende Tågtrafiken i Mälardalen (se avsnitt 7)
- Studerat bakgrundsmaterial till kollektivtrafiklagen (se avsnitt 6, med fördjupning i avsnitt 10)
- Studerat utvecklingen i Mälardalen,
- Utfrågat olika tågtrafikföretag avseende deras synpunkter,
- Utfrågat ett antal RKM och andra sakkunniga,
- Inhämtat erfarenheter från parallella fall (Öresundstågstrafiken Malmö-Göteborg), Västtrafik.

⁹ Organisationen Sveriges Kommuner och Landsting

Synpunkterna från intervjuerna har legat som underlag för delar av skrivningarna i denna rapport, men har i praktiken i allt väsentligt styrkt det rikhaltiga textunderlaget i tidigare rapporter och utredningar.

Vi har svårt att se rimliga restriktioner. Med Kollektivtrafiklagen, egentligen den bakomliggande propositionen, innebär det att RKM inte har befogenhet att förklara Allmän Trafikplikt för interregional trafik. Att man eventuellt konkurrerar med interregional trafik (se SJ anmärkningar i avsnitt 3.4.3) kan vara svårt att undvika. Likaså kan det för RKM vara naturligt att knyta ihop de regionala tågsystemen till mer storregionala lösningar med goda möjligheter till arbetspendling på olika delsträckor, men där man egentligen inte avsett längre interregionalt resande. Trafikutbudet kan då användas för interregionalt resande även om detta inte är de primära trafikuppgifterna och även om det inte är bekvämt för resenärerna, t.ex. med avseende på restid. Det finns exempel på detta på många håll i Sverige. Öresundstrafiken och Regionaltågstrafiken i Mälardalen är bara några exempel på detta.

Det kan upplevas vara svårt för dessa världar att mötas. Trafikförsörjningen som RKM värnar om utgår ju från ett samhällsperspektiv, behovet av en #transportinfrastruktur", och inte ett marknadsperspektiv. Dock säger sig RKM se positivt på en kommersiell trafik som kompletterar den samhällsköpta.

Som nämnts tidigare upplever vi att de regionala och interregionala aktörerna bör samverka för samordnade trafiksystem vilka stödjer varandra, inte minst genom goda anslutningar för att skapa bra kollektivtrafikresor dörr till dörr.

4 Inledning om människor, resor och samhälle

Följande inledande text är avsedd att kort beskriva de grundläggande förutsättningarna för å en sidan lokal och regional kollektivtrafik och å andra sidan interregional trafik (fjärrtrafik). Detta är inget nytt, men skapar viss inramning till denna studie. Motsvarande skrivningar förekommer i flera trafikförsörjningsprogram och studier om kollektivtrafik.

Trafiksystemen är en fundamental del av samhället och hushållens vardag. Dessas egenskaper påverkar allas möjligheter att mötas, uträtta ärenden, nå samhällsservice och att försörja sig. Samhället kan genom olika åtgärder påverka villkoren för våra resor men varje individ eller hushåll beslutar själv hur man vill organisera sina resor, utifrån sina förutsättningar, behov och möjligheter.

För ett hushåll råder en stor konkurrens om både tid och pengar och även andra livskvaliteter. Våra resvanor styrs i stor utsträckning av en optimering av hushållets resurser inom restriktioner såsom tillgång till tid och pengar. Om restiden till en attraktiv arbetsplats är 45 minuter eller 70 minuter, kan vara avgörande för om familjen kan bo på en viss ort eller måste flytta. Omvänt gäller att tillgång till arbetskraft, samt möjlighet att göra resor över dagen till viktiga orter, kan vara avgörande för om en verksamhet kan lokaliseras till en ort eller ej.

Arbetsmarknaden utvecklas mot att vi specialiseras oss alltmer. Detta minskar tillgänglig arbetsmarknad och ökar incitamenten för en fortsatt urbanisering.

Möjligheten att resa fort och komfortabelt till en acceptabel kostnad kan för många minska eller kompensera för denna utveckling. Med bra kommunikationer kan arbetsmarknaderna vidgas och flera arbetsplatser blir tillgängliga för personer med speciell kompetens. Personer med kvalificerad utbildning är en nödvändig tillgång för att nya företag skall kunna utvecklas. Effektiva förbindelser är därför inte bara trafikpolitik utan i hög grad även arbetsmarknadspolitik och regionalpolitik. Detta gäller inte minst Mälardalen där det finns många orter som utgör attraktiva boendemiljöer och där bra kommunikationer ökar möjligheten att till regionen lokalisera arbetsplatser i expansiva näringsgrenar.

Dagliga resor innebär att man skall fram och tillbaka samt uträtta ärendet under samma dag, kanske varje vardag i veckan. Detta innebär att restiden och kostnaden är stora restriktioner.

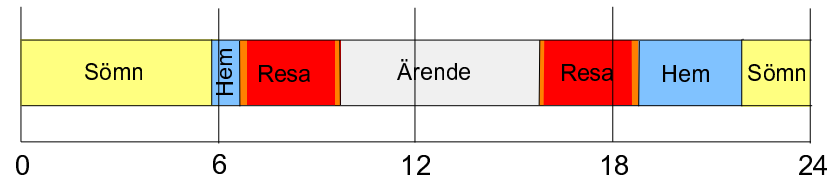
För **arbets- och skolresor** innebär detta att det finns en gräns runt 60 minuters restid i vardera riktningen. Tillsammans med anslutningsresor och en normal arbetstid ger detta en vardagssituation som är någorlunda uthärdlig vad beträffar den tid som kan tillbringas i hemmet. I figuren nedan visas ett exempel på hur en person kan tillbringa tiden under en vardag. En ökad restid med 30 minuter i vardera riktningen minskar den tillgängliga tiden i hemmet betydligt. Viktigt i detta sammanhang är inte bara själva restiderna, utan även att väntetider och att ankomst- och avgångstider till/från resmålet inte upplevs som negativa. Speciellt viktigt är detta morgonens och eftermiddagens/kvällens arbets- och skolresor.

Resor i tjänsten, eller för speciell samhällsservice såsom sjukvård, genomförs oftast inte dagligen och tar ofta kortare tid än en arbetsdag. Därför kan restider upp mot och över tre timmar i vardera riktning vara acceptabla. Sådana resdagar ger ett intrång i den tid som annars tillbringas i hemmet men kan accepteras eftersom alla dagar inte är sådana. Om restiden är längre än tre timmar blir det en lång dag utanför hemmet eller kanske t.o.m. övernattning, vilket uppfattas som en stor olägenhet av de flesta.

Acceptabel disposition av tiden under ett dygn vid resor för arbete och skola:



Acceptabel disposition av tiden under ett dygn vid resor i tjänsten eller för speciell samhällsservice:



Figur 4; Figurerna illustrerar hur tiden över ett dygn rimligen kan disponeras vid olika typer av resor.

Kostnaden för dagliga resor utgör en betydande andel av många hushålls inkomst, vilken skall räcka till många olika typer av konsumtion. Precis som för restiden gör arbetsresornas regelbundenhet att det finns en stor känslighet för reskostnaderna. För att vara attraktiva behövs även ett utbud som ger möjlighet att välja ändrad restid viss dag. Utbudet i avgångsfrekvens är väsentlig, inte minst under högtrafik och en utvidgning av denna.

För att ett hushåll skall kunna etablera boende och arbete krävs att utbudet av dagliga resor har en långsiktig stabilitet. Detsamma gäller för arbetsmarknad, skolor/utbildning etc. Det är behov av en stabil "transportinfrastruktur" med goda anslutningar.

Behoven är inte desamma för resor som inte sker dagligen, vilket är förutsättningen för den interregionala trafiken med restider > 1 timme. Där finns utrymme för en stor flexibilitet, men även här behövs goda anslutningar för bekväm kollektivtrafikresa dörr till dörr. En väl uppbyggd lokal och regional kollektivtrafik har stor betydelse för den interregionala kollektivtrafikens attraktivitet och försörjning med resenärer, inte minst om effektiva byten är möjliga.

Punktlighet i trafiksystemen är viktiga för merparten av resenärerna, speciellt om resorna innebär byten mellan relationer som inte är så frekventa.

Precis som för annan infrastruktur, t.ex. anläggande av vatten och avlopp, krävs en investering innan ett trafikutbud kommer att utnyttjas såsom avsetts. Infrastrukturen skapar möjligheterna. Samtidigt är det naturligtvis viktigt att infrastrukturinvesteringarna blir kostnadseffektiva och kommer till bruk inom rimlig tid.

5 Tågtrafiken i Mälardalen

Regional tågtrafik i Stockholm – Mälardalen bedrivs idag i olika trafiksystem. På ett antal järnvägssträckor bedrivs trafik av SJ AB under varumärket SJ Regional. Trafiken ingår i en samverkan med de regionalt kollektivtrafikansvariga under namnet TiM. På fyra av sträckorna bedrivs SJ:s trafik helt eller delvis på uppdrag av de regionalt kollektivtrafikansvariga via MÄLAB, medan trafiken i övrigt bedrivs kommersiellt.

Det som nu sker inom tågtrafiken i Mälardalen har en lång historik. Det finns skäl att här ge en kort beskrivning av bakgrunden.

5.1 Historik

1990-94

SJ har monopol på länsöverskridande tågtrafik.

Utbyggnad av Mälardalen-, Svealands-, Grödinge- och Arlandabanan görs.

Trafikhuvudmännen i Mälardalen bildar bolaget Tåg i Mälardalen, idag MÄLAB. Upphovet var överenskommelsen mellan kommuner/landsting och staten om utbyggnaden av Svealandsbanan där regionen åtog sig att trafikera Svealandsbanan med timmestrafik 15 år efter banans färdigställande. Det var en överenskommelse motsvarande den som senare ingicks om Botniabanan och som resulterade i Norrtåg.

1995-99

Samverkansavtal skrivs med SJ (TIM-avtalet).

1995 ingås TIM-avtalet med SJ om trafik på de nya banorna. Tågtrafiken förutsattes i stort vara kommersiellt lönsam. Planerna för trafiken var mycket ambitiösa. En kort period kring 2000 kördes halvtimmestrafik hela dagen Stockholm – Västerås. SJ lyckades inte få trafiken lönsam och drog ner trafiken mot det avtalade minimiutbudet på ett tåg i timmen. Idag körs halvtimmestrafik i högttrafik.

2000-04

SJ har ekonomiska problem och trafikutbudet reduceras.

Nya dubbeldäckartåg av typ X40 introduceras 2003-04.

En Bättre Sitt – regional samverkan i Mälardalen om infrastruktur och trafik – etableras för att stärka samverkan i infrastrukturfrågor i regionen. Se avsnitt 5.1.2 nedan.

2005-09

TiM-trafiken olönsam, trafikutbudet dras ner, MÄLAB köper mer trafik.

2010-12

2010 löper TIM-avtalet ut och SJ ville dra ner trafiken kraftigt på Svealandsbanan. Avtal tecknades med SJ om att de mot 30 MSEK per år behöll ett större utbud än de annars hade gjort.

Länen i Mälardalen avtalar med staten om medfinansiering av Citybanan med 2 miljarder, vilket syftade till att möjliggöra för regionen att förbättra trafiken i Mälardalen.

SJ:s monopol på länsöverskridande trafik upphör.

RKM i Mälardalen ger en avsiktsförklaring om att gemensamt utveckla och förbättra den regionala tågtrafiken. Samarbetsavtal om detta skapas liksom MÄLAB:s Trafikplan 2017.

Ny kollektivtrafiklag. Se avsnitt 7 nedan, samt om dess bakgrund i avsnitt 6.

Trafikhuvudmännen (THM) försvinner, ersätts med RKM i varje län.

2016 dec

MÄLAB:s samverkansavtal med SJ löper ut

Upphandling av nya trafikavtal, fordonsanskaffning mm

5.1.1 Förening TIM-pendlare syn på dagsläget

Som en inledning till den fortsatta presentationen är det lämpligt att här redovisa en del av de synpunkter som rests av Föreningen TIM-pendlare.

Föreningen konstaterar att Regionalågstrafiken i Mälardalen inte levt upp till de ambitioner och löften som ursprungligen gavs. Många känner sig svikna av regionens företrädare, SJ och statsmakterna genom Trafikverket. Man konstaterar att ambitionerna från regionens företrädare och från SJ var höga då trafiken på Mälarbanan och Svealandsbanan startades 1997. Att standarden i trafiken inte alls utvecklats så som det var tänkt beror enligt föreningen bl.a. på ekonomiska överväganden inom SJ samt brist på lämpliga fungerande tågfordon. Fördröjda kapacitetsförstärkningar i infrastrukturen har också inverkat negativt. Man anser att det i hög grad beror på att regionens kollektivtrafikansvariga inte tidigare har tagit nödvändiga initiativ för att förbättra situationen. Man har upplevt att trafikutbudet är oförutsägbart från år till år och att SJ ändrat tidtabellerna efter egna önskemål, ofta dåligt genomtänkt och utan tillräckligt samråd. Det var en stor omläggning 2012, då man inte tog tillvara resenärernas synpunkter. Tidtabellen T13 innebar en kraftig försämring bl.a. beträffande anslutningar, men SJ har sedan åtgärdat flera av de brister som uppkom.

Föreningen upplever att politikerna i regionen inte tillvaratagit pendlarnas intresse, synpunkter och krav. Deras upplevelse är att man från regionens håll tyckt att det varit bra att SJ skött trafiken på Mälarbanan utan inblandning eller subventionering från regionen.

Föreningen menar att de höga biljettpriserna i den länsöverskridande Mälardalstrafiken i hög grad försvårar arbetspendling för personer med lägre inkomster och att det bidrar till det s k utanförskapet. Uppfattningen är att regionen har långt kvar till en gemensam arbetsmarknad.

Föreningen TIM-pendlare framför att SJ:s nuvarande ledning, till skillnad från den tidigare, är lyhörda för resenärernas behov och synpunkter. SJ har numera regelbundna avstämningsmöten med föreningen och har åtgärdat brister som påtalats. Föreningen vill skilja på hur det varit och hur det är.

Mer information om pendlarföreningens synpunkter återfinns i avsnitten 7.2.2 och 3.3.

5.1.2 En Bättre Sits

En Bättre Sits bildades 2003 för att stärka samverkan kring infrastrukturfrågor i regionen där man haft ett splittrat ansvar med många aktörer inom trafikområdet. Där ett brett, långsiktigt och frivilligt samverkansprojekt för att utveckla ett effektivare och smartare transportsystem i Stockholm-Mälardalsregionen. Deltagare är Stockholm-Mälardalsregionens fem länsstyrelser, Regionförbunden i Sörmland, Örebro och Uppsala, Trafikverket, Luftfartsverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Mälardalsrådet, MÅLAB, regionens RKM, samt kommuner och landsting i de fem länen. Successivt har arbetet växt fram som en stark och historiskt unik process mellan en stor grupp politiker från regionen med stöd av tjänstemän från länen och en mängd andra aktörer.

En Bättre Sits arbetar utifrån utgångspunkten att regionala samarbeten blir alltmer nödvändiga i den globala ekonomin för att uppnå skalfördelar och att en positiv utveckling bygger på en sammanlänkande infrastruktur och ett politiskt helhetsperspektiv. Det innebär bl.a. rimlig pendling mellan regionala noder, klimatsmarta, effektiva godstransporter och framkomliga och trafiksäkra vägar.

En Bättre Sits har mynnat ut i en gemensam prioriteringslista över spår- och vägtrafikobjekt. De gemensamma prioriteringarna används för att utöva påtryckningar avseende den nationella infrastrukturplaneringen. Det gjordes t.ex. 2007 med förslag till investeringsplan för spår och vägar i regionen, liksom inför den nationella transportplanen 2014-2025.

Från att hantera frågan om gemensam prioritering av infrastruktursatsningar har man ganska snart insett att man måste göra på samma sätt med trafiken för att detta ska hänga ihop. Detta upplevdes vara en av de större bristerna i dagens nationella planeringssystem. Inom området regional kollektivtrafik arbetar man nu med att definiera inriktningen för utveckling av den storregionala kollektivtrafiken i perspektiven 2020, 2030 respektive 2050 inklusive dess infrastruktur och tjänster kopplat till detta.

Inom En Bättre Sits gjordes den s.k. FramKo-utredningen, vilken lade grunden för den Trafikplan 2017 som nu genomförs. FramKo-utredningen drog slutsatsen att man inte längre kunde bygga på SJ:s kommersiella trafik, utan att MÅLAB istället mer aktivt skulle organisera trafik i olika avtalsområden.

MÅLAB:s trafikplaner ingår som en del i samarbetet En Bättre Sits.

Det är värt att notera att Föreningen TIM-pendlare upplever att En Bättre Sitt i sina program inte verkar samarbeta med resenärsorganisationerna.

5.1.3 Avsiktsförklaringen från RKM i Mälardalen

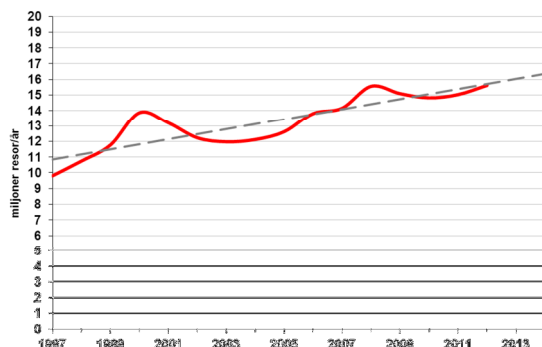
I november 2012 gjorde RKM i Mälardalen en avsiktsförklaring om att gemensamt utveckla och förbättra den regionala tågtrafiken. Utvecklingen skulle ske genom att länen tillsammans och till Citybanans öppnande skulle etablera ett nytt gemensamt trafiksystem, ett storregionalt stamnät för arbets- och vardagsresor i Östra Sverige.

I denna avsiktsförklaring lades i allt väsentligt grunderna för den nu aktuella Trafikplan 2017 (se avsnitt 5.2 nedan). Med sådant trafikutbud uppskattades resandet öka med 30% till 2020. Med resenärsintäkt 80 öre/personkm uppskattades underskottet bli ca 300 MSEK/år inkl kapitalkostnader för nya tågfordon (2012 års prisnivå). Se även avsnitt 3.1.

Till denna avsiktsförklaring skrevs ett samverkansavtal som reglerar genomförandet av de ambitioner som parterna uttryckt i avsiktsförklaringen och för att reglera deras fortsatta samverkan i detta ärende.

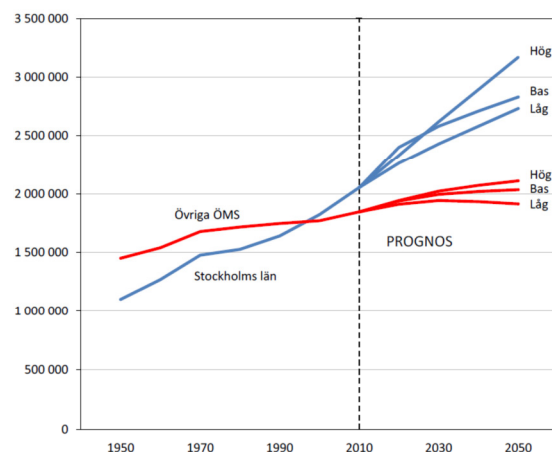
Kommentarer

I motiven till att RKM i Mälardalen vill ta över fullt ansvar för Regionaltågstrafiken i Mälardalen reses bl.a. argumentet att resandeutvecklingen i regionaltågstrafiken ligger väsentligt under vad som gäller de andra storstadsregionerna i Sverige. Samtidigt växer befolkningen i Mälardalen kraftigt.



Ökning ca 2% per år. I övriga landet ökar regionalt tågresande med ca 5-8% per år.

Figur 5; Resandeutvecklingen i MÅLAB:s trafik



Figur 6; Befolkningsprognos i Mälardalen

Som bakgrund till avsiktsförklaringen kan vi i intervjuerna av RKM och politiker i regionen spåra viss frustration. Man säger sig under åren ha haft många i och för sig positiva möten med SJ, men att SJ sedan ändå gjort som man velat. Därmed vill man ta över ansvaret för och gemensamt utveckla och förbättra den regionala tågtrafiken. Grundinställningen är att man skall kunna påverka.

5.2 MÅLAB:s Trafikplan 2017

Trafikplanen 2017 finns bl.a. beskriven på MÅLAB:s hemsida. Nedanstående är ett närmast ordagrant sammandrag av MÅLAB:s dokument. Även figurerna i detta avsnitt är hämtade från dessa.

MÅLAB:s kortsiktiga koncept för trafiken i Mälardalen liknar i mångt och mycket den trafik som SJ kör idag, men med förbättringar. Även om planer på längre sikt inte kommunicerats så får det anses självklart att MÅLAB vill förbättra trafiken ytterligare i framtiden. Vi tar oss friheten att i avsnitt 8.4 förmedla ett utkast till en mer långsiktig vision.

- Vardagar bör trafiken bedrivas med minst timmestrafik hela trafikdygnet (ca 06-23) i båda riktningarna (stomtrafik).
- I rusningstid morgon och kväll (ca 06-09, 15-18) bör trafiken förstärkas till halvtimmemestrafik i båda riktningarna (insatståg).
- Trafiken ska bedrivas med fasta linjesträckningar och enhetligt uppehållsmönster.
- På helger bör minst varannantimmemestrafik eftersträvas.
- Trafiken ska bedrivas med enhetliga, moderna och för regional kollektivtrafik ändamålsenliga fordon.
- Trafiken ska, där infrastrukturen så medger, bedrivas med styva tidtabeller med avgångar på fasta minuttal för såväl stomtåg som insatståg.
- Kommersiellt drivna snabbtåg som extra utbud utöver den trafik som finns i stomnätet.
- I vissa relationer är det nödvändigt att bedriva mer trafik och i vissa relationer, där timmestrafik är eftersträvansvärt men inte kan motiveras, kan mindre utbud vara aktuellt.

5.2.3 Priser

För pendlare ska ett "Mälardalskort" etableras och vara gemensamt för hela trafiksystemet. Med detta pendlarkort ska resenären förutom regionaltågen även få tillgång till den lokala kollektivtrafiken.

Prissystemet för den regionala tågtrafiken ska utformas i syfte att bidra till att trafiken fungerar som ett över linjer, järnvägsföretag och trafikslag sammanhållet system. För arbets- och vardagsresande ska MÅLAB från december 2016 inrätta "Mälardalstaxan", ett sortiment av produkter som skall säljas och distribueras av MÅLAB under trafiksystemets varumärke. Prissättningen ska kunna uppfattas som lättbegriplig och logisk och prisnivån i jämförbara relationer skall vara likartad. På övergripande nivå för hela trafiksystemet ska prissättningen eftersträva att dagens relativa pris- och intäktsnivå upprätthålls.

Försäljningen av biljetter ska vara gemensam oavsett järnvägsföretag på de olika linjerna på samma sätt som en resenär i SL:s trafik steglöst kan röra sig mellan bussarna, tunnelbanan och pendeltåg utan hänsyn till vilket kollektivtrafikföretag som kör trafiken.

Kommentar:

Zonindelning och vilken lokal kollektivtrafik som Mälardalskortet skall ge tillgång till är inte närmare specificerat. Den lokala trafik som avses är RKM:s övriga buss- och spårtrafik, dvs i princip all lokal trafik. Även om zonindelningen inte är bestämd kan man anta ca en zon per kommun (färre i Stockholm).

5.2.4 Fordon

Till linjer som i dagsläget inte ses som företagsekonomiskt lönsamma planerar länen att inhandla nya fordon. I dagsläget planeras för inköp av 36 fordon (tågsätt) med drygt 300 sittplatser där länen köper olika många beroende av hur mycket trafik som ska gå i länet.

Fordonen till den nya trafiken skall anskaffas via Transitio, ett vagnbolag som ägs av de kollektivtrafikansvariga i Sverige. De nya fordonen kommer att byggas på de standardfordon som definierats i Transitio:s ramavtal med Bombardier, CAF och Stadler.

Utöver en grundbeställning för de olönsamma linjerna ska också möjlighet finnas att vid behov anskaffa ytterligare fordon till övriga linjer. För dessa linjer ska MÅLAB dock i första hand pröva möjligheten att sluta avtal om allmän trafik med järnvägsföretag som själva avser tillhandahålla fordon för trafiken.

5.2.5 Kostnad

Gemensamt kommer länen i regionen att finansiera trafikens underskott med knappt 300 miljoner kr om året inklusive kapitalkostnader för tåg.

5.2.6 Affärsmodell (maj 2013)

MÄLAB säger att synen på behovet av att kunna påverka trafiken är central för utformningen av upphandlingar och avtal. Om inga krav ställs på påverkan finns av naturliga skäl ingen anledning att fatta beslut om allmän trafikplikt. MÄLAB anser sig behöva ställa krav på följande områden:

- Fordonsförsörjningen, såväl avseende prestanda som förnyelse och utökning till följd av ökat resande, måste vara tryggad långsiktigt.
- Utbudet i stomtrafiken ska vara reglerat över tid. MÄLAB kommer sannolikt att ha ramavtal¹⁰ med Trafikverket om kapacitet som gör att trafiken måste bedrivas inom vissa givna kanaler, eller så finns motsvarande praktiska begränsningar genom trångsektorplan. Även insatståg bör planeras ihop med stomtrafiken för att skapa jämn halvtimmetrafik. Trafikplanering, information och störningshantering ska ske samordnat för alla linjer i stomnätet och med övrig regional kollektivtrafik.
- Övergripande marknadsföring behöver vara knuten till trafiksystemet snarare än till för tillfället verksam järnvägsföretag och vara sammanlänkad med övrig regional kollektivtrafik. Försäljningskanaler och produkter måste vara utformade så att de passar med den regionala kollektivtrafiken.

I dokumentet som beskriver affärsmodellen konstaterar MÄLAB att regionaltågstrafiken i området idag bedrivs med stora kommersiella inslag. MÄLAB och RKM ser det som positivt att även framöver låta järnvägsföretagen påverka såväl prissättning av vissa produkter som delar av trafikutbudet. Man anser att tjänstekoncessionsavtal är den önskade avtalsformen¹¹, men upplever att sådana kan vara svåra att skapa eftersom det inledningsvis finns stora osäkerheter i förutsättningarna för trafiken. MÄLAB bedömer det därför som olämpligt att direkt göra en upphandling av långsiktiga tjänstekoncessionsavtal. Istället planeras för att upphandlingen tidsmässigt delas in i två perioder, d.v.s. med kortare övergångsavtal och därpå följande långsiktiga tjänstekoncessionsavtal.

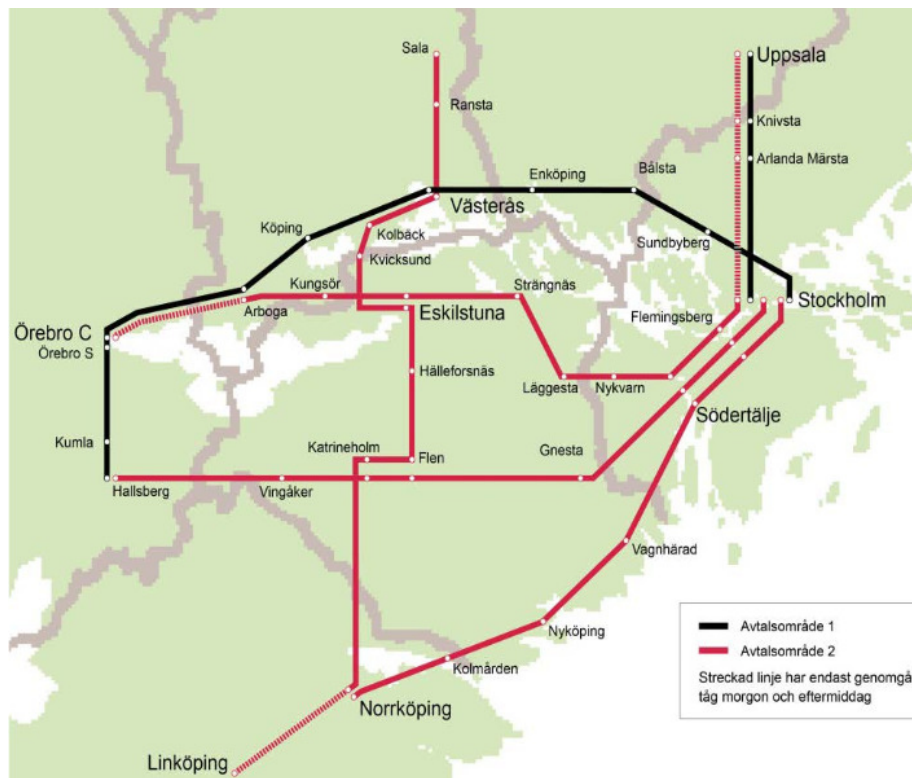
Upphandling av de första kortare övergångsavtalen avses ske med trafikstart i december 2016, d.v.s. när MÄLAB:s nuvarande avtal med SJ löper ut.

Renare tjänstekoncessionsavtal enligt den önskade modellen bedöms vara möjliga och lämpliga från ca 2019-2020.

¹⁰ Se avsnitt 9.3

¹¹ Jämför med vad som sägs om avtalsmodeller i avsnitt 6.3.2.

MÅLAB anger två avtalsområden, men de svarta linjerna uppges kunna bli flera beroende av hur marknadsintresset ser ut:



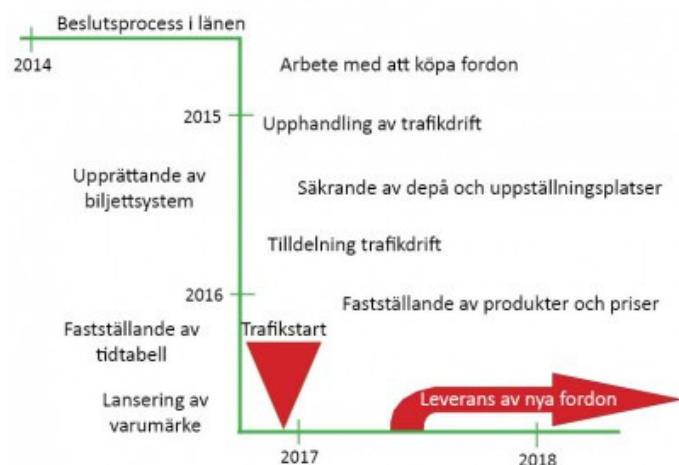
Figur 8; Linjerna i de avtalsområden som förutses för MÅLAB:s Regionaltågstrafik 2017

5.2.7 Tidplan

Den nya trafiken etableras med start i december 2016 när Citybanan tas i bruk och MÅLAB:s nuvarande avtal med SJ löper ut. Efter trafikstart kommer trafiken stegvis att utökas i takt med att infrastrukturutbyggnader blir klara och de nya fordonen kommer på plats. Fram mot 2020 beräknas trafikens Etapp 1 vara etablerad fullt ut.

I det första skedet har MÅLAB:s nya tåg inte hunnit levereras, utan trafiken kommer att utföras av ett järnvägsföretag med egna tåg. Den gemensamma taxan, varumärket och kundservice för den nya trafiken skall dock finnas på plats.

De första nya tågen antas levereras under 2017 och kommer då att testas innan de sätts in i trafiken. I takt med leverans kommer de nya tågen sättas i trafik



Figur 9; MÅLAB:s tidplan för nu aktuell utveckling av regionaltågstrafiken

6 Upptakten till den nya kollektivtrafiklagen 2012

Framförallt två motiv ligger bakom den nya lagstiftningen för kollektivtrafik, nämligen att:

- samarbetet inom EU ställde krav på hur en offentligt finansierad kollektivtrafik ska drivas,
- den regionala kollektivtrafiken hade fått en allt viktigare roll för den regionala utvecklingen.

Huvudmannareformen 1978 och överförandet av trafikeringsrätterna till huvudmännen 1985 hade varit avgörande för utvecklingen av kollektivtrafiken. Reformerna hade huvudsakligen haft positiva effekter på trafiken och följaktligen även för resenärer och samhället i stort. Trafikhuvudmannareformen lade grunden för kollektivtrafikens expansion och samordning.

Detta avsnitt utgör korta utdrag ur bakgrundsarbetet till kollektivtrafiklagen. Endast de i detta sammanhang mest intressanta delarna har tagits med. Syftet är att beskriva tankarna bakom lagen, där naturligtvis prop 2009:10/200 är det väsentligaste dokumentet.

Kommentar:

Allmänt kan tyckas att utredningarna och initiativen bakom den nya kollektivtrafiklagen är samma andas barn. Se de övriga avsnitten i detta kapitel. Utredningen SOU 2009:39 (se avsnitt 6.3.2) sticker dock delvis ut från dessa.

Kollektivtrafiklagen gäller i och för sig generellt oberoende av trafikslag. Ändå är det vårt bestående intryck att såväl lagen som dess förarbeten kanske inte tillräckligt beaktat de speciella omständigheterna för de storregionala järnvägssystemen. Detta gäller t.ex. de trafikförsörjningsprogram som lagen föreskriver att varje RKM skall ta fram. Det är enligt vår mening olyckligt att etablerandet av samfälliga program för storregionala trafiklösningar faller utanför lagen. För tydlighets skull bör sådana program inte ingå i RKM:s trafikförsörjningsprogram, men att dessa skall referera till det storregionala programmen. Frågan är dock om detta är regionalpolitiskt realistiskt att skapa.

Ytterligare en svårighet inom just järnväg är konkurrensen om en knapp spårkapacitet mellan regional och interregional trafik och även godstrafik, vilket komplicerar järnvägssystemens utveckling. Det understryks än mer av att önskad trafikutveckling och utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen harmonierar dåligt. Mer om detta i avsnitt 8.4.7.

6.1 SOU 2003:67, Kollektivtrafik med människan i centrum

Utredningens direktiv var att utifrån ett konsument- och helhetsperspektiv identifiera, analysera och beskriva kollektivtrafikens problem och möjligheter, formulera mål och visioner samt föreslå förändringar av organisation, regelverk och dylikt av betydelse för dess utveckling och ett ökat kollektivt resande.

Kommittén ger en pessimistisk syn på den kortsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken med ett minskat resande till följd av ökade taxor och neddragningar i trafikutbudet på många håll i landet. Man ger förslag som på längre sikt bedöms leda till ett ökat kollektivt resande och bidra till målet om en ökad andel kollektivt resande.

Kommitténs åsikter är bl.a. att:

- Kollektivtrafiken skall ses som ett strategiskt medel att uppnå transportpolitiska och andra viktiga samhällsmål t.ex. avseende sysselsättning, utbildning, miljö, energi m.m.
- Kollektivtrafikens huvuduppgift är att åstadkomma en grundläggande tillgänglighet för alla till arbete, utbildning, vård, kultur och fritidsaktiviteter. Därmed bidrar den till regional utveckling och tillväxt.
- Alla åtgärder i kollektivtrafiken bör utgå ifrån ett konsumentperspektiv och bör bl.a. värderas utifrån vilken konsumentnytta den medför.
- Kollektivtrafiken är ett system där olika färdmedel måste samordnas för att resenären skall kunna genomföra en resa från dörr till dörr.

- En förutsättning för att hela systemet skall fungera för resenären är att alla inblandade aktörer samarbetar när det gäller information, taxesystem, tidtabeller, bytespunkters utformning och lokalisering m.m.
- Systemet med upphandling av kollektivtrafik, där kollektivtrafikföretagen konkurrerar om driften har sammantaget övervägande fördelar för konsumenter, samhälle och producenter. Systemet bör i sina huvuddrag behållas men behöver förbättras och utvecklas.
- En generell frihet för kommersiella kollektivtrafikföretag att bedriva lokal och regional linjetrafik har fler nackdelar än fördelar. Vid en given samhällelig resursinsats kommer det sannolikt att medföra en totalt sett sämre trafikförsörjning.
- Dagens system, där trafikhuvudmannen i praktiken har ensamrätt till att bedriva kollektivtrafik, bör bibehållas. Det är dock önskvärt att skapa utrymme för nya lösningar. Kommersiella kollektivtrafikföretag bör kunna erhålla tidsbegränsade trafiktillstånd för kommersiell linjetrafik, efter trafikhuvudmannens medgivande och med de villkor denne föreskriver.
- Trafikhuvudmännen bör utarbeta en långsiktig strategisk plan samt ställa ut den för synpunkter från alla berörda intressenter.
- Den fysiska planeringen på regional nivå måste etableras respektive förstärkas för att samordning skall kunna ske med infrastrukturplaneringen och kollektivtrafikplaneringen. Kollektivtrafiken bör synliggöras som ett legitimt intresse i plan- och bygglagen, väg- och järnvägslagarna, i den nationella investeringsplaneringen och i länsplanerna.
- Ökade resurser behöver tillföras sektorn.

6.2 KOLL framåt

KOLL framåt - Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling – var ett regeringsuppdrag till dåvarande Vägverk och Banverk. Slutrapporten levererades 2007.

Utredningens konstaterar att det under dess arbete blivit en fokusering på lokal och regional trafik och att tyngdpunkten kommit att hamna på upphandlad kollektivtrafik. Bedömningen hade blivit att det var där den stora potentialen finns för en ökning av marknadsandelen.

Utredningen menar att kollektivtrafikens utveckling är avgörande för fortsatt tillväxt och ökad sysselsättning på ett långsiktigt hållbart sätt. Ur ett resenärsperspektiv ansågs den 2007 inte vara tillräckligt attraktiv och funktionell. Man ansåg att problemen i dåvarande kollektivtrafik var kända och att det inte behövdes fler stora utredningar. Det var handling som krävdes.

Framförallt följande två systemfel behövde åtgärdas:

- Resenärsperspektivet är för svagt – sektorns produktionstänkande måste ändras till servicetänkande.
- Effektiviteten är otillräcklig från ett helhetsperspektiv.

På järnvägsområdet uppmärksammade utredningen behovet av regional tågtrafik i storstads-regionerna, men även att den har stor potential för att knyta samman tätorter utanför storstäderna. På så sätt skulle dessa tillsammans fungera som större och mer variationsrika arbetsmarknadsregioner, en förutsättning för tillväxt och konkurrenskraft på en globaliserad marknad.

2007 hade THM¹² och SJ regionala respektive interregionala monopol. Länsgränserna ansågs som allt mindre relevanta för avgränsning av den regionaltågtrafik som trafikhuvudmännen bedrev. Bedömningen var att monopol och gränser skulle försvinna om några år, vilket i framtiden talade för allt större grad av samordningslösningar mellan THM och de kommersiella aktörerna.

I KOLL framåt skriver branschens aktörer under på att de:

- är villiga att med kraft arbeta för att förverkliga visionen att många fler människor ska uppleva att kollektivtrafiken skapar värde genom att den:
 - underlättar det dagliga livet
 - ökar tillgängligheten till utbildning och arbetsmarknad
 - bidrar till en bättre miljö

¹² Trafikhuvudmännen

- i det gemensamma arbetet med att utveckla kollektivtrafiken skall ta avstamp i en gemensam värdegrund, som bygger på att alla aktörer i branschen drivs av att skapa värde för dem de är till för, nämligen resenärerna, och att vara med och bidra till en hållbar samhällsutveckling.
- är överens om det övergripande målet, nämligen en kraftfull ökning av marknadsandelen för kollektivtrafik.
- är överens om att tillsammans genomföra ett antal åtgärder för att målet skall uppfyllas, bl.a.:
 - Utveckla branschen mot en servicekultur och en ökad kundorientering - från produktionstänk till servicetänk.
 - Synliggöra resenärens behov av helhetslösningar och utgå från de värden som är viktiga för resenären.
 - Utveckla och tydliggöra rollfördelningen mellan aktörerna så att de vilar på en gemensam vision och värdegrund samt har gemensamma mål.
 - Utveckla samarbetet genom att skapa effektiva partnerskap och allianser.
 - Ta till vara gränsöverskridande effektiviseringsmöjligheter för att öka utbudet och kvaliteten.
 - Utveckla samhällsplaneringen och samhällsbyggandet så att de främjar ett effektivt och hållbart resande.

Slutligen framför branschen att staten måste skapa nödvändiga förutsättningar genom att ta sitt ansvar för:

- att den övergripande infrastrukturen är av god kvalitet och har tillräcklig kapacitet
- att förändra lagstiftningen för att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken
- det nationella perspektivet och ett sammanhållet system.

6.3 Initiativ inom Svensk Kollektivtrafik

Efter KOLL framåt tog Svensk Kollektivtrafik 2008 initiativ till fortsatta gemensamma diskussioner om förutsättningarna för ett samlat agerande inom branschen. Man samlade då branschen kring en gemensam vision och det övergripande målet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på lite sikt med delmålet att fördubbla resandet i kollektivtrafiken fram till år 2020. En satsning på kollektivtrafik betraktades som en viktig förutsättning för en hållbar samhällsutveckling.

Visionen: "Fler och fler ska uppleva kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle".

Övergripande mål: "Att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel med delmålet att fördubbla resandet i kollektivtrafiken fram till år 2020".

För att genomföra detta förutsågs behov av en bred samverkan där parterna med tillit och förtroende skulle kunna respektera varandras olika roller. Det gällde inte minst respekt och förståelse för de olika förutsättningar som gäller för kommersiell respektive offentlig verksamhet på en allt mer konkurrensutsatt kollektivtrafikmarknad.

Det rådde även insikt om att det kommer att krävas styrmedel för att påskynda utvecklingen och att det tar tid för att få genomslag. Det tar tid för ny lagstiftning att få genomslag, ledtiderna när det gäller infrastrukturinvesteringar är långa och det tar tid att påverka människors attityder och förhållningssätt.

Utifrån visionen identifierades en färdplan med ett antal insatsområden, varav följande är de mest väsentliga i detta sammanhang:

1. Kollektivtrafiken måste snabbt bli grundprincipen i samhällsplaneringen.
4. Det behövs fler avtal som driver mot ett ökat resande och detta bedöms vara strategiskt viktigt för kollektivtrafikens fortsatta utveckling.
5. Det kommer att krävas styrmedel för att snabbt öka kollektivtrafikens marknadsandel.
7. Redan inom några år måste beslut fattas om kapacitetshöjande investeringar i järnvägssystemet i perspektivet 2025-2050.

På detta område föreslogs bl.a. en utredning för att klarlägga vilka krav som en förändrad kollektivtrafik ställer på framtidens järnvägssystem. Syftet var att säkerställa att kollektivtrafikens krav på järnvägssystemets långsiktiga utveckling blir en del av det underlag som regering och riksdag behöver för att kunna fatta beslut om nödvändiga satsningar för att långsiktigt öka kapaciteten.

Se vidare avsnitt 8.4.7.

8. Kollektivtrafikens bytespunkter måste vidareutvecklas så att byte mellan färdmedel kan ske smidigt och behagligt och så att det blir enkelt att resa kollektivt i ett hela resan-perspektiv.

Se vidare avsnitt 8.4, som bl.a. beskriver aspekten effektiva bytespunkter.

14. Samverkan med resenärerna måste utvecklas så att de ska kunna göra sin röst hörd och påverka utvecklingen. Detta genom effektiv samverkan mellan RKM och resenärsföreningarna lokalt och regionalt, men även på nationell nivå.

Se även avsnitt 7.2.2.

2008 bildades även Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik¹³. Inom ramen för denna samverkan har ett antal vägledningar tagits fram, bl.a. avseende trafikförsörjningsprogram (se avsnitt 7.1) och olika arbetsprocesser.

Kommentar.

Beträffande punkt 14 ovan så framför Föreningen TIM-pendlare att de och Resenärsforum upplever att RKM inte tar frågan om samråd på allvar.

6.3.1 Vägledning för allmän trafikplikt (2011)

Syftet med vägledningen är att den ska ge stöd till RKM i arbetet med att processa fram och besluta om allmän trafikplikt för den trafik som RKM avser ta ansvar för och upprätta avtal om. Alla sådana beslut ska kunna härledas till det Trafikförsörjningsprogram (TFP) som RKM tar fram. Trafiken som beslutet om allmän trafikplikt avser, ska finnas beskriven i TFP och det ska också ge stöd för RKM vid motivering av beslut om allmän trafikplikt för en viss trafik. Det kan gälla till exempel omfattningen av trafiken, miljö- och/eller tillgänglighetskrav eller andra krav, krav som en kommersiellt driven trafik inte bedöms kunna uppfylla i den aktuella trafiken.

6.3.2 Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik (2009)

Affärsmodellen beskriver bl.a. olika avtalsmodeller. Dessa avses vara baserade på funktions- och systemansvar samt med incitament som driver resandet i kollektivtrafiken mot fördubblingsmålen och i enlighet med kraven på systemeffektivitet. För att skapa den nödvändiga drivkraften skall kollektivtrafikföretagen ges en större affärsmässig frihet än idag, kombinerat med att de tar på sig en större risk.

Åsikten är att avtalen så långt som möjligt skall utformas som tjänstekoncessionsliknade avtal, d.v.s. att kollektivtrafikföretagen tar på sig den affärsmässiga risken för avtalet och att ersättningen huvudsakligen kommer från resenärerna. Man vill se en hög rörlig nivå i avtalen.

Grundtanken är att beställaren bör reglera så lite som möjligt i de områden där det finns förutsättning att bedriva kommersiell trafik. I andra kan styrningen behöva vara mer utförlig.

Tanken är att det ska finnas ett gemensamt betalsystem och ett gemensamt informationssystem i hela regionen. Det förutsätts att det i hela regionen finns periodkort som gäller för all avtalad trafik och att beställaren normalt beslutar om prisnivån på dessa.

I affärsmodellen identifieras olika typområden, nämligen:

Typområde A med marknadsmässig potential

I sådana stråk eller områden förutses att trafiken ska bedrivas på rent kommersiella grunder och att beställaren inte ska ge någon ersättning. Dock måste beställaren köpa till den kompletterande trafik som inte är kommersiellt motiverad men som är önskvärd av andra skäl. Den rent kommersiella trafiken får inte ses isolerad utan måste vara en del av det samlade kollektivtrafiksystem som beställaren värnar om.

Avtal i typområde A innebär att kollektivtrafikföretaget tar på sig ett helhetsansvar för den samlade trafiken inom området och är bunden att utföra den avtalade trafiken under hela avtalstiden. Inom ramen för detta helhetsansvar skall kollektivtrafikföretaget ges en stor frihet att utveckla trafiken på ett

¹³ Denna samverkan har idag bytt namn till "Partnersamverkan för förbättrad kollektivtrafik"

marknadsmässigt sätt. Det anses dock nödvändigt att kollektivtrafikföretaget håller sig inom ett av beställarorganisationen angivet ramverk där kraven kan vara olika detaljerade i olika avtal.

Prissättningen bestäms av kollektivtrafikföretaget, men beställarens periodkort måste gälla i hela trafiksystemet mot överenskommen ersättning av beställaren.

Typområde B med tillväxtpotential

Man tänker sig att avtal i sådant område utformas på ungefär samma sätt som i område A och med en tillräckligt hög andel rörlig ersättning till kollektivtrafikföretaget. Såväl rena tjänstekoncessioner kan vara lämpliga men också avtal med ett stort incitament för kollektivtrafikföretaget att utveckla trafiken affärsmässigt. Det anses viktigt att beställaren även i denna typ av områden skall prioritera ett ökat affärsmässigt agerande från kollektivtrafikföretagets sida.

Typområde C med liten eller obefintlig marknadspotential

I sådant område anses det mest lämpligt att tillämpa avtal där kollektivtrafikföretaget får ersättning för faktisk utförd produktion vilket inte utesluter funktionsinriktade avtal med incitament som främjar resandet och en ökad effektivitet.

Kommentar:

Tjänstekoncessioner är i sig inte något nytt, men hur dessa fördelar ansvar och frihet för trafikoperatörerna relativt ovanstående intentioner kan ifrågasättas.

Flera järnvägsföretag som intervjuats upplever att det är oerhört svårt att etablera sig kommersiellt och även att tjänstekoncessionsavtal är problematiska. Åsikten är att det är få som kan lägga bra anbud på tjänstekoncessioner. Upphandlande enhet måste stå för omfattande underlag för att riskerna skall bli rimliga. Ett ytterligare problem anses vara att politikerna inte har tillräcklig långsiktighet för att ange villkoren för en kontraktperiod. Ev ändringar, t.ex. i taxepolitiken, kan påverka företagets intäktsbalans väsentligt. Det finns även andra frågor som järnvägsföretagen inte kan påverka, t.ex. Trafikverkets energipriser, infrastrukturavgifter etc.

Upplevelsen är att de politiska ambitionerna sträcker sig utöver vad kommersiell trafik kan ge. Bl.a. på grund av sociala ambitioner eller regionalpolitik vill samhället ha mer än vad resenärerna är beredda att betala för.

Åsikten är att produktionsavtal trots allt attraherar bäst trots att konkurrensen om denna typ av avtal blir stor. Det blir mycket enklare om RKM sköter prissättningen och järnvägsföretaget står för en trafikproduktion med avtalad kvalitet. I fall med incitament skall det vara på faktorer som man faktiskt kan påverka. Annars fungerar det inte. Man vill jobba med sådant som man faktiskt kan påverka och inte riskera att straffas för annat. Bra incitament anses t.ex. vara Nöjd kund och Punktlighet.

Beträffande tjänstekoncessioner reses en varning eftersom sådana riskerar att ge järnvägsföretaget en monopolsituation om RKM vill göra ändringar.

En synpunkt som framförts är att parterna (beställare och utförare) har dålig förståelse för varandras förutsättningar.

Se även avsnitt 3.2.

6.4 SOU 2009:39, Utredningen om en ny kollektivtrafiklag

Direktivet för denna utredning var att lämna förslag till en ny reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken med utgångspunkt från att resenären ska sättas i centrum. Vidare ingick bl.a. att analysera hur ett öppnare marknadstillträde skulle kunna utformas i syfte att bättre ta tillvara drivkrafterna inom den kommersiella trafiken.

Som utgångspunkt stod bl.a. uppfattningen att det för att attrahera fler resenärer krävs nya produkter och tjänster inom kollektivtrafiken. Resenären skulle genom sitt aktiva val själv ges ett större inflytande att påverka kollektivtrafiksystemet. Kollektivtrafikföretagen bedömdes ha bättre förmåga än det offentliga att snabbt uppmärksamma och anpassa sig till resenärernas behov. Därför skulle kollektivtrafikmarknaden öppnas upp för konkurrens med grundprincipen att marknaden är öppen för

kollektivtrafikföretagen. Det offentliga skulle ges ett övergripande och strategiskt ansvar och endast ingripa på marknaden när det behövdes trafik av bättre kvalitet än vad marknaden kunde erbjuda.

De lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna skulle definiera målen för länens kollektivtrafikförsörjning och säkerställa att dessa uppnås. Det innebar ett ansvar för att tillräcklig trafik kom till stånd och att det finns en fungerande infrastruktur för kollektivtrafiken. Avseende det senare föreslog utredningen f.ö. bl.a. ett antal ändringar i plan- och bygglagen (1987:10).

Utredningen omfattar bl.a.:

- 8 Olika modeller för marknadstillträdet
 - "Slopandet av vetorätten"
 - Trafikförklaringsmodellen
 - Valfrihetsmodellen
- 9.4 Förslag till former för att ta reda på vilken trafik kollektivtrafikföretagen kan upprätthålla på kommersiella villkor
- 9.5 Förslag till process för att se till att samhället förses med kompletterande trafik
- 12.4 Förslag på definition och avgränsning av det offentliga åtagandet
- 13.1 Förslag avseende uppgifter för lokal kollektivtrafikansvarig myndighet
- 13.4 Förslag avseende uppgifter för en nationell myndighet
- 16 Författningskommentarer med förslag till kollektivtrafiklag och ändringar av diverse lagar

Kommentar:

I samband med arbetet med SOU 2009:39 verkade enligt uppgift Bussbranschens aktivt för en öppen marknad med prioritet för kommersiellt driven trafik. I slutfasen ställde dock inte medlemsföretagen upp på denna inriktning. De lär ha upplevt att deras kommersiella risker skulle bli för stora och var då mer bekväma med upphandlad trafik.

6.5 Prop 2009/10:200, Ny kollektivtrafiklag

Förslaget i SOU 2009:39 (se 6.3.2 ovan) baserades på grundprincipen att marknaden först skulle få avgöra den kommersiella trafikens omfattning och att det offentliga endast skulle få ta ansvar för den trafik som de kommersiella aktörerna inte ville bedriva. Regeringen gick emellertid på kollektivtrafikbranschens förslag (se avsnitt 6.3.2). Skälet var i första hand att man ville säkerställa ett sammanhållet kollektivtrafiksystem, men att man samtidigt ville skapa bra förutsättningar för den kommersiella trafiken att ta sig in på marknaden och börja konkurrera.

I näringsdepartementets sammanfattning sägs att:

Regeringens förslag innebär att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. Redan tidigare har riksdagen beslutat att öppna marknaden för persontrafik på järnväg från och med den 1 oktober 2010. Nu avskaffas även den begränsning som hindrat kommersiella bussföretag att bedriva lokal och regional kollektivtrafik. Därigenom ökas dynamiken på kollektivtrafikmarknaden vilket kan bidra till ett större utbud av kollektivtrafik och ökat resande. Samtidigt får den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet bättre förutsättningar att agera effektivt genom en mer funktionsenlig befogenhet och en tydligare roll- och ansvarsfördelning. Det blir lättare att utan administrativa hinder etablera trafik över länsgränser. Strategiska beslut om kollektivtrafik, som i dag ofta fattas av läns trafikbolag, ska fattas i förvaltningsform för ökad insyn och bättre samordning med annan samhällsplanering.

För resenärerna kommer den nya regleringen att kunna leda till ett större antal resealternativ och ökad valfrihet.

Kommentarer:

De motiv och överväganden som redovisas i propositionens kapitel 5.2 har kanske störst betydelse i detta sammanhang. Där sägs bl.a. att:

"För den kollektivtrafik som domineras av vardagligt resande finns, enligt regeringens mening, tydliga skäl för att behöriga myndigheter ska kunna agera med stor befogenhet för att se till att en sådan trafik etableras. Skälen är att det behövs mer kollektivtrafik än vad som är kommersiellt lönsamt, men också

att det behövs en samordning av regional kollektivtrafik inom ett visst område för att det ska vara attraktivt för resenärerna att välja kollektivtrafik. Det betyder att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska ha bra möjligheter att agera genom att utge ersättning till kollektivtrafikföretag i syfte att skapa en god kollektivtrafiksörjning. Regeringen anser därför att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna även fortsättningsvis ska ha befogenhet att agera utan att först behöva avvakta initiativ från kommersiella kollektivtrafikföretag.”

Samtidigt sägs att:

”RKM bör hantera sin befogenhet ansvarsfullt eftersom deras åtgärder riskerar att få negativa samhällsekonomiska effekter om åtgärderna blir alltför långtgående.”

I kapitel 7.2 framför regeringen sin intention att:

”följa och utvärdera utvecklingen, och vid behov vidta ytterligare åtgärder, för att säkerställa att kommersiell kollektivtrafik inte otillbörligt trängs undan av offentligt initierad trafik.”

I kapitel 11.2 sägs att:

”Om myndigheterna i sitt beslutsfattande brister i fullgörande av detta ansvar och över sina befogenheter, t.ex. genom att besluta om en allmän trafikplikt som gäller interregional trafik, bör en möjlighet att kräva rättelse finnas att tillgå.”

Se avsnitt 10.2.4 för mer underlag ur propositionen.

7 Kollektivtrafiklagen samt dess tillämpning för Tågtrafiken i Mälardalen

Valda delar av lagtexten redovisas i avsnitt 10.2.1.

Kollektivtrafiklagens kanske väsentligaste innehåll med avseende på frågeställningarna i detta uppdrag är:

3 kap. 1 § Den regionala kollektivtrafikmyndigheten är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet, och/eller att med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område.

Enligt lagen skall beslut om allmän trafikplikt grundas på ett av RKM framtaget trafikförsörjningsprogram (TFP) och tas efter samråd med berörda intressenter. Beslut kan överklagas av den som på kommersiell grund tillhandahåller, eller avser att tillhandahålla, kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten.

Se nedan avsnitt 7.1 om TFP, 7.2 om samråd, 7.3 om allmän trafikplikt, 7.4 om överklagande och 7.5 om tillsyn.

Kommentar:

Allmänt sett är lagtexten kortfattad och lämnar stort utrymme för tolkningar. Den refererar dock till EU:s Kollektivtrafikförordning och andra lagtexter.

Kollektivtrafiklagen gäller i och för sig generellt oberoende av trafikslag. Ändå är det vårt bestående intryck att såväl lagen som dess förarbeten inte tillräckligt beaktat de speciella omständigheterna för de storregionala järnvägssystemen.

Enligt lagen skall beslut om allmän trafikplikt grundas på trafikförsörjningsprogram framtaget av RKM. Lagen säger dock inget tydligt om utarbetande av program för storregionala trafiksystem och beslut baserade på sådana, vilket är olyckligt.

Från de intervjuade personerna framförs bl.a. följande åsikter om Kollektivtrafiklagen:

- Lagen kan ifrågasättas eftersom den tillåter konkurrens mellan kommersiell och upphandlad trafik. Lagen anses inte ta preferens för det ena eller det andra, vilket är ett problem.
- Lagen är inte entydig, men beskriver intentioner.
- Kommersiell och upphandlad kollektivtrafik är två skilda världar, vilka är svåra att sy ihop. Det syns redan inom busstrafiken. Det är svårt att få balans mellan kommersiell och upphandlad trafik.
- Det upplevs vara väsentligt att samhället har greppet om den regionala kollektivtrafiken, vilka gränser som skall sättas och vilka risker man är beredd att ta.
- Man kan fundera på om inte staten/lagen borde ge mer stöd för en smidig övergång från den gamla organisationen till den nya, t.ex. genom uppdrag till TRV om att bistå med ramavtal för spårkapacitet, säkerställande av fordonstillgång på lika villkor etc.
- I den upphandlade trafiken har lagen inte betytt så mycket.
- Såväl EU:s direktiv som de olika svenska lagarna, t.ex. Järnvägslagen och Kollektivtrafiklagen, är inte helt kompatibla. Detta skapar problem vid uttolkningen.
- Det är en brist att lagen inte föreskriver att trafik- och infrastrukturplanering skall knytas till varandra, ett behov som påpekats i flera utredningar.
- Frågan om gemensamt biljettsystem anses ha missats i lagen. Biljettsamverkan upplevs f.ö. vara problematisk att lösa eftersom länen redan investerat i olika egna system. Det behöver kanske klargöras om det man avser är gemensamma biljetter, gemensamma biljettbärare och/eller ett gemensamt betalsystem.

7.1 Trafikförsörjningsprogram (TFP)

Innehållet i TFP regleras i Kollektivtrafiklagen och skall omfatta en redovisning av behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen. Ett antal ytterligare punkter specificeras (se avsnitt 10.2.1).

Kommentarer

Kollektivtrafiklagen trädde i kraft 1 januari 2012. Enligt denna skall TFP vara upprättade senast 1 oktober 2012. Även om den tidigare organisationen med trafikhuvudmän (THM) haft olika former av mer eller mindre tydliga och ambitiösa program, så var framtagningstiden kort. Det kan inte förväntas att de första programmen skall fylla alla de krav lagen ställer och det har inte heller blivit så. De varit utsatta för olika typer av anmärkningar från myndighetshåll. Transportstyrelsen har även uttryckt oro över att RKM inte gjort tillräckliga marknadsanalyser.

Som nämnts ovan så anser vi att det är en brist att inte motsvarigheten till TFP tas fram för de storregionala järnvägssystemen. Detta skapar otydlighet avseende planerna. Speciellt vad det gäller järnväg är det dessutom behov av att TFP kopplar mot infrastrukturplanerna inom området.

I intervjuerna nämns att RKM i TFP bör lägga upp en struktur som kommersiell aktör kan anmäla sig att köra.

7.1.1 Planen för Tågtrafiken i Mälardalen

Tågtrafiken i Mälardalen berör flera RKM. Det innebär att den regionala tågtrafiken beskrivs i flera olika TFP och med olika ambitionsnivåer. Även om grundtexten utgår från MÅLAB:s Trafikplan 2017 (se avsnitt 5.2), så ger uppstyckningen en mycket dålig transparens, t.ex. för samråd.

TFP för de olika länen i Mälardalen beskriver ett storregionalt nät med tåg i stomtrafik och de övergripande kraven på detta. Beskrivningarna är likartade med vad som beskrivs i SLL beslut om Allmän Trafikplikt (se avsnitt 7.3) och som anges i 2012 års avsiktsförklaring om utvecklingen av den regionala tågtrafiken i Mälardalen (se avsnitt 5.1.3). Det är dock enbart Sörmlands län som i sitt TFP beskriver MÅLAB:s Trafikplan 2017 som sådan.

Beträffande planen om entimmes stomtrafik 06-23, görs i flera TFP förbehållet att det finns reserelationer där timestrafik inte kan motiveras utifrån ekonomiska eller miljömässiga skäl. Infrastrukturen anges som ett skäl att stomtrafik med önskad kvalitet inte kan uppnås. Man avser då främst problem med infrastrukturens kapacitet, t.ex. enkelspår med konflikter mellan styva tidtabeller och kapacitet.

Det förs fram behov av att det vid sidan om den storregionala stomtrafiken bedrivs en snabbare trafik med kortare restider vilken kan driva på regionförstoringen och binda samman de stora städerna, men att samhället i detta fall främst skall verka för infrastrukturens utbyggnad.

Det uttrycks en öppenhet för de nya utvecklingsmöjligheter som erbjuds genom Kollektivtrafiklagen men att dessa måste förenas med ett ansvar för att regionens trafikförsörjning fungerar väl och har en hög grad av förutsägbarhet och kontinuitet. Åsikten är att det är viktigt att kommersiell trafik bidrar till att målen nås men att den inte får skapa nya hinder för resenärerna. Bedömningen är att kollektivtrafikförsörjningen under de närmaste åren i allt väsentligt måste mötas med ett ökat och förbättrat utbud av upphandlad trafik.

Skrivningarna i TFP varierar dock, t.ex.:

Stockholms län (SLL) Mål för restidskvoter: För t.ex. Tunnelbana och Pendeltåg sägs att inga avgångar ska överstiga 50 resp 40% ståplatsutnyttjande. Det anges inga tydliga mål avseende regionaltåg.

Det sägs att allmän trafikplikt baseras på sammanhållenhets, robusthet och attraktivt pris.

Man önskar att regionaltågstrafiken och pendeltågstrafiken utformas så att de kompletterar varandra, bl.a. med goda bytesmöjligheter.

MÅLAB:s plan för regionaltåg finns i TFP, men anges enbart som ett exempel.

Anmärkning: SLL TFP har i kap 4-5 relativt mycket diskussion i frågan om upphandlad och kommersiell trafik.

Sörmlands län	Här anges MÅLAB:s Trafikplan 2017 som det framtida linjenätet för regional stomtrafik med tåg. I TFP uttrycks intresse för utökad tillgänglighet i det s.k. TGOJ-stråket Oxelösund–Nyköping–Flen–Eskilstuna–Västerås, specifikt Nyköping–Eskilstuna.
Uppsala län	I Uppsala läns TFP är visionen ett storregionalt stomlinjenät mellan större orter inom och mellan länen i Stockholm–Mälardalenregionen samt vid behov orter i angränsande län, t.ex. Gävle. TFP säger att årliga trafikplaner baserade på TFP skall tas fram med syfte att bl.a. redovisa planerad trafikutveckling för nästkommande år.
Västmanlands län	I planens bilaga 2 ges en tydlig beskrivning av prioriterade stråk inkl trafikslag och antal dubbelturer/dygn samt insatser i högtrafik. Dock beskrivs bara situationen 2012 och inget om framtiden.
Örebro län	Av naturliga skäl önskas ett gemensamt storregionalt stamnät, vilket utgår från den nuvarande regionala tågtrafiken inom Mälardalen och Bergslagen.

Kommentarer:

Länens TFP, och även MÅLAB:s Trafikplan, ger en mycket kortsiktig beskrivning av Regionaltågs-
trafiken. Det är enligt vår mening en brist att en framtidsbeskrivning saknas, vilket gör det svårt att
förhålla sig till planerna.

Kraven på trafiken är i de flesta fall mycket övergripande och allmänt hållna och är rimligen inte
tillräckligt detaljerade för att något kommersiellt kollektivtrafikföretag skall kunna ta ställning till hur
detta eventuellt skulle kunna uppfylla kraven med kommersiell trafik i någon del av kollektivtrafik-
utbudet.

Ett skäl till att texterna i TFP är luddiga kan ha varit att länen stod inför att omförhandla kostnaderna
för trafiken och att man av taktiska skäl då inte ville visa sig för angelägna.

7.2 Samråd

Enligt Kollektivtrafiklagen skall samråd göras vid upprättande av TFP.

Kommentar:

Kollektivtrafiklagens krav på innehåll i ett TFP är relativt övergripande. Texterna blir övergripande och
är inte så detaljerade att järnvägsföretag tydligt kan se hur de påverkas, ej heller att de kan ge mer
detaljerade kommentarer.

I t.ex. SLL:s TFP görs bedömningen att målen under de närmaste åren i allt väsentligt måste mötas
med ett ökat och förbättrat utbud av upphandlad trafik. Det sägs även att denna bedömning också
delas av de flesta kommersiella trafikföretag och branschorganisationer som deltagit i samråden.

Tågtrafiken i Mälardalen berörs av flera TFP. Skrivningarna varierar och det blir då än mer oklart hur
synpunkter avseende tågtrafiken skall ges.

7.2.1 Samråd med järnvägsföretag beträffande Tågtrafiken i Mälardalen

Vid årsskiftet 2012/2013 gick MÅLAB ut med ett samråd inför upphandling (SIU) i första hand riktat till
marknadsaktörer som kan komma att bedriva verksamhet kopplad till den regionala tågtrafiken i
Mälardalen. I detta SIU beskrivs Trafikplan 2017 (se avsnitt 5.2) kortfattat och hänvisning görs till
denna. MÅLAB ställer ett antal frågor om trafikomfattning, avtalsform och fordonsförsörjning.

I detta sammanhang är den kanske väsentligaste frågan huruvida järnvägsföretaget är berett att
bedriva hela eller delar av trafikutbudet kommersiellt, dvs att inom ramen för ett avtalat åtagande
(allmän trafikplikt) bedriva trafik med egna fordon utan ersättning från MÅLAB.

Svaren på detta SIU är inte publika, men från några intervjuade järnvägsföretag har vi fått tillgång till
deras svar.

SJ:s svar är det mest omfattande och säger att SJ trafikmässigt avser bedriva kommersiell trafik på ett antal linjer i stomnätet och att det kommersiella utbudet möter de funktionella krav som beskrivs i Tågplan 2017. Dock är det enbart linjerna Stockholm-Västerås-Hallsberg och Stockholm-Uppsala där man anser sig kunna köra det fulla utbudet enligt planen. SJ är beredda att ge garanti för utbudet över en tidsperiod, men vill att det för båda parter skall finnas möjligheter till förändringar. SJ är berett att stå för de fordon som krävs. Vad avser SJ:s remissvar, så upplever vi att det är konstruktivt om än skrivet ur SJ:s perspektiv.

Övriga remissvar som vi fått tillgång till är mer övergripande. Man upplever att en ny aktör, som vill etablera kommersiell trafik eller utföra trafik inom ramen för ett koncessionsavtal, exponerar sig för en betydande risk. Detta gäller även upphandlad trafik med incitament avseende t.ex. resenärsvolym. Se vidare i avsnitt 6.3.2 om affärsmodeller.

Man har f.ö. ingen uppfattning om lönsamheten i trafiken på Mälärbanan. Synpunkten är att det är en fördel om det blir upphandlad trafik.

Frågan om fordonsförsörjning upplevs som ett stort problem, vilket ger SJ monopol i avtal där järnvägsföretagen skall stå för fordonen.

Kommentar:

Några aktörer anger att man enbart arbetar med upphandlad trafik och att man inte följt utvecklingen i Mälardalen i detalj. En upphandling har bedömts ligga relativt långt bort i tiden.

Trots RKM:s långa förberedelser är upplevelsen att upphandling nu sker plötsligt och forcerat. Ett problem är nog att beslut av den här typen tas stegvis och att det därför kan vara svårt för aktörerna att se när en fråga går från att vara en allmän ambition till att bli skarp. Man kan också spekulera i att aktörerna kan ha misstrott RKM:s förmåga att sätta kraft bakom sina ord.

Kanske borde RKM/MÄLAB ha haft ännu fler SIU på vägen?

7.2.2 Samråd med resenärerna (Föreningen TIM-pendlare) beträffande Tågtrafiken i Mälardalen

Föreningen TIM-pendlare är kraftigt kritiska till samråden om den framtida trafiken. De anser sig inte ha bjudits in av RKM eller MÄLAB till samråd om TFP, Tågplan 2017 och förberedelserna till upphandlingsprocesserna. Då föreningens rapport om Attraktiv och effektiv tågtrafik i Mälardalen 2013 presenterades i olika sammanhang deltog RKM eller MÄLAB, men endast i formen av föreningen som uppgiftslämnare.

Kommentarer till Västmanlands- och Uppsala läns TFP

Föreningen anser att dess allvarligaste invändning mot TFP för Västmanland är att det saknar tydlig information, inriktning och förslag till åtgärdsplaner för tågtrafik över länsgränserna. Man anser att det är anmärkningsvärt eftersom RKM varit med och tagit fram sådana uppgifter till En Bättre Sits resandeundersökning i Mälardalen hösten 2011.

Föreningens huvudsakliga kritik mot RKM i Uppsala läns TFP är att detta är för ensidigt inriktat mot centrala Uppsalas omgivning. Man påpekar att kollektivtrafik är högst relevant även för de delar av länet som ligger längs Mälärbanan.

Man finner att programmen inte adresserar arbetspendlingen på Mälärbanan.

Föreningen säger att mer än 2500 personer reser från Västerås/Enköping till Storstockholm varje dag. Man påpekar att priset för denna arbetspendling, ca 10 mil, är avsevärt högre än för andra motsvarande sträckor i Sverige. Man påpekar också att sträckan är hårt drabbad av platsbrist på tågen i högtrafik.

Man gör följande jämförelser avseende prisbilden:

Operatör	Från	Till	Sträcka	Pris*
SJ	Västerås	Stockholm	10 mil	3800 kronor
Öresundståg	Malmö	Halmstad	13 mil	1860 kronor
Öresundståg	Göteborg	Halmstad	14 mil	2360 kronor
Öresundståg	Göteborg	Malmö	27 mil	3280 kronor

*Priser inklusive länstrafik, tågen passerar länsgränser.

Tabell 4; TIM-pendlarnas jämförelse av kostnaderna för månadskort i olika storregional järnvägssystem.

TIM-pendlarna påpekar att Västtrafik har maxtaxa 1445 kr inom hela Västra Götaland och att Öresundståg har maxtaxa 1150 kr inom hela Skåne.

Föreningen anser att länsföreträdrarna inte hjälpt TIM-pendlarna och vänder sig mot vissa tjänstemäns attityd. Avsiktsförklaringar till trots har länen inte en tillräckligt konkret samsyn. Man upplever att planerna är politiska dokument som politiker och tjänstemän inte vill binda sig vid. TIM-pendlarna känner därmed osäkerhet om vad dessa tänker sig och vad det kommer att bli. Det finns t.ex. oro för att regionaltågstrafiken i Mälardalen skall bli pendeltågstrafik med längre restider än idag.

Samråd avseende MÅLAB:s Trafikplan 2017

Avseende Trafikplan 2017 har föreningen möts av att MÅLAB hävdar att det samråd de begär inte är relevant eftersom det inte avser TFP. Föreningen anser detta uppseendeväckande eftersom planen i högsta grad har karaktären av ett TFP. MÅLAB och dess ägare borde ha ett intresse av att ta tillvara de kunskaper och synpunkter som systemets erfarna användare kan tillföra. Föreningen anser sig sitta med en uppsjö av bra idéer. Föreningen anser att samråd med resenärerna ingår i de intentioner som ligger bakom Kollektivtrafiklagen. Föreningen anser att det saknas ett TFP som någorlunda detaljerat beskriver planerna.

Föreningen är mån om att MÅLAB säkerställer ett attraktivt- och kostnadseffektivt trafiksystem. Med god bakomliggande kompetens upplever föreningen att kostnaderna borde kunna sänkas med 30% "om man gör på rätt sätt". Man anser att detta inte minst gäller valet av fordon, som man anser behöver vara antingen breda (2+3 sittplatser) eller höga (dubbeldäckare).

Föreningen är mycket kritisk mot MÅLAB:s brist på samråd.

- Varför hämtar man inte in resenärernas behov? Varför vill man inte ta till sig ett resenärsperspektiv?
- Det hålls hemligt vilka som sitter i olika projektgrupper.
- Man får olika svar från olika personer. Svaren är svävande och varierar över tid. Det finns ingen transparens.
- Det är svårt att se hur det kommer att bli.

Mot ovanstående bakgrund har pendlarföreningen anmält MÅLAB till Konkurrensverket och Transportstyrelsen. Från Transportstyrelsen har man mötts av samma svar som från MÅLAB, nämligen att samråd inte är relevant eftersom det inte avser TFP.

Kommentar:

Avseende tågtrafiken i Mälardalen tycker föreningen att SJ ger positiva svar, men att de som resenärer/pendlare hela tiden är i ett förhandlingsläge.

Föreningen upplever att situationen är superpolitisk och att det inte är något drömläge inför 2017-2025.

7.2.3 Samråd inför upphandling av trafiken på Mälarbanan

2014-12-19 gick MÅLAB ut med samråd avseende trafiken Hallsberg-Västerås-Stockholm. Samrådet finns publicerat på MÅLAB:s hemsida. Det är i första hand riktat till trafikföretag som ämnar att bedriva kommersiell regional tågtrafik på linjen och som vill teckna avtal med MÅLAB om den aktuella trafiken.

Avsedda avtalsvillkor:

- Tre års trafikdrift med möjlighet till förlängning ett år i taget under högst 5 år.
- Ersättning i nivå med dagens pris för resenärer som reser med MÅLAB:s färdbevis. I övrigt skall trafikföretaget erhålla alla intäkter.

- Trafikföretaget skall stå för alla kostnader i samband med trafikuppdraget, inkl samverkan med MÅLAB avseende försäljning, kundtjänst, resandedata, tågplan etc.
- MÅLAB skall ha rätt att utöka trafiken mot avtalad ersättningsmodell.
- Trafikutbudet skall vara entimmes stomtrafik ca 06-23, halvtimmestrafik Stockholm-Västerås (och delvis Arboga) ca 06-10, 14-19. Det skall fungera som planeringsmässig bas för anslutande kollektivtrafik och utgöra en del av ett sammanhängande trafiksystem med den länens kollektivtrafiken.
- Trafikföretaget skall, beroende av resandeefterfrågan, anpassa tåglängd för respektive tur så att alla resenärer får sittplats.

I detta SiU efterfrågar MÅLAB trafikföretagens syn på de ställda kraven och vilka grantier de kan ge för att avtalsvillkoren uppfylls.

7.3 Allmän trafikplikt

Enligt EG:s förordning nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg, definieras allmän trafikplikt som "krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor".

Behörig myndighet avser här RKM.

7.3.1 Trafikpliktsbeslutet om den storregionala Tågtrafiken i Mälardalen

Den regionala tågtrafiken i Mälardalen har under lång tid bedrivits av SJ i samarbete med de kollektivtrafikansvariga inom länen och samarbetsorganisationen MÅLAB. Detta är manifesterat i de s.k. TiM-avtalen, vilka löper ut 2016. Med TiM-avtalen skulle man kunna säga att trafiken varit avtalad sedan mitten på 90-talet och att den bedrivs med stöd av allmän trafikplikt även idag, även om det inte hette så när avtalen ingicks. MÅLAB:s uppfattning är att ett beslut om allmän trafikplikt i och med Kollektivtrafiklagen behövs att kunna nyupphandla den trafik vars avtal är på väg att löpa ut, detta även om trafiken skulle kvarstå på dagens nivå.

Stockholms Läns Landsting (SLL) har varit ansvarig för beslutet om Allmän Trafikplikt för den storregionala tågtrafiken i Mälardalen.

2014-03-11 fattade SLL detta beslut för perioden 2016-12-31 till 2019-12-31. Beslutet upphävdes senare p.g.a. formfel och nytt beslut fattades. Det nya beslutet har i allt väsentligt samma sakinnehåll som det ursprungliga, dock har perioden för trafikplikten utökats från utgången av år 2019 till utgången av 2029. Som skäl anges att en längre tidsperiod möjliggör att längre trafikavtal kan tecknas, vilket ökar robustheten i trafikförsörjningen.

I SLL beslut framförs följande principer/krav:

- För att kollektivtrafiken ska uppfattas som enkel och attraktiv behövs ett hela-resan-perspektiv där resenären kan kombinera olika resesätt på ett effektivt och enkelt sätt. Den regionala trafiken i regionen bör ses som ett sammanhållet system snarare än enskilda linjer och avgångar. För att detta ska kunna genomföras är det speciellt viktigt att regionaltågen körs enligt en stabil tidtabell för att underlätta för pendlare men även planering av den anslutande lokala kollektivtrafiken. Timmestrafik kompletterad med insatståg i rusningstid eftersträvas för hela trafiksystemet.
- För regionen är tillgängligheten till Stockholm och Arlanda viktig och den regionala stomtrafiken måste därför vara särskilt utvecklad mot dessa målpunkter.
- Det regionala tågssystemet ska uppfattas som förutsägbart, pålitligt och bestående över tid. Ett stabilt trafiksystem skapar långsiktig trygghet för befolkning och näringsliv.

I trafikpliktsbeslutet refereras till 2012 års avsiktsförklaring om utvecklingen av den regionala tågtrafiken i form av ett storregionalt stomnät. Se avsnitt 5.1.3.

I trafikpliktsbeslutet konstateras att samrådet (SIU) visar att det på flertalet linjer eller delsträckor finns intresse av att bedriva kommersiell regional tågtrafik, på några i en omfattning som åtminstone kvantitativt skulle uppfylla de krav regionen ställt upp för trafiken. Man bedömer dock att kommersiella aktörer totalt sett inte kommer att kunna uppfylla de funktionella krav på trafiken som uttrycks i länens trafikförsörjningsprogram. Som motiv framförs att:

- På flertalet linjer bedöms kommersiell trafik kvantitativt sett bli för liten eller på annat sätt avvika från regionens behov.
- En rent kommersiell trafik bedöms inte kunna uppfylla den grad av integration som krävs med annan kollektivtrafik.
- Kollektivtrafiklagen¹⁴ tillåter att kommersiell trafik anmäls och avanmäls med tre veckors varsel, vilket inte säkrar den långsiktighet och stabilitet som är nödvändig. (Se text om TSFS 2012:2 i avsnitt 10.2.5)

Tåglägen fördelas för närvarande av Trafikverket på samhällsekonomisk grund ett år i taget. SLL konstaterar att därmed kan ett beslut om allmän trafikplikt med nuvarande eller ökat utbud av tågtrafik inte garanteras. Se vidare avsnitt 8.4.7.

Kommentar:

Även om beslutet om allmän trafikplikt fattats till utgången 2029, så torde det bara få giltighet för den tid som MÅLAB närmast kommer att avtala om. Trafikplikten kommer att upphöra när dessa trafikavtal löper ut eftersom det krävs nytt beslut för att kunna teckna ett nytt avtal.

7.4 Överklagande

Enligt Kollektivtrafiklagen kan RKM:s beslut om allmän trafikplikt överklagas av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten.

I bakomliggande proposition 2009/10:200 kap 11.2 sägs att kommersiella kollektivtrafikföretag skall ha rätt att klaga då deras konkurrensförutsättningar direkt påverkas av RKM:s beslut att ingripa på marknaden. Detta gäller om RKM i sitt beslutsfattande brister i sina befogenheter, t.ex. genom att besluta om en allmän trafikplikt som gäller interregional trafik.

7.4.1 Processen med trafikpliktsbeslut och överklagande avseende regional tågtrafiken i Mälardalen

Nedan beskrivs kortfattat den nu pågående processen kring SLL:s beslut om allmän trafikplikt för den regionala tågtrafiken i Mälardalen.

2014-03-11 (TN 2014-0103)	SLL tar beslut om allmän trafikplikt för regional tågtrafik i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Östergötlands och Örebro län. Allmän Trafikplikt att gälla till 2019-12-31.
2014-03-20	RKM har ett extra samråd med SJ mot bakgrund av SJ:s förtydligande beträffande den framtida trafiken på sträckan Örebro-Eskilstuna-Stockholm.

¹⁴ Här avses egentligen TSFS 2012:2 om marknadstillträde för kommersiell trafik.

2014-04-02
(HK 2014-0188/I)

SJ överklagar, där man yrkar att beslutet skall undanröjas vad avser linjerna

- Stockholm-Västerås-Hallsberg
- Stockholm-Uppsala
- Stockholm-Eskilstuna-Örebro
- Linköping-Stockholm-Gävle

SJ hävdar att man på dessa sträckor bedriver trafik huvudsakligen på kommersiell grund och att SJ:s intäkter med anledning av den kommersiella trafiken kommer från SJ:s kunder i form av biljettintäkter.

I den mån någon del av trafiken inte skulle vara kommersiellt gångbar kan den upphandlas i särskild ordning.

SJ:s tolkning av Kollektivtrafiklagen är att denna typ av trafik faller utanför vad RKM får besluta om. SJ menar att syftet med Kollektivtrafiklagen är att RKM ska kunna täcka upp behoven av järnvägstrafik i de områden där kollektivtrafik inte kan bedrivas på kommersiell grund.

SJ förklarar sig även villigt att utfästa oförändrat trafikutbud i rullande perioder om 4-5 år.

SJ pekar på att beslutet innebär väsentligt ökade kostnader för landstingen. Man hävdar att RKM:s avsikt således är att med subventionerad trafik konkurrera med befintlig kommersiell trafik i området. SJ menar att dess kommersiella verksamhet riskerar att undermineras av RKM:s beslut.

2014-06-03
(TN 2014-0302)

SLL tar tillbaka tidigare beslut pga formfel. SLL tar förnyat beslut om Allmän Trafikplikt. Det är i huvudsak lika tidigare beslut. Dock utökas perioden för allmän trafikplikt till 2029-12-31.

2014-06-24

SLL:s yttrande över SJ överklagande blir kort eftersom man upphävt det överklagade beslutet.

2014-07-04

Förvaltningsrätten avskriver målet eftersom beslutet 2014-03-11, vilket SJ överklagat, upphävts av SLL:

2014-07-23

SJ överklagar SLL:s beslut 2014-06-03. Överklagandet är i allt väsentligt detsamma som 2014-04-02.

2014-08-29

SLL lämnar sitt yttrande angående SJ:s nya överklagande.

SLL framför genom sitt juridiska ombud att Kollektivtrafiklagen inte förbjuder att allmän trafikplikt fastställs för kollektivtrafik som kan eller skulle kunna utföras på kommersiell grund.

SLL hävdar att krav på trafiken som ställs i dess beslut om allmän trafikplikt skiljer sig avseende omfattning och villkor från den trafik som SJ tillhandahåller på kommersiell grund.

SLL stödjer sig även på de intentioner som ges i prop 2009/10:200 till Kollektivtrafiklagen., t.ex. att RKM skall kunna agera med stor befogenhet och stor frihet i beslut om det offentliga åtagandet. Med stöd av vad som skrivs i propositionen hävdar SLL att RKM har behörighet att besluta om allmän trafikplikt även avseende kollektivtrafik som kan eller hade kunnat bedrivas på kommersiell grund. Man refererar framförallt till avsnitt 5.2 i propositionen (se avsnitt 10.2.4 nedan för mer information om denna text).

SLL anser f.ö. att man måste se till hela trafiksystemet och inte undanta delsträckor. För RKM och resenärerna är det viktigt att den regionala kollektivtrafiken kan bedrivas som ett sammanhängande nät där kommersiellt bärkraftiga sträckor och andra sträckor ingår som en större helhet. Att inte beakta aspekten om ett sammanhängande nät skulle enligt SLL leda till en fragmentering av den regionala kollektivtrafiken avseende bl.a. biljetter och trafikplanering och skulle få mycket negativa konsekvenser för resenärer och RKM.

SJ yttrande
2014-09-16

SJ hävdar att förvaltningsrätten skall göra en objektiv bedömning oberoende av vad som framgår av tidigare trafikförsörjningsprogram. SJ menar att SLL går tvärs med grundtanken för ett beslut om allmän trafikplikt, dvs att ett sådant beslut avser drift av trafik som inte går att bedriva på kommersiell grund. Även om beslutet inte innebär ett förbud mot att driva kommersiell trafik så kommer det i praktiken att tränga ut den befintliga kommersiella trafiken till förmån för skattesubventionerad trafik. SJ refererar till förarbetet till Kollektivtrafiklagen (prop. 2009/10:200), där det sägs att nyttan av RKM:s åtgärder på marknaden alltid skall motivera, stå i proportion till, den eventuella belastning på samhällsekonomin som uppstår.

SJ hävdar att om SLL:s syn skulle gälla på när beslut om allmän trafikplikt kan fattas, så riskerar hela avregleringen av kollektivtrafiken att bli en chimär. Det finns då inte utrymme för kommersiella aktörer att agera eftersom det blir för riskfyllt att konkurrera med skattesubventionerad trafik.

SJ vänder sig mot SLL:s motivering att beslutet baserar sig på behovet av samordning. Man anser inte att det föreligger någon samordningsproblematik.

SJ menar att SLL inte kan fatta beslut om allmän trafikplikt på linjer som kan drivas kommersiellt. Detta kan innebära att SLL skaffar sig intäkter som kan användas för att bedriva icke-kommersiell trafik på andra sträckor. SJ menar att SLL inte har någon sådan rättighet att tillskansa sig finansiering.

SLL yttrande
2014-10-02

SLL menar att SJ:s yttrande riskerar att skymma den grundläggande frågan i målet, nämligen frågan om SLL hade befogenhet att fatta beslutet om allmän trafikplikt eller ej. SLL vidhåller vad som anfördes i tidigare yttrande och är av uppfattningen att man hade befogenhet att fatta beslutet.

Enligt SLL skall, enligt Prop, 2009/10:200 avsnitt 7.7 (se avsnitt 10.2.4 i denna rapport), beslut kunna härledas ur TFP. I SLL:s TFP står tydligt att kollektivtrafiksystemet skall vara ett sammanhållet och samordnat stornät och inte bestå av enskilda tåg och avgångar. De man gör genom beslutet är att ge RKM förutsättningar att handla upp trafiken i den utsträckning som bedöms nödvändig, så långt den upphandlade trafiken ryms inom beslutet.

SLL hävdar att förvaltningsrätten inte har att ta ställning till frågan om proportionalitet eftersom regeringen tagit avstånd från att införa sådan lagbestämmelse. Enligt SLL skulle en sådan bedömning omfatta frågan huruvida den samhälleliga nyttan väger upp eventuella konsekvenser på kommersiella kollektivtrafikföretag. SLL anser att det står klart att beslutet i sin helhet är proportionerligt.

SLL hemställer om en muntlig förhandling.

2014-12-11	1. Förvaltningsrätten avslår SLL yrkande om muntlig förhandling. 2. Förvaltningsrätten avslår SJ:s överklagande
Förvaltningsrättens dom i ärendet	Förvaltningsrätten tar upp tre frågeställningar för sitt avgörande:
Dok 559842	1. SLL befogenhet att innefatta de aktuella sträckorna i ett beslut om allmän trafikplikt Förvaltningsrätten finner att det redan av definitionen av begreppet allmän trafikplikt framgår att ett beslut får omfatta sträckor där det redan bedrivs kommersiell trafik – dock endast under förutsättning att den befintliga och planerade kommersiella trafiken inte lever upp till de krav som SLL ställer. Förvaltningsrätten finner att SJ inte ifrågasatt detta och att SLL:s beslut inte skall upphävas på denna grund. 2. Frågeställningen huruvida SLL:s beslut är proportionerligt eller ej Förvaltningsrätten framför att proportionalitetsprincipen är en allmän rättsgrundsats som myndigheter har att följa. Detta innebär att SLL beslut måste vara proportionerligt och beslutet får inte leda till orimliga konsekvenser för SJ eller annan i förhållande till de fördelar som beslutet innebär för det allmänna. Förvaltningsrätten konstaterar samtidigt att ingripande endast kan komma i fråga i annat fall än att det råder ett klart missförhållande. Förvaltningsrätten menar att det inte föreligger något klart missförhållande i SLL:s beslut. Rätten noterar att det SLL:s beslut inte i sig förhindrar SJ att bedriva tågtrafik på de sträckor som omfattas av beslutet. Rätten finner att SLL i sitt beslutsunderlag angivit att, på sådana sträckor som bedöms företags-ekonomiskt lönsamma, ska det i första hand prövas att integrera kommersiell trafik i det större trafiksystemet. 3. Muntlig förhandling Förvaltningsrätten anser att det saknas anledning till muntlig förhandling eftersom dess ställningstagande baserats på rena rättsfrågor och inte går emot SLL. Förvaltningsrätten avslutar med att informera om hur dess beslut kan överklagas.
2015-01-15	SJ överklagande till högre instans.

Kommentar:

Vi vill inte uttala oss om vad som är rätt eller fel i detta ärende. Förvaltningsrätten har tagit beslut i första instans, men det är ännu oklart om överklagande till högre instans.

Man kan emellertid fråga sig hur överklagandeprocessen kommer att påverka MÅLAB:s i vår mening redan korta process för upphandling av trafik, fordon och depå.

Intervjupersonerna tycker det är bra att Kollektivtrafiklagen ger utrymme för överklagande och att det är bra att SJ överklagat. Dock är frågan hur lagens intentioner, närmast beskrivet i förarbetena, skall uttolkas. Det upplevs vara svårt att bedriva politik i en domstol.

7.5 Tillsyn mm

Transportstyrelsen har följande ansvar kopplat till kollektivtrafiken:

- meddela föreskrifter
- pröva trafiktillstånd (stys dock av annan lagstiftning än kollektivtrafiklagen)
- utöva tillsyn av att lagens krav efterlevs
- registerhållning
- marknadsövervakning.

Tillsynen handlar om att övervaka att det som föreskrivs i lagen följs. Marknadsövervakningen är en friare verksamhet, där man även tar upp brister i marknaden.

I sin tillsyn kontrollerar Transportstyrelsen att kollektivtrafiklagens krav efterlevs. Det gäller krav om trafikförsörjningsprogram, anmälningsskyldighet, trafikantinformation och uppgiftsskyldighet.

TSFS 2012:2, se avsnitt 10.2.5, handlar om villkor för marknadstillträde för kommersiell trafik.

Beträffande uppgiftslämning har Transportstyrelsen ännu inte utfärdat någon föreskrift. Man konstaterar att många RKM inte rapporterar enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Bevakning av detta ligger dock hos EU.

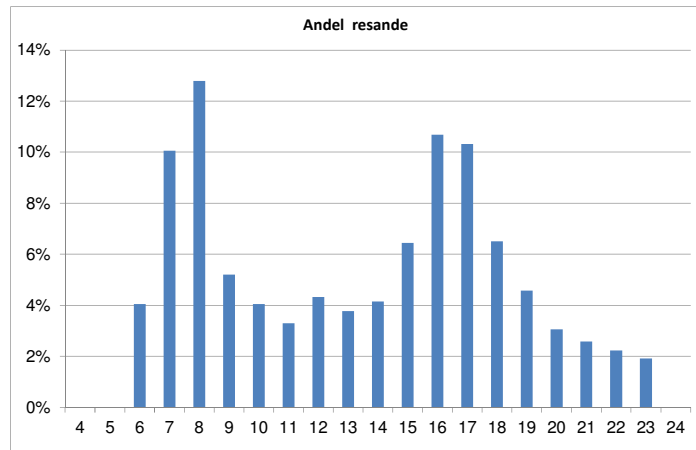
Transportstyrelsen övervakar inte frågan om allmän trafikplikt eftersom eventuella anmärkningar hanteras av marknaden via överklagande hos förvaltningsdomstolen.

Kommentar:

Även om det inte faller under begreppet "Tillsyn" så sägs i propositionen 2009/10:2000 att "regeringen avser att noggrant följa och utvärdera utvecklingen, och vid behov vidta ytterligare åtgärder, för att säkerställa att kommersiell kollektivtrafik inte otillbörligt trängs undan av offentligt initierad trafik."

Regeringen gav Trafikanalys i uppdrag att utvärdera marknadsöppningen inom kollektivtrafikområdet. Denna rapport är en del i detta uppdrag.

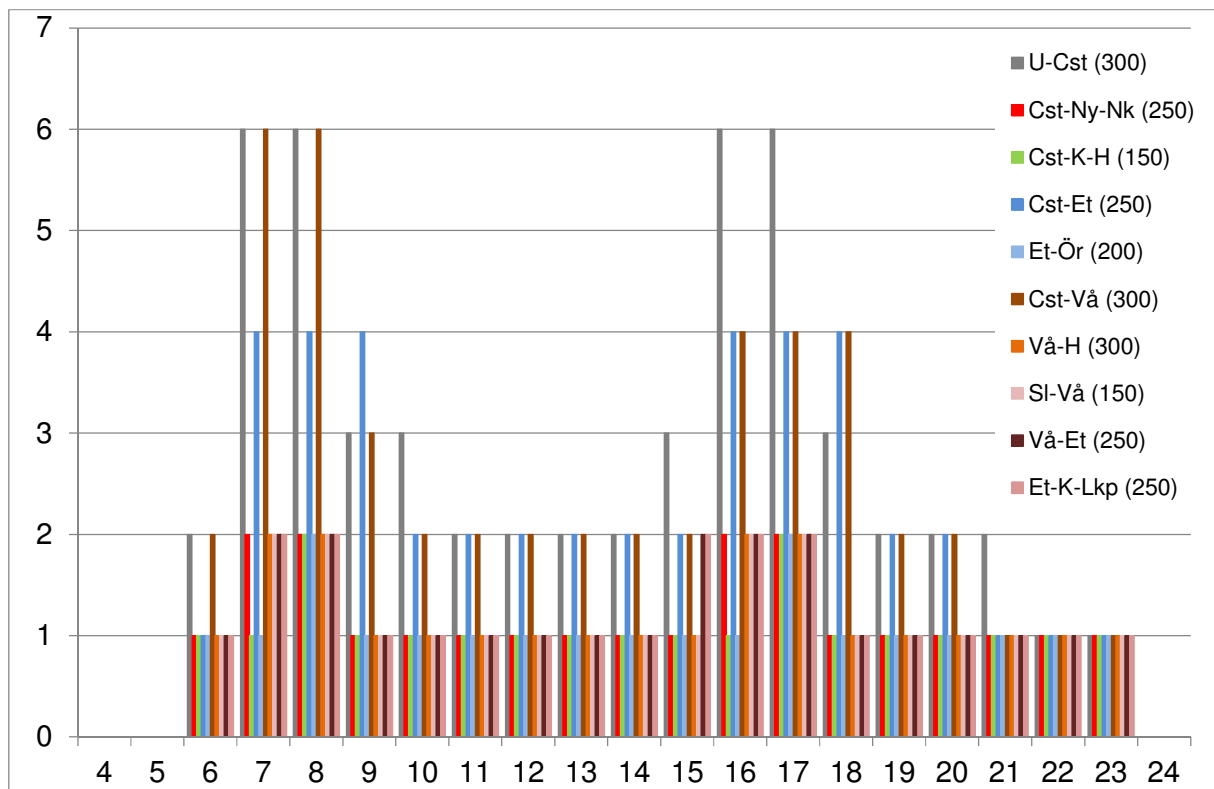
En typisk fördelning av resandet under ett vardagsdygn beskrivs av vidstående diagram. Detta exempel har vi baserat på pendeltågstrafiken i Stockholm och visar in/utresande från Stockholms Central under ett dygn. Topparna under högtrafik är tydliga och mycket dimensionerande för fordonsparken. En motsvarighet, men kanske inte lika utpräglad, kommer att gälla för den regionala tågtrafiken.



Figur 12; Av Transrail beräknad fördelning av resandet under ett vardagsdygn.

8.1.2 Fordonsbehov

Med ovanstående resebehov (2020), dess fördelning över dygnet, samt ambitionen beträffande trafikutbud, kan behovet av fordon/timme uppskattas. Detta blir dock delvis en fråga om vilken fordonsstorlek som MÅLAB avser anskaffa. Vår ansats blir enligt följande figur. Inom parentes ges i förklaringen det sittplatsantal som beräkningen baserats på för respektive linjedelsträcka.



Figur 13; Av Transrail beräknat behov av transportkapacitet (här uttryckt i termer av antal fordon) under ett trafikdygn och på de olika linjerna i den hudsakliga reseriktningen.

Med hänsyn till MÅLAB:s pågående fordonsanskaffning väljer vi att här inte utveckla detta ämne ytterligare. För att matcha behoven finns det flera sätt att anpassa fordonsstorlekar, tågstorlekar (multipelkoppling av fordon) och avgångsfrekvenser. Diagrammet ovan beskriver ett sådant sätt.

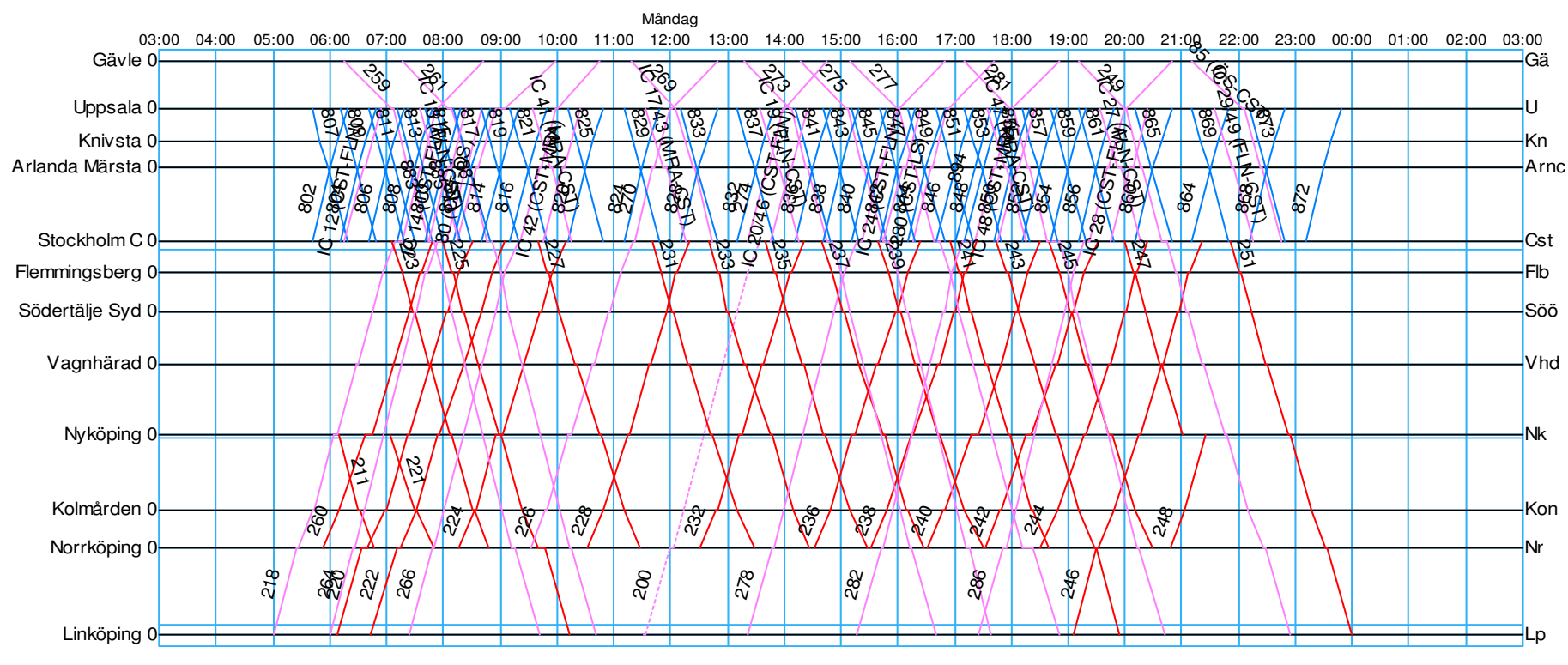
8.2 Regionaltågstrafiken i Mälardalstrafiken idag

I detta avsnitt illustreras tågtrafikutbudet i Mälardalen idag. I avsnitt 8.4 beskrivs vårt utkast till framtidsvision.

8.2.1 (Gävle -) Uppsala – Stockholm – Nyköping – Norrköping (- Linköping)

TiM-tågen på Nyköpingsbanan visas här med röda linjer. Uppsala-pendeln visas med blå linjer.

Förutom TiM-trafiken har i denna graf även tagits med SJ:s regionaltåg Gävle – Stockholm – Linköping via Katrineholm, vilka visas med magentafärgade linjer).

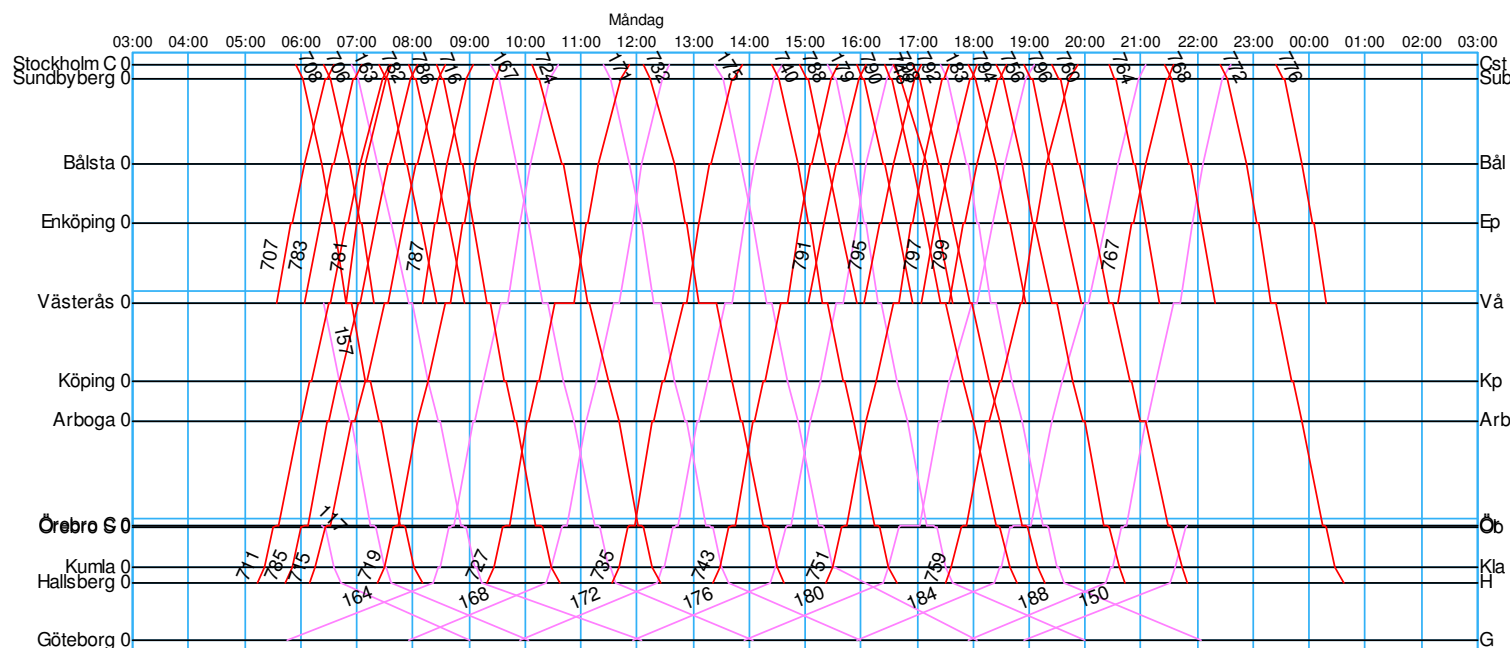


Som synes körs trafiken med färre avgångar mitt på dagen och kvällstid. Vidare framgår att tidtabellen inte är helt styv.

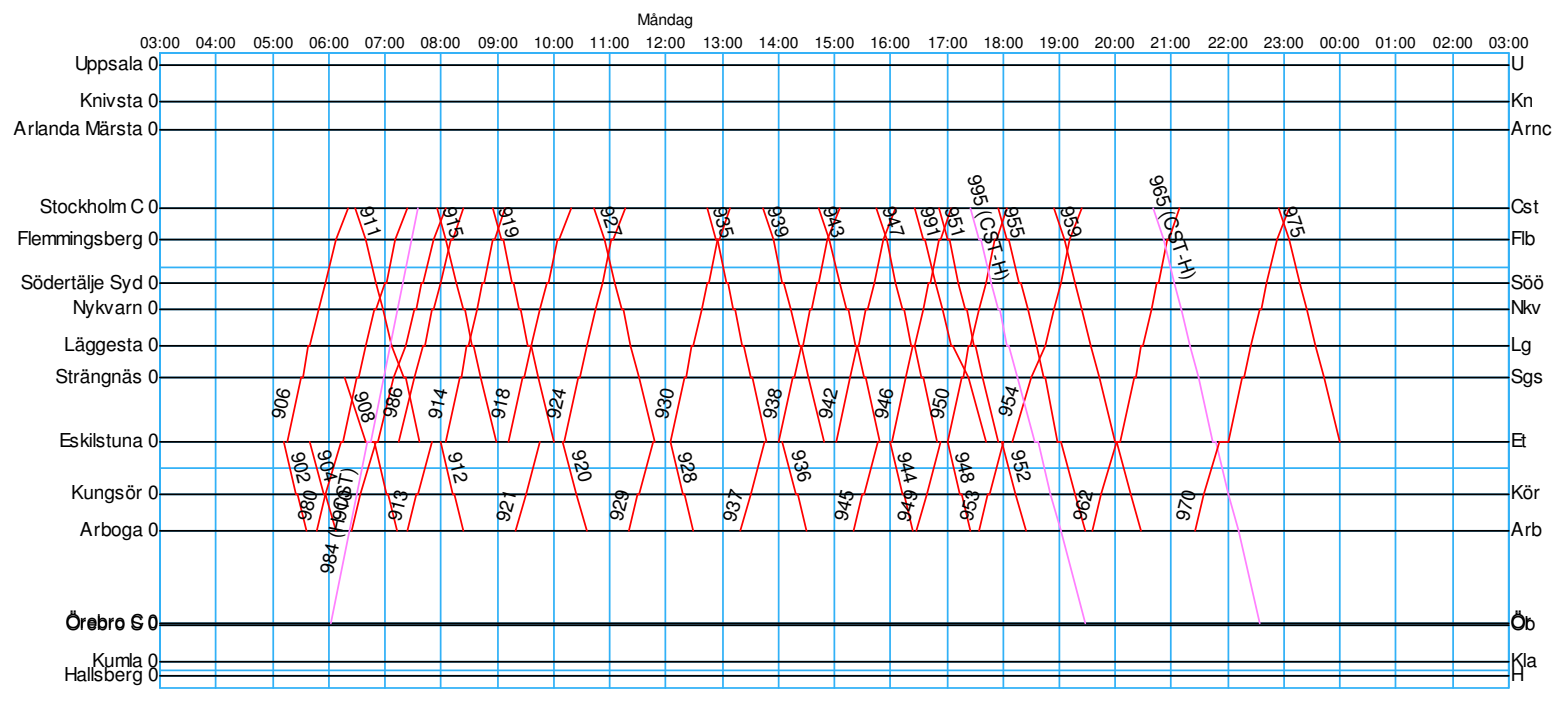
TiM-tågen på Nyköpingsbanan har relativt effektiva vändningar i Stockholm, men inte i Norrköping. Stomtrafiken kräver 4 tågsätt och ytterligare 1 tågsätt som insats Linköping – Stockholm på morgonen.

Uppsala-pendeln i halvtimmestrafik drar 4 tågsätt.

8.2.2 Stockholm – Västerås – Hallsberg (- Göteborg)

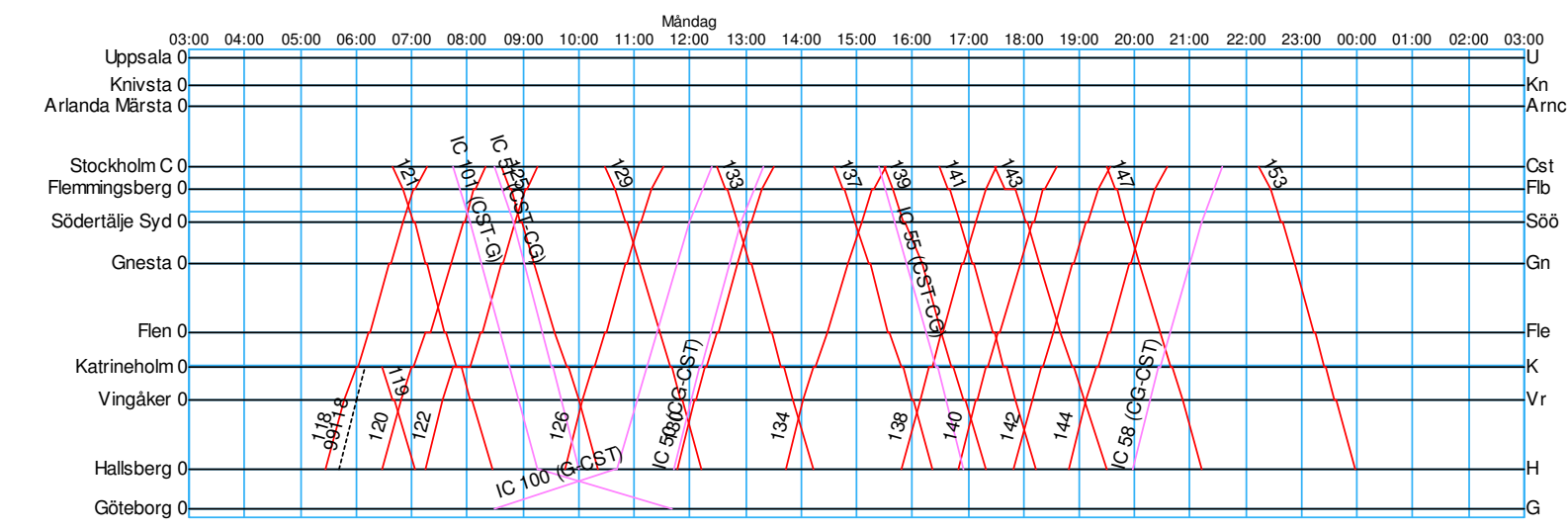


8.2.3 Uppsala – Stockholm – Eskilstuna – Hallsberg



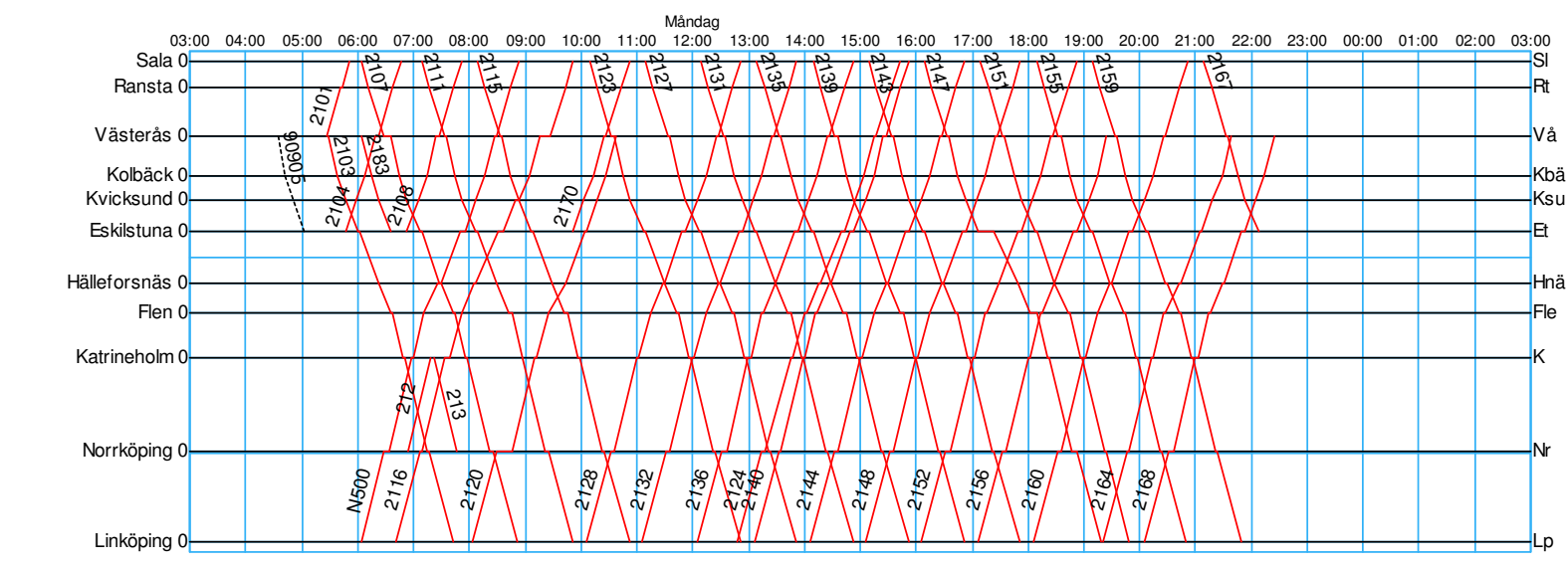
Trafik	Linjefärg i grafen	Erforderligt antal tågsätt	Kommentarer
TiM-tåg	Röd	4+1	Ej helt styv tidtabell. Ej effektiva bytespunkter. Relativt långa vändtider i Stockholm och Arboga. Långa ståtider i Eskilstuna. Tåganslutningar i Arboga till/från Örebro är inte bra.

8.2.4 Stockholm – Katrineholm – Hallsberg



Trafik	Linjefärg i grafen	Erforderligt antal tågsätt	Kommentarer
TiM-tåg	Röd	3+1	Ej helt styv tidtabell. Ej effektiva bytespunkter. Relativt långa vändtider i Stockholm.

8.2.5 Sala – Västerås – Eskilstuna – Katrineholm – Linköping



8.3 MÄLAB:s Trafikplan 2017

MÄLAB:s Trafikplan 2017, se avsnitt 5.2, motsvarar i stort sett dagens trafik, men med krav på fler avgångar, i stomtrafiken 1 avgång per timme 6-23. Planen nämner krav på en styv tidtabell, dvs avgångar på samma minuttal varje timme, men med förbehållet "där infrastrukturkapaciteten så medger". Planen ställer inte krav på linjernas tåglägen inbördes, vare sig mellan de olika linjerna eller i de båda körriktningarna på en linje. Den fokuserar därmed inte på att skapa effektiva knutpunkter där olika trafiksystem kan mötas och ge bra bytesmöjligheter.

MÄLAB framför att en förutsättning för Trafikplan 2017 varit att planen ska vara möjligt att genomföra i beslutad infrastruktur.

8.4 Transrail's utkast till vision för den framtida Regionaltågstrafiken i Mälardalen

Vår vision för den regionala stomtrafiken i Mälardalen baserar sig på det schweiziska konceptet Bahn 2000 (se bilaga, avsnitt 12). Bahn 2000 utgår från tanken att skapa ett trafikutbud i ett mönster som är attraktivt för vardagsresande. Det omfattar trafik i en fast takttrafik (styv tidtabell) och effektiva knutpunkter såtillvida att tågen ankommer och avgår i stort samtidigt till/från trafiksystemets noder. Vid en stomtrafik med avgångar var timme innebär detta en körtid mellan noderna på lite mindre än en halvtimme.

Vår första ansats att tillämpa detta koncept för Regionalågstrafiken i Mälardalen framgår av följande grafer, men är inte bearbetade i detalj. Det är principerna vi vill beskriva.

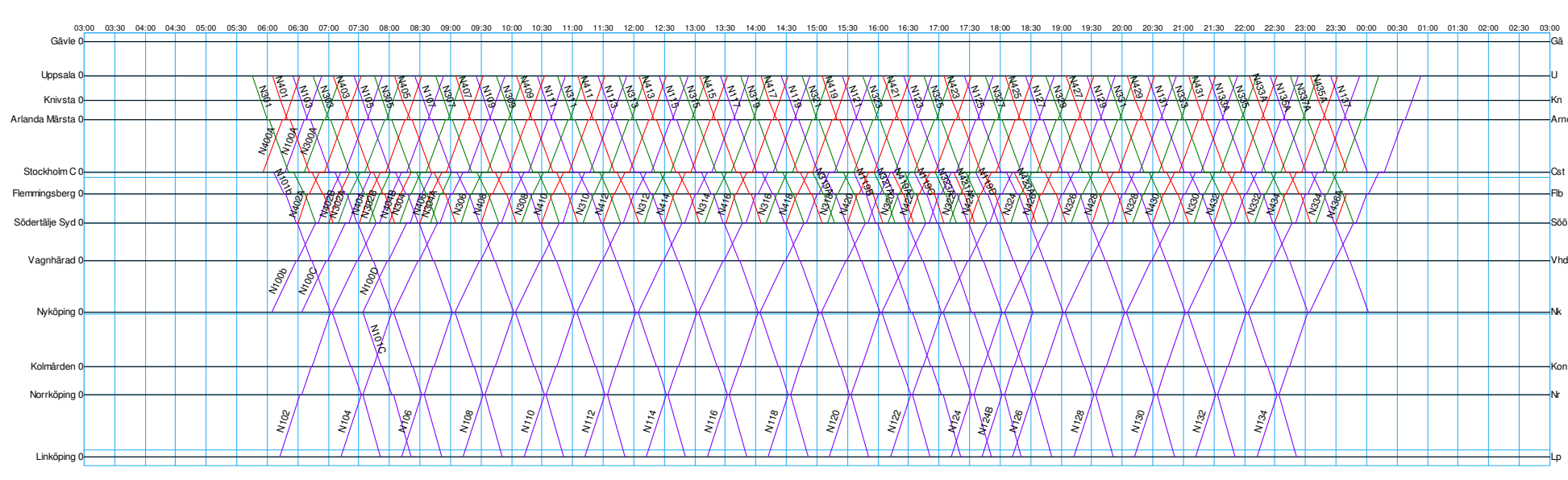
I dessa fall körs samtliga tåg söder om Mälaren vidare till Uppsala via Arlanda. Detta innebär ett regionaltåg var 20:e minut mellan Södertälje Syd och Uppsala.

Trafiken Stockholm-Västerås-Hallsberg är synkroniserad med tågen Uppsala-Eskilstuna-Örebro-(Hallsberg) på sträckan Arboga-Örebro-(Hallsberg), d.v.s. ett tåg var halvtimme på denna delsträcka.

Tågen på linjen Sala-Västerås-Eskilstuna-Katrineholm-Linköping är synkroniserade med övriga linjer för effektiva tågbyten i Västerås, Eskilstuna och Katrineholm. Detta innebär dock att gångtiderna i stråket Västerås-Eskilstuna-Katrineholm måste ökas relativt dagsläget.

Liksom för schweiziska Bahn 2000 innebär en trafikeringsvision som denna inte bara en plan för trafikens utveckling utan ger även krav på både infrastruktur och/eller fordon för att klara körtiderna. Det ger en tydlig utvecklingsplan för trafik, infrastruktur och fordon.

8.4.1 Uppsala – Stockholm – Nyköping (– Norrköping – Linköping)

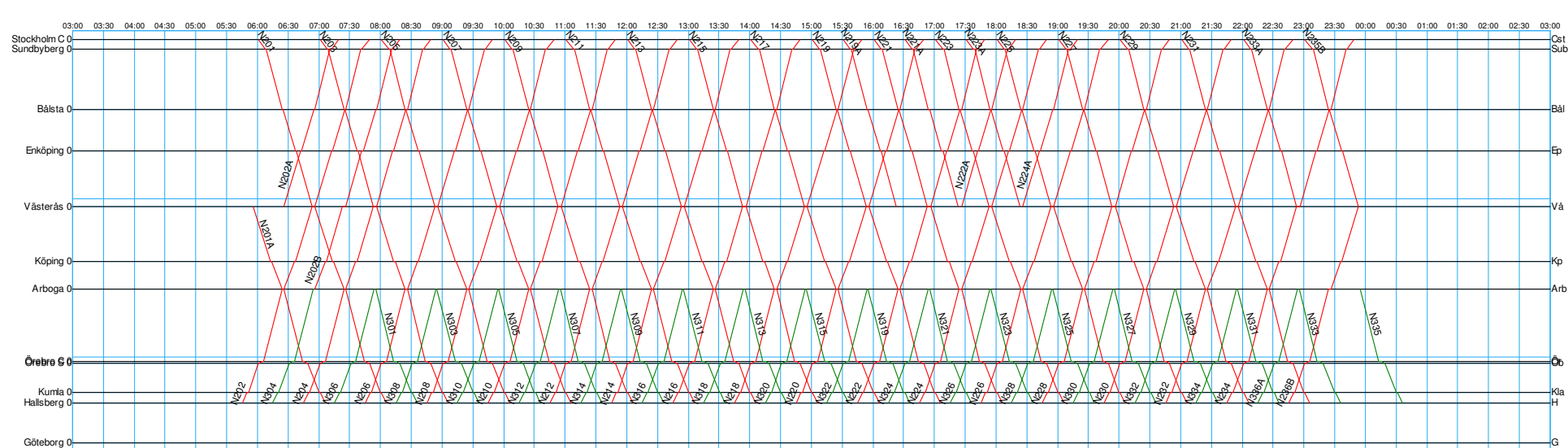


Vändningar i Uppsala görs med fördel så att tågen inte vänder på samma linje (innebär ca 35 minuter vändtid) utan att de vänder med närmast följande avgång söderut, dvs 15 minuter efter ankomst.

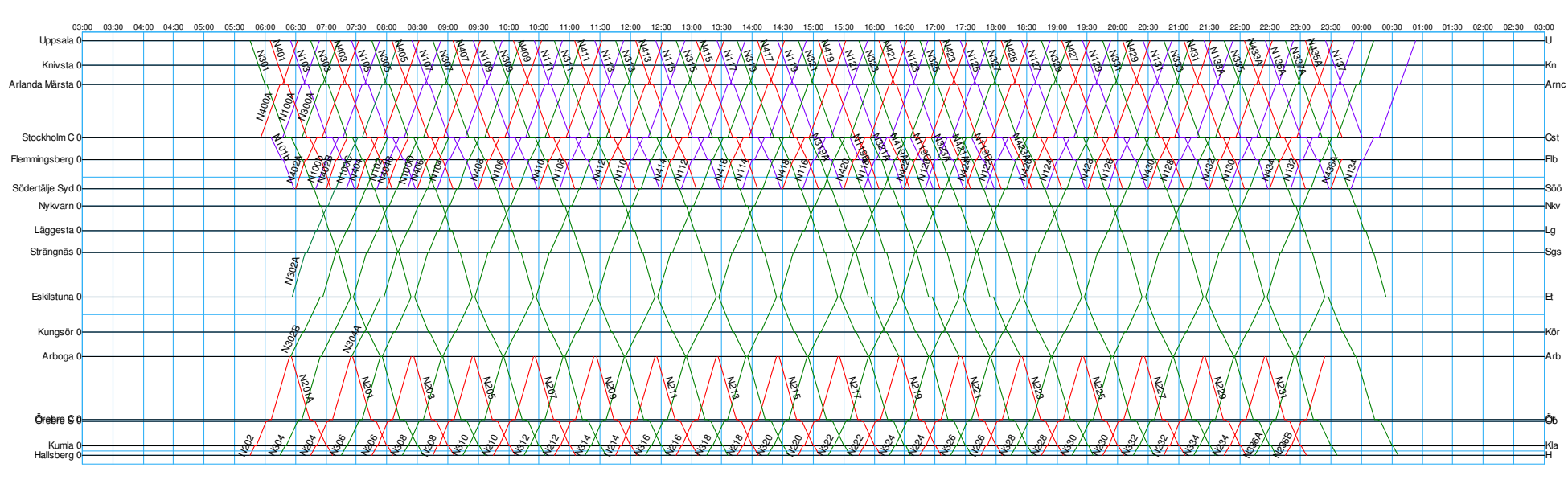
Effektiva knutpunkter bör kunna skapas i Nyköping och Norrköping.

Några partiella dubbelspårssträckor på sträckan Södertälje-Kolmården behövs.

8.4.2 Stockholm – Västerås – Hallsberg (- Göteborg)



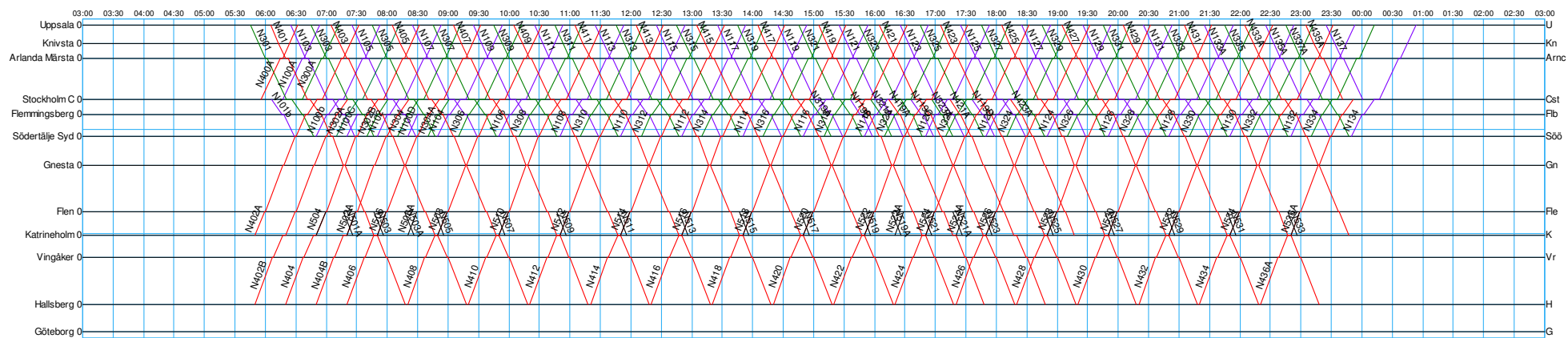
8.4.3 Uppsala – Stockholm – Eskilstuna – Hallsberg



Effektiva knutpunkter i Eskilstuna och Arboga. I Eskilstuna direkt anslutning till tåg från/till Västerås och Katrineholm.

Effektiva vändningar i Uppsala, men sämre i Hallsberg.

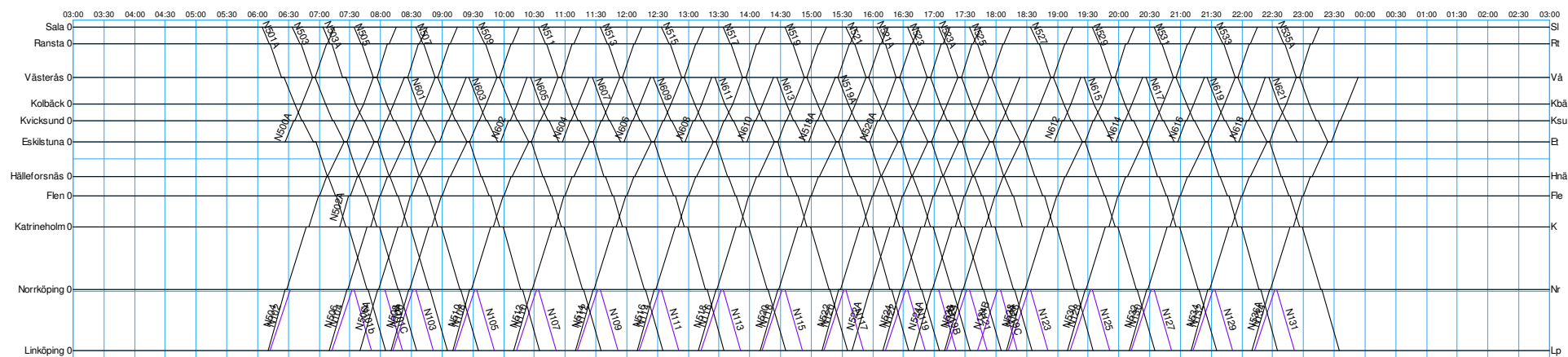
8.4.4 Uppsala – Stockholm – Katrineholm – Hallsberg



Effektiva knutpunkter i Gnesta och Katrineholm. I Katrineholm direkt anslutning till tåg från/till Norrköping/Linköping och Eskilstuna.

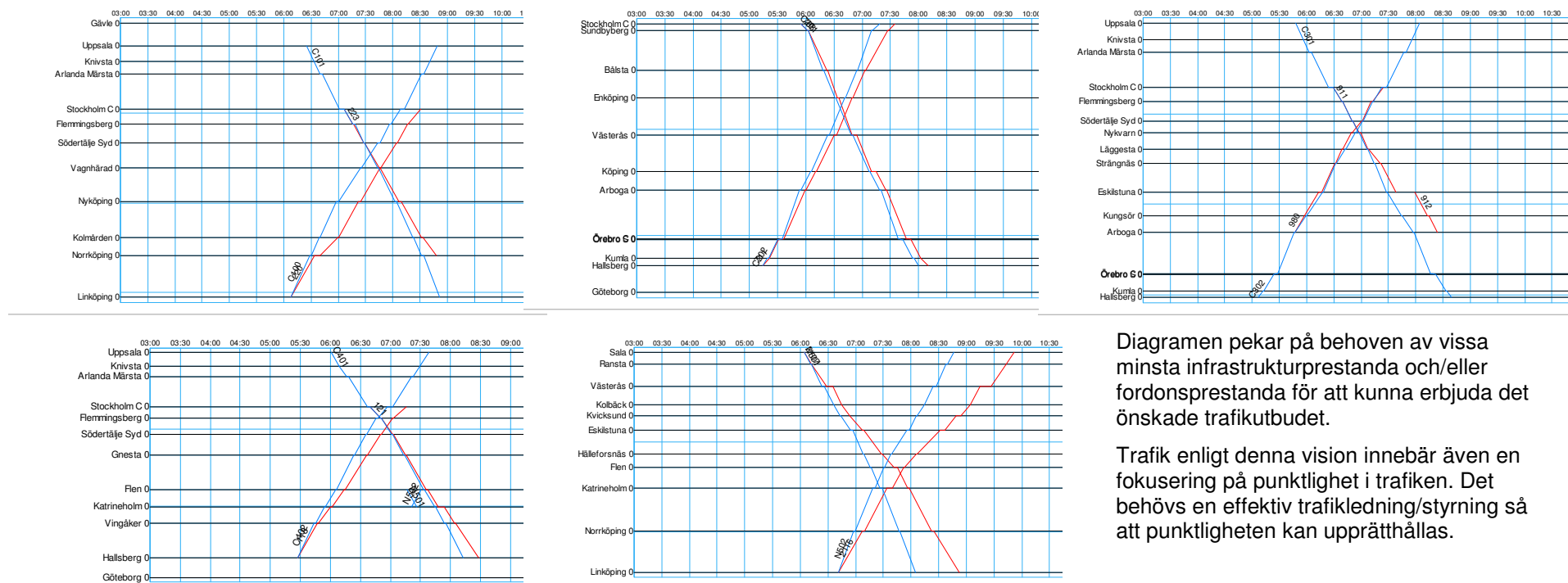
Effektiva vändningar i Uppsala, men sämre i Hallsberg.

8.4.5 Sala – Västerås – Eskilstuna – Katrineholm – Linköping



8.4.6 Jämförelser mellan tågens körtider idag och i vår vision

Följande diagram visar en jämförelse av tågens gångtider i visionen (blå grafer) relativt dagens situation (röda grafer). För visionen krävs som synes framförallt åtgärder för att snabba upp trafiken på sträckan Västerås – Eskilstuna – Katrineholm.



Diagrammen pekar på behoven av vissa minsta infrastrukturprestanda och/eller fordonsprestanda för att kunna erbjuda det önskade trafikutbudet.

Trafik enligt denna vision innebär även en fokusering på punktlighet i trafiken. Det behövs en effektiv trafikledning/styrning så att punktligheten kan upprätthållas.

8.4.7 Synkronisering med pendeltågstrafiken i Stockholm

I SLL:S TFP (se avsnitt 7.1) framförs behov av synkronisering med pendeltågstrafiken i Stockholm. Detta är ett naturligt. Dock kan konstateras att pendeltågstrafiken körs med relativt hög frekvens, 15 minuter idag och sannolikt 10 minuter i framtiden. Val av bytespunkter är dock väsentligt. Mest intressant borde vara pendeltågssystemets ytterpunkter Södertälje, Bålsta, Arlanda och mer centralt belägna punkter såsom Stockholm C och Älvsjö.

Det finns även behov av samordning på andra ställen där avgångsfrekvenserna är mindre, t.ex. med:

- Tåg i Bergslagen (TiB) i Västerås och Örebro
- Upptåget i Uppsala
- Dalabanan i Sala

Speciellt för TiB är visionen att kunna erbjuda direkta förbindelser Fagersta-Västerås-Stockholm.

8.4.8 Synkronisering med interregional trafik

Intressanta punkter för byten mellan regionaltågen i Mälardalen och interregional trafik är Stockholm/Uppsala, Sala, Hallsberg, Norrköping. Med det föreslagna trafiksystemet bedöms förutsättningen för synkronisering med interregional trafik vara relativt bra i dessa punkter.

Idag körs interregionala tåg Stockholm-Västerås-Hallsberg-Göteborg. Både i Mälardalen och Västra Götaland har de samtidigt funktion som regionaltåg. Detta koncept skulle kunna bibehållas även i framtiden, men innebär behov av synkronisering mellan regionaltågssystemen i dessa båda områden. Att låta vissa tåg i regionaltågssupplägget i Mälardalen betjänas av interregionala tåg bör vara möjligt utan egentlig nackdel för regionaltågssystemet. Kravet blir dock att de interregionala tågen har samma stoppmönster som regionaltågen, att de har tillräcklig sittplatskapacitet för att klara det regionala resandet och att de har tillräckliga prestanda för att följa regionaltågens tidtabeller.

Ett alternativ till ovanstående skulle kunna vara köra med separata snabbare interregionala tåg, som t.ex. i Mälardalen bara stannar i Västerås och Örebro förutom Stockholm.

8.4.9 Kommentarer om fordonsutnyttningen

Som visas i avsnitt 8.1.2 har lokal- och regional trafik kraftiga variationer i behov av kapacitet över dygnet. I högt trafik krävs betydligt fler fordon i trafik än under andra tider. Det innebär att stort antal fordon står uppställda mellan högt trafikperioderna och kvällstid. Antalet är väsentligt större än vad som kan motiveras t.ex. för fordonsunderhåll. Lördagar och sön-/helgdagar är behoven än mindre.

Vår uppfattning är att det borde vara möjligt och av intresse att utnyttja regionaltågsfordonen för interregional trafik då de inte utnyttjas i regionaltågstrafiken.

9 Infrastruktur och tåglägen

I denna rapport förtjänar Trafikverket ett eget, om än kort, kapitel eftersom Trafikverket ansvarar för en stor del av förutsättningarna för tågtrafiken, nämligen infrastrukturens prestanda och utnyttjande.

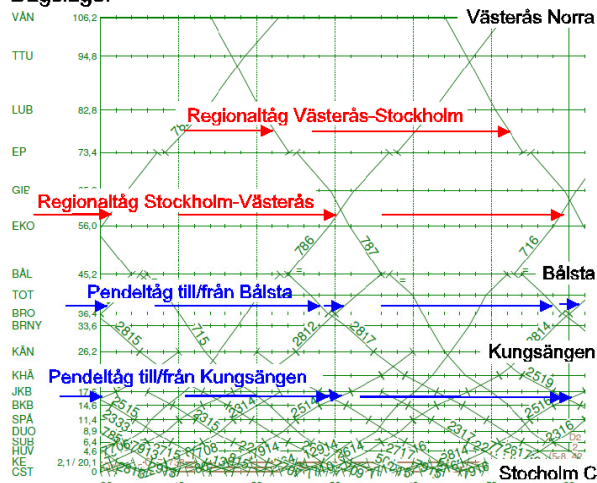
Trafikverket har även central roll i punktlighetsfrågor, information, satsningar i stationernas kundmiljöer, bättre planeringsprocesser för tidtabellsplaneringen, prioriteringskriterier mm.

9.1 Infrastrukturens prestanda

I infrastrukturens prestanda räknar vi in kapacitet, tillförlitlighet (underhållsstatus) och teknisk utformning. Det gäller såväl linjesträckorna som stationer, uppställningsplatser och depålokaliseringar. Som framgår av beskrivningarna i föregående kapitel är detta viktiga aspekter för Regionaltågstrafiken i Mälardalen, speciellt med avseende på kapacitet i Stockholm.

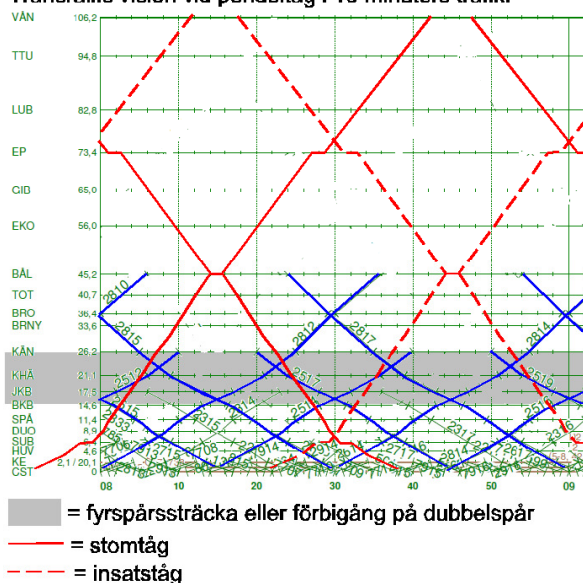
Inte minst beträffande Mälarbanan reses synpunkter på att kapaciteten måste höjas, att fyrspar är viktigt för att det skall vara möjligt att köra mer trafik. Närmare studium av dagens grafiska tidtabell för sträckan Stockholm-Västerås visar till vänster följande bild under högtrafik (kl 7-8). Till höger visas hur regionaltåg enligt vår vision (se avsnitt 8.4.2) skulle kunna passas in i detta mönster.

Dagsläge:



Figur 14; Dagens tidtabell mellan Västerås och Stockholm. Mycket dåliga anslutningar i Bålsta mellan regionaltåg och pendeltåg.

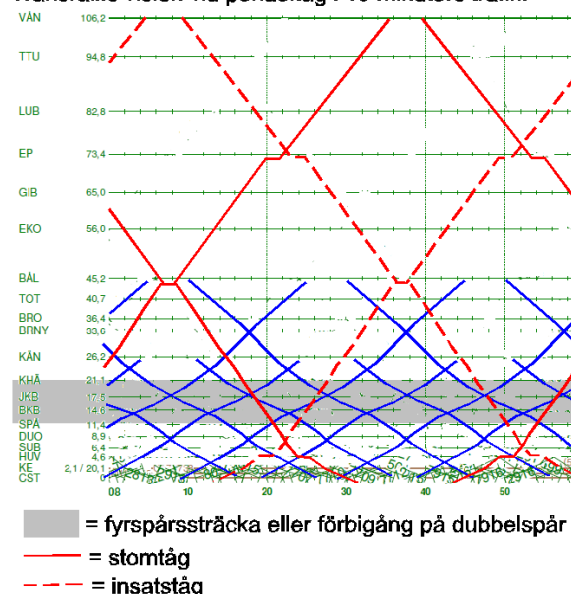
Transrail:s vision vid pendeltåg i 15 minuters trafik:



Figur 15; Tidtabell mellan Västerås och Stockholm, med relativt bra anslutningar i Bålsta mellan regionaltåg och pendeltåg.

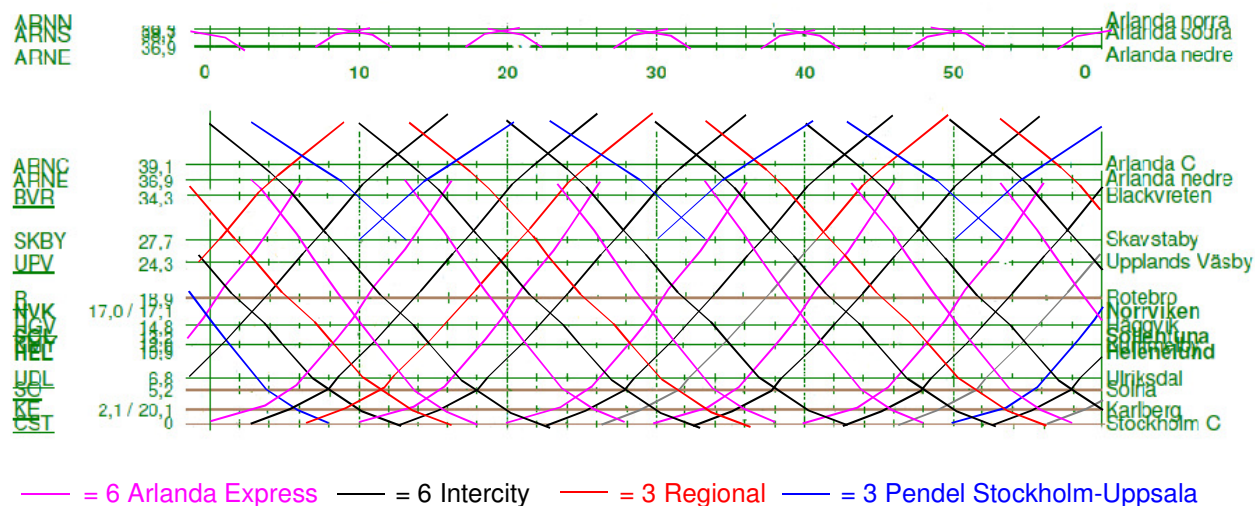
Figur 16; Vid tidtabell med pendeltåg i 10 minuterstrafik finns förutsättningar att skapa bra anslutningar i Bålsta mellan regionaltrafiken stomtåg och pendeltåg i vardera riktning.

Transrail:s vision vid pendeltåg i 10 minuters trafik:



Enligt vår åsikt bör det vara möjligt att på dubbelspåret Kungsängen-Solna utöka perioderna för halvtimmesstrafik för regionaltågen, ev att öka till tjugominuterstrafik ifall pendeltågstrafiken ökar till tiominuterstrafik. Såsom markerats i figurerna kräver visionen fyrspår eller förbigång på dubbelspår på sträckan Kungsängen-Spånga. I annat fall måste körtiden förlängas med ca 5 minuter. Synkroniseringen och tidtabellen kräver att tågen kan styras till relativt hög punktlighet.

I vår vision (se avsnitt 8.4) för den framtida Regionaltågstrafiken i Mälardalen föreslås att stomtågen på samtliga linjer söderifrån till Stockholm dras vidare till Arlanda-Uppsala. Detta skulle ge 3 regionaltåg i tjugominuterstrafik mellan Stockholm och Uppsala, vilket borde vara möjligt enligt följande graf.



Figur 17; Utkast till grafisk tidtabell Stockholm-Arlanda under högtrafik och med 3 regionaltåg i vardera riktning.

Graferna i avsnitt 8.4.6 beskriver bl.a. behovet av att stödja trafiksystemet med infrastruktur som delvis medger önskade gångtider mellan systemets noder. På vissa delsträckor behöver hastighetsnivån höjas, på andra är den tillräcklig redan idag.

Visionen pekar även på behovet av att ha tillräcklig spår- och plattformskapacitet i noderna.

Kommentar:

Trafikverket utvecklar järnvägsnät enligt samhällsekonomiska principer. RKM strävar efter att utveckla trafiken i mångt och mycket ur ett regionalpolitiskt perspektiv. Järnvägsföretagen, privata och offentliga, kör trafiken med företagsekonomiska principer som utgångspunkt. Det är inte givet att dessa olika principer leder till ett optimalt resultat för samhället som helhet. Vi upplever situationen som splittrad, tungarbetad och med otydlig inriktning för att nå de allmänt hållna nationella transportpolitiska målen.

Behovet av att göra samfälliga planer för utveckling av trafik och infrastruktur är mycket tydligt. Det är enligt vår mening anmärkningsvärt att detta inte tas upp i Kollektivtrafiklagen trots att behovet upprepats åtskilliga gånger i arbetena bakom lagen.

9.2 Tåglägestilldelning

Eftersom Trafikverket ansvarar för tåglägestilldelningen har verket avgörande betydelse på RKM:s möjligheter att skapa och långsiktigt säkerställa önskad tågtrafik.

Från de intervjuade RKM framförs orimligheten i den årliga spårlägestilldelningen och att den avgörs på samhällsekonomiska grunder. I detta sammanhang värderas dagliga regionalresor (arbetspendling och skolresor) betydligt lägre än interregionala resor (med hög andel tjänsteresor). Det är framförallt i den regionala tågtrafiken som det är behov av enkelhet i trafikmönstret och långsiktig stabilitet. Åsikten är att detta behöver prioriteras vid spårlägestilldelningen.

För övrigt är åsikten att samhällsekonomiska beräkningar är svåra att göra för tågtrafik. Resultaten av sådana kalkyler beror av beräkningsmodellernas avgränsningar, vilka är svåra att definiera eftersom trafikuppläggen har påverkan över stora områden och många trafikflöden. De regionala trafiksystemen påverkar de interregionala etc.

Frågan om tåglägestilldelning regleras i Järnvägslagen (se avsnitt 10.2.1), vilken i sin tur hänvisar till gällande Järnvägsnätbeskrivning (se avsnitt 10.2.2). Frågan om styv tidtabell har i dagsläget ingen specifik värdering avseende spårlägestilldelning.

9.3 Samverkansavtal mellan MÄLAB och Trafikverket

MÄLAB uppger att man är på väg att teckna samverkansavtal med Trafikverket för att reglera och organisera utvecklingen av regionaltågtrafiken så att den ska kunna etableras, vidmakthållas och utvecklas över tid.

Trafikverket har medverkat i utarbetandet av principtidtabeller för Trafikplan 2017.

Ett åtgärds paket för Mälardalen är under utarbetande:

- Trimning av signal- och spårssystem för ökad kapacitet, ökad hastighet och bättre punktlighet
- Bättre utnyttjande av banornas maxhastighet, generellt, men inte minst för fordon med prestanda 200 km/h
- Projekt för att anpassa plattformar till nya fordon

- Förbättrade kundmiljöer på stationerna och förbättrad information
- Projekt kring depåer för fordonsunderhåll och service samt uppställningskapacitet
- Utredning om nya stationsuppehåll
- Åtgärder på stationerna för snabba till- och frånkopplingar av fordon för kostnadseffektivare drift
- Åtgärder för snabbare omkörning av tåg
- Fyrspår Kallhäll-Tomtebodav

10 Referenser och valda utdrag ur dessa

10.1 Referenser

1. Färdplan 1.0 – Kollektivtrafikens roll i enhållbar samhällsutveckling, 2013-08-30
2. Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik, Partnersamverkan 2009-04-30
3. Ny trafik 2017 – MÅLAB dokument inkl bilagor
4. Produktionsvolym-Trafikplan-2017- MÅLAB 2012-12-06
5. MÅLAB presentation för NJS, 2013-12-04, och Almedalen 2014
6. Mål-och-behov-av-regional-tågtrafik MÅLAB PM 2011-11-03
7. Samverkansavtal trafikplan 2017 med bilagor, MÅLAB, 2014-06-15
8. Rapport-Utveckling-av-den-regionala-tågtrafiken, MÅLAB, maj 2012
9. SLL Beslut trafikpliktregional tågtrafik Östra-Sverige, TN 2014-0302, 2014-06-03
10. Trafikplan 2017 kompletterande underlag övriga trafiksystem, MÅLAB PM, nov 2012
11. Resandeprognos Mälardalen 2011, WSP, 2011-11-28
12. Attraktiv och effektiv tågtrafik i Mälardalen, Föreningen TIM-pendlare November 2103
13. Samråd om regional tågtrafik 2017, MÅLAB,
14. TiM avtal 2, 2002-12-02
15. TiM III avtal, 2010-06-01
16. Kollektivtrafiklagen, SFS 2010:1065, 2010-07-15
17. Ny kollektivtrafiklag, Proposition 2009/10:200, 2010-04-08
18. Förordning om kollektivtrafik, EG 1370/2007, 2007-10-23
19. Allmän trafikplikt – en vägledning, Partnersamverkan, juli 2011
20. Attraktiv och effektiv Regionaltågstrafik i Mälardalen, Föreningen TIM-Pendlare, nov 2013 – jan 2014
21. Samråd om framtida Regionaltågstrafik i Mälardalen, Föreningen TIM-Pendlare, 2014-05-06
22. Enkät, Föreningen TIM-Pendlare,
23. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län Beslutad 20120920
24. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län, September 2012
25. Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram, September 2012
26. Trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik Västmanlands län, September 2012
27. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län, Örebro Läns Landsting, 2012
28. Regionala trafikförsörjningsprogram, Utvärdering 2012, SKL januari 2013
29. Förordning för Transportstyrelsen, SFS 2008:1300, 2008-12-04

30. Marknadstillträde för långväga persontrafik på järnväg, Transportstyrelsen TSJ 2014-1653, maj 2014
31. Marknadstillträde i regional kollektivtrafik- Delrapport 1; Utformning och genom förande av trafikförsörjningsprogram, Transportstyrelsen, TSJ 2014-251, april 2014
32. Marknadstillträde i regional kollektivtrafik - Delrapport 2; Gemensamma funktioner, Transportstyrelsen, TSJ 2014-1614, maj 2014
33. Nyckeltalsanalys av järnvägsföretag 2010, Transportstyrelsen, PVJ12 001, 2012-05-14
34. Regleringsbrev för Transportstyrelsen 2014, Regeringsbeslut III 9, 2013-12-19
35. Riktlinje för Transportstyrelsens marknadstillsyn och marknadsbevakning inom kollektivtrafik- och järnvägsområdet, Transportstyrelsen, TSG 2012-1258, 2012-12-18
36. Nya tillträdesregler för lokal och regional kollektivtrafik – Analys av konsekvenser för trafik och ekonomi, WSP, Rapport 2009:7, 2009-03-06
37. Järnvägslag 2004:519 med uppdateringar
38. Beslut, överklaganden och yttranden avseende SLL beslut om allmän trafikplikt för regional tågtrafik i östra Sverige
39. Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken, Trafikanalys rapport 2013:13

10.2 Sammanfattande utdrag ur vissa av de ovanstående dokumenten

Rapporten baserar sig på ovanstående dokument, där många beskrivs övergripande i de ovanstående avsnitten. Nedan ges kompletterande detaljer ur vissa av dokumenten.

10.2.1 Järnvägslagen

3 kap. Tillstånd för järnvägsverksamhet

5 § För att organisera, men inte själv utföra, järnvägstrafik krävs tillstånd i form av auktorisation. Auktorisation krävs dock inte för Rikstrafiken.

6 § Auktorisation skall beviljas den som

1. har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att organisera järnvägstrafik, samt
2. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att organisera järnvägstrafik.

5 kap. Rätt att utföra och organisera trafik på järnvägsnät

2 § Ett järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra persontrafik på svenska järnvägsnät. Lag (2009:693).

2 a § Den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera persontrafik på svenska järnvägsnät. Lag (2009:693).

6 kap. Tilldelning av infrastrukturkapacitet

1 § En infrastrukturförvaltare är skyldig att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som enligt 5 kap. har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät och att på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt mot avgift tilldela denne infrastrukturkapacitet i enlighet med bestämmelserna i denna lag.

- En infrastrukturförvaltare får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som sökanden i samband med ansökan tillhandahåller om sina affärs- och driftförhållanden. I det allmänna verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

- Vid tilldelandet av infrastrukturkapacitet ska förvaltaren iaktta den tidsplan för tilldelningsförfarande som regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreskriver. Lag (2009:507).
- 3 § En infrastrukturförvaltare skall bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas skall förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.
- Järnvägsinfrastruktur får reserveras för viss järnvägstrafik endast om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att järnvägsinfrastrukturen reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.
- 5 § En infrastrukturförvaltare ska upprätta en beskrivning av det järnvägsnät förvaltaren råder över. Beskrivningen ska innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för tillträde till och utnyttjande av infrastrukturen och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet.
- Beskrivningen ska upprättas efter samråd med berörda parter. Beskrivningen ska offentliggöras, uppdateras regelbundet och ändras vid behov. Lag (2010:1916).
- 12 § Om en intressekonflikt mellan två eller flera sökande inte kan lösas, skall infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett förfarande för skyndsam tvistlösning.
- 13 § Om ansökningarna inte kan samordnas trots förfarande för samordning och tvistlösning, skall infrastrukturförvaltaren snarast förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad och ange under vilka tider så är fallet.
- Om det är uppenbart att det kommer att bli en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen inom kommande tågplaneperiod, får infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad, innan ett förfarande för samordning inleds enligt 10 §.
- 14 § Den som betalar en extra avgift enligt 7 kap. 3 § har företräde vid tilldelningen av överbelastad infrastruktur.
- 19 § Ett tågläge skall tilldelas för en tågplaneperiod i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge skall inte anses som överlåtet om den som inte är järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.
- Den som har överlåtit ett tågläge får vägras tilldelning av tåglägen vid samma eller nästkommande tågplaneperiod.
- 21 § Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och en infrastrukturförvaltare om utnyttjande av infrastruktur för längre tid än en tågplaneperiod (ramavtal) kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller avtalet på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

10.2.2 Järnvägsnätbeskrivning, JNB 2014

Järnvägsnätbeskrivningen innehåller:

- krav på sökande samt principer för rätten att bedriva trafik, licens, säkerhetsintyg, trafikeringsavtal
- beskrivning av infrastrukturen, det vill säga trafikplatser, spårvidd, lastprofil, axellast, lutning, elektrifiering, hastighet, kommunikationssystem
- regler för ansökan om infrastrukturkapacitet samt principer och kriterier för tilldelning av kapacitet
- avgiftssystem, inklusive avgifter för vissa särskilt angivna tjänster.

Kap 4. Tilldelning av kapacitet

Bilaga 4.2 - Prioriteringskriterier

Prioriteringskriterierna använder beräkning av samhällsekonomiska kostnader för tre typer av objekt som behandlas i kapacitetstilldelningsprocessen: tåglägen, associationer och banarbeten.

2.1 Grundläggande princip

Den grundläggande principen för Trafikverkets prioriteringskriterier är att välja den lösning av konflikter mellan sökande som ger den största samhällsekonomiska nyttan. Detta förutsätter att det finns motstridiga intressen som inte låter sig lösas utan användning av prioriteringskriterierna som argument under samordning eller som grund för fastställande av tågplanen.

Prioriteringskriterierna anger ingen specifik prioritering mellan tåg. Inget tåg är prioriterat före ett annat. Prioriteringskriterierna pekar ut den lösning som ska förordas med hjälp av en beräkningsmodell. Modellen bygger på en rad förenklingar och schabloner, vilket beskrivs i bilagans avsnitt 6.3 (Beräkningsmodell för samhällsekonomiska kostnader).

Kortfattat anges följande modell vid intressekonflikt mellan persontåg:

	B	C	D	E
	Transport-tidskostnad (kr/tim)	Transport-avståndskostnad (kr/km)	Förskjutningstid [min]	Ej tåglägesgräns (% av bastid)
Storpendel	764	52	695	15%
Regio-max	314	38	255	15%
Regio-standard	141	16	165	20%
Regio-låg	788	44	113	30%
Regio-mini	253	36	16	40%
Fjärr-express	193	16	642	20%
Fjärr-standard	43	12	312	25%
Fjärr-låg	406	44	156	35%
Fjärr-mini	69	14	29	45%

Bastid=Tågets körtid utan trängsel

Kostnad ej tågäge = Sträcka*B+Bastid*(1+E)

Förskjutningskostnad =Förskjutningstid*E

Ingen kostnad vid brott mot styv tidtabell

Vid intressekonflikt väljs det alternativ som ger den lägsta kostnaden enligt modellen.

Tabell 5; Trafikverkets nuvarande samhällsekonomiska modell för val vid intressekonflikt om tågläge.

Modellen är svårtolkad. Trafikverket skriver att beräkningsmodellen är en kraftig förenkling av verkligheten och att avvikelserna mellan modellen och verkligheten i många fall kan bli avsevärda. I fall där avsevärda felberäkningar uppstår är det möjligt för den sökande att lägga fram information för att påvisa att modellens kraftiga schablonisering av verkligheten orsakat felberäkning.

10.2.3 Kollektivtrafiklagen, SFS 2010:1065, 2010-07-15 med ändringar t.o.m. SFS 2012:437

2 kap. Regional kollektivtrafik

- 8 § Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.
- 9 § Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län.
- Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. I de fall ett landsting ensamt är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.
- 10 § Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av:
1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
 2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
 3. åtgärder för att skydda miljön,
 4. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
 5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer,
 6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksferdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.
- 3 kap. Befogenheter för behöriga myndigheter
- 1 § Den regionala kollektivtrafikmyndigheten är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet.
- En regional kollektivtrafikmyndighet får även, efter överenskommelse med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område.
- Ett beslut enligt denna paragraf får endast avse regional kollektivtrafik.
- 4 § Ensamrätt får inte medges som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt.
- 4 kap. Krav på kollektivtrafikföretag m.fl.
- 1 § Ett kollektivtrafikföretag som har för avsikt att på kommersiell grund bedriva kollektivtrafik ska anmäla detta till berörd regional kollektivtrafikmyndighet. Detsamma gäller när ett kollektivtrafikföretag avser att upphöra med att bedriva sådan trafik.
- Om anmälan berör trafik i fler än ett län, ska den mottagande kollektivtrafikmyndigheten informera övriga berörda myndigheter.
- 2 § Ett kollektivtrafikföretag ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.
- 6 kap. Överklagande
- 2 § Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten.

10.2.4 Ny kollektivtrafiklag, Proposition 2009/10:200, 2010-04-08

Nedanstående utgör brottstycken av texterna i propositionen inför Kollektivtrafiklagen, vilka vi uppfattar som relevanta i detta sammanhang. Det görs med förbehåll att vi kan ha missat något som kan bedömas som väsentligt och/eller att brottstyckena kan upplevas ha ryckts ur sitt sammanhang.

Kap 2 Lagtext

Det är värt att notera att förslaget till ändringar av lagtexter inte omfattar Plan- och Bygglagen. Dock sägs i kapitel 6.2 att trafikförsörjningsprogrammen som tas fram bör kunna användas såväl i samband med fysisk och annan samhällsplanering som vid planering av infrastruktur på lokal, regional och nationell nivå.

Kap 4.5 Transportpolitiska mål

Förslagen och bedömningarna i propositionen utgår från de mål som riksdagen beslutat ska gälla för transportpolitiken och de preciseringar av målen som regeringen fastställt.

Kollektivtrafiken utgör ett viktigt medel som på flera sätt kan bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet.

En väl fungerande linjetrafik för personresor är nödvändig för att människor ska ha en god tillgänglighet. Det gäller för såväl städer som landsbygd fast på lite olika sätt.

Det behövs en väl fungerande samordning av olika sorters kollektivtrafik för att utnyttja offentliga medel optimalt i syfte att skapa tillgänglighet.

De fem vägledande transportpolitiska principerna skall även fortsättningsvis vara vägledande när styrmedel väljs och ekonomiska medel prioriteras och anslås:

- Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras.
- Beslut om transportproduktionen bör ske i decentraliserade former.
- Samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas.
- Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

Transportlösningar omfattar ofta flera olika färdmedel i res- och transportkedjor. Ett användarorienterat och trafikslagsövergripande synsätt bör därför bygga på hur hela resan eller transporten kan bli så bra som möjligt ur såväl effektivitets- som hållbarhetsperspektiv.

Kap 5 Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik förbättras

5.1 Genom riksdagens beslut 2009 om ett stegvis marknadsöppnande har etableringsmöjligheterna på järnväg utvidgats till att omfatta i princip hela marknaden för persontrafik och järnvägsföretag kan konkurrera om all tillgänglig spårkapacitet inför den tågplan som tar sin början i december 2011. Några formella tillträdesbegränsningar som syftar till att ge eller upprätthålla exklusiva rättigheter finns därmed inte kvar inom denna gren av kollektivtrafiken.

5.2 Regeringen konstaterar att flertalet remissinstanser haft mer eller mindre omfattande kritik mot förslaget i SOU 2009:39 till den s.k. trafikförklaringsmodellen för marknadstillträde. Modellen innebar att den kommersiella trafiken ska få etablera sig före den offentligt initierade kollektivtrafiken. Regeringen delar uppfattningen att det finns för stor osäkerhet om resenärerna kommer att ha tillgång till en tillfredsställande kollektivtrafikförsörjning – och vilka konsekvenserna blir för kommuners och landstings ekonomi – om den modellen skulle genomföras.

RKM bör ansvara för att ta initiativ till att etablera regional kollektivtrafik. Nyttan av myndigheternas ingripande ska alltid motivera, stå i proportion till, det eventuella men som ingripandet ger upphov till. Däremot behöver myndigheten inte avvakta kommersiella initiativ till att etablera kollektivtrafik.

Kollektivtrafikföretag bör fritt få etablera kommersiell kollektivtrafik förutsatt att de har sådana grundläggande tillstånd för verksamheten som krävs.

De senaste decenniernas utveckling av kollektivtrafiken har inneburit bättre samordning på grund av att trafikhuvudmännen i respektive län har fått ett samlat ansvar och ökad kostnadseffektivitet genom upphandling av utförandet. Regeringen anser att de gjorda landvinningarna bör värnas, men delar också kollektivtrafikbranschens uppfattning att ett nytt förhållningssätt är nödvändigt för att sektorn även fortsättningsvis ska kunna utvecklas i positiv riktning och på ett effektivt sätt bidra till att nå uppsatta mål.

Regeringens beslut att tillåta Norrtåg och Öresundståg innebar ett aktivt ställningstagande med innebörd att inte skydda kommersiell trafik när ett utökat och av samhället kompletterande utbud kan anses vara till gagn för resenärerna och för samhället i övrigt.

För den kollektivtrafik som domineras av vardagligt resande finns tydliga skäl för att RKM ska kunna agera med stor befogenhet för att se till att en sådan trafik etableras. Skälen är att det behövs mer kollektivtrafik än vad som är kommersiellt lönsamt, men också att det behövs en samordning av regional kollektivtrafik inom ett visst område för att det ska vara attraktivt för resenärerna att välja kollektivtrafik. Det betyder att RKM ska ha bra möjligheter att agera genom att utge ersättning till kollektivtrafikföretag i syfte att skapa en god kollektivtrafikförsörjning. RKM ska därför även fortsättningsvis ha befogenhet att agera utan att först behöva avvakta initiativ från kommersiella kollektivtrafikföretag.

De skilda förutsättningarna i landet gör att RKM fortsatt bör ha stor frihet att besluta om det offentliga åtagandet avseende kollektivtrafik i länet. RKM bör dock hantera sin befogenhet ansvarsfullt eftersom deras åtgärder riskerar att få negativa samhällsekonomiska effekter om åtgärderna blir alltför långtgående. Nyttan av åtgärd ska alltid motivera den eventuella belastning på samhällsekonomin som uppstår.

Såväl offentligt initierad som kommersiellt bedriven kollektivtrafik har viktiga egenskaper att tillföra det samlade kollektivtrafikutbudet. Tillträdet till kollektivtrafikmarknaden bör vara öppet för alla som har grundläggande verksamhetstillstånd.

Det är viktigt att de inblandade parterna kontinuerligt diskuterar förhållandet mellan trafik som är initierad av det offentliga och trafik som kommersiella marknadsaktörer initierar. Dessutom behöver avtalsformerna för den kollektivtrafik som RKM väljer att skriva avtal om utvecklas och anpassas för de aktuella förhållandena i varje fall. Det bör pågå en ständig diskussion mellan offentliga organ och kollektivtrafikföretag om vem som ska bestämma över faktorer som linjeutbud och kvalitet samt hur riskerna ska fördelas mellan avtalsparterna; allt för att sätta resenärens bästa i centrum och för att använda offentliga medel effektivt.

Kap 6 Ansvar för regional kollektivtrafikmyndighet

6.2 Det är på lokal och regional nivå som beslut om målsättning och ambitionsnivå för kollektivtrafiktjänster av allmänt intresse i länet ska fattas. Det är RKM som ansvarar för att uttrycka och konkretisera detta i trafikförsörjningsprogrammet utifrån de behov som finns i länet.

Ur ett resenärsperspektiv är det viktigt att trafikförsörjningsprogrammen blir trafikslagsövergripande och omfattar såväl upphandlad som kommersiell kollektivtrafik.

RKM ska i samband med utarbetandet av programmen föra en dialog med operatörer, kollektivtrafikföretag och andra intressenter. Därefter kan programmen användas som information till operatörer och andra intressenter om RKM:s syn på den långsiktiga utvecklingen och på var samhället kommer att upphandla kollektivtrafik. Därigenom ges aktörer som vill bedriva kommersiell trafik en möjlighet att investera i kompletterande kommersiella trafiklösningar.

För att skapa goda möjligheter för mer långväga resande till och från dessa områden bör RKM med ett hela-resan-perspektiv beakta hur den regionala trafiken länkas samman med kommersiell interregional trafik i mer trafiktäta områden.

Kap 7 Befogenhet för regional kollektivtrafikmyndighet

7.2 RKM är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet och/eller i överenskommelse med andra sådana myndigheter i det gemensamma området.

7.3 RKM:s beslut om allmän trafikplikt får endast avse regional kollektivtrafik.

För att minska den samhällsorganiserade kollektivtrafikens bundenhet av administrativa gränser men samtidigt skydda den interregionala kollektivtrafikmarknaden, vars trafik i första hand ska vara kommersiell, bör RKM:s befogenhet att anordna trafik som sträcker sig över fler än ett län knytas till trafik som domineras av vardagsresande och som därmed funktionellt är att betrakta som regional kollektivtrafik.

Eftersom regional och interregional trafik alltmer integreras bör det, som nyss framgått, vid bedömningen av huruvida en åtgärd ryms inom befogenheten vara tillräckligt att resmönstret till övervägande del är av vardagskaraktär.

Regeringen avser att noggrant följa och utvärdera utvecklingen, och vid behov vidta ytterligare åtgärder, för att säkerställa att kommersiell kollektivtrafik inte otillbörligt trängs undan av offentligt initierad trafik.

7.5 Det huvudsakliga syftet med den möjlighet att överklaga ett beslut om allmän trafikplikt som föreslås i denna proposition är att införa en möjlighet till kontroll av att RKM håller sig inom sin befogenhet när de ombesörjer offentligfinansierad trafik.

Ensamrätt som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt förbjuds.

7.7 Innebörden av att beslut om allmän trafikplikt fattas i särskild ordning är att myndigheten först slår fast vilka krav, t.ex. på kvalitet, omfattning eller prissättning, som ska uppfyllas avseende en viss trafik för att i ett senare skede ingå avtal om trafiken.

Utgångspunkten för RKM:s åtgärder när det gäller avtal om allmän trafik är det TFP som beskrivits i kapitel 6. I TFP ska det gå att utläsa vilka behov av kollektivtrafik som myndigheten anser finns för dess län. Alla allmänna trafikplikter ska gå att härleda ur trafikförsörjningsprogrammet.

Av den föreslagna kollektivtrafiklagens definition av avtal om allmän trafik, vilken anknyter till den i EU:s kollektivtrafikförordning, följer att ett sådant tillhandahållande alternativt kan ske i egen regi.

Kap 9 Statliga uppgifter på kollektivtrafikområdet

9.2 Trafikverket har i uppdrag att verka för kollektivtrafikens utveckling.

Kap 10 Krav på den som utför eller organiserar kollektivtrafik

10.4 I första hand är det kollektivtrafik-branschens ansvar att utveckla gemensamma standarder för betalsystem.

I ett system med ett öppnare marknadstillträde fordras att järnvägsföretagen deltar i ett samordnat informationssystem för att resenären på ett enkelt sätt ska kunna få samlad information om all kollektivtrafik i länet och kunna planera sin resa.

Det är betydelsefullt med en nationell standard för betalsystem inom kollektivtrafiken.

Kap 11 Tillsyn och domstolsprövning mm

- 11.2 RKM ska ges stora befogenheter att vidta åtgärder för att åstadkomma en tillräcklig kollektivtrafik såväl inom länet som över länsgräns, under förutsättning av att trafiken kan betecknas som regional. Med befogenheten följer ett tydligt ansvar. Om myndigheterna i sitt beslutsfattande brister i fullgörande av detta ansvar och över sina befogenheter, t.ex. genom att besluta om en allmän trafikplikt som gäller interregional trafik, bör en möjlighet att kräva rättelse finnas att tillgå.

Rätt att klaga bör tillkomma sådana kommersiella operatörer på kollektivtrafikmarknaden vars konkurrensförutsättningar direkt påverkas av RKM:s beslut att ingripa på marknaden.

10.2.5 TSFS 2012:2

I Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2012:2 om marknadstillträde för kommersiell trafik sägs bl.a. att:

- 4§/5§ En anmälan från ett kollektivtrafikföretag om att det har för avsikt att på kommersiell grund bedriva/upphöra bedriva kollektivtrafik ska vara den regionala kollektivtrafikmyndigheten tillhanda senast 21 dagar innan kollektivtrafiken påbörjas/upphör. Av anmälan ska framgå på vilken eller vilka linjer företaget avser att bedriva kollektivtrafik samt när kollektivtrafiken påbörjas/upphöra.
- 7§ Information om trafikutbud ska, om det inte finns särskilda skäl för det, lämnas senast 21 dagar innan trafiken påbörjas, ändras eller upphör.

Kommentar:

Med 4§/5§ är det naturligt att RKM upplever det som en omöjlighet att bedriva allmän kollektivtrafik baserad på kommersiell trafik.

11 Definitioner

Begrepp	Definition
Allmän bestämmelse	Åtgärd som utan diskriminering tillämpas på alla kollektivtrafiktjänster av samma slag inom ett givet geografiskt område som en behörig myndighet ansvarar för. <i>(EU:s Kollektivtrafikförordning)</i>
Allmän kollektivtrafik	Kollektivtrafik som drivs med samhällssubventioner
Allmän trafik	Avtalsreglerad trafik som RKTM tar ansvar för genom tecknat avtal med trafik-företag eller utför i egen regi och som står till allmänhetens förfogande med gällande färdbevis. <i>(Partnersamverkan)</i>
Allmän trafikplikt	Krav som en behörig myndigheter definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett järnvägsföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på sammavillkor. <i>(EU:s Kollektivtrafikförordning)</i>
Avtal om allmän trafik	Ett eller flera dokument som är rättsligt bindande och som bekräftar att en behörig myndighet och ett järnvägsföretag har enats om att låta detta järnvägsföretag sköta och tillhandahålla kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt. Beroende på medlemsstatens lagstiftning kan avtalet också bestå i ett beslut som har fattats av den behöriga myndigheten och - som utgörs av en lag eller annan författning, eller - som innehåller de villkor på vilka den behöriga myndigheten själv tillhandahåller tjänsterna eller låter något internt företag tillhandahålla tjänsterna. <i>(EU:s Kollektivtrafikförordning)</i>
Avtalsreglerad trafik	Trafik som RKM tar ansvar för genom avtal med ett eller flera järnvägsföretag. Efter den 1 januari 2012 har avtalsupprättandet föregåtts av RKMs beslut om allmän trafikplikt. Avtalsreglerad trafik kan vara både lönsam och olönsam. <i>(Partnersamverkan)</i>
Behörig myndighet	En eller flera medlemsstaters offentliga organ, eller grupp av offentliga organ, med befogenhet att ingripa på kollektivtrafikmarknaden inom ett avgränsat geografiskt område, eller ett organ som tillerkänts sådan befogenhet. <i>(EU:s Kollektivtrafikförordning)</i>
Betalsystem	System för att administrera transaktioner mellan försäljningskanaler och resenären, genom betalning med bankkort eller specialkort, kontant, järnvägsföretagets eget kort etc. <i>(SOU 2008:92)</i>
Direkttilldelning	Tilldelning av avtal om allmän trafik till ett järnvägsföretag utan konkurrensutsatt anbudsförfarande. <i>(EU:s Kollektivtrafikförordning)</i>
Direktåg	Insatståg som passerar en eller flera stationer. <i>(MÄLAB)</i>
Effektiv knutpunkt Effektiv bytespunkt	Plats där regionaltåg i respektive riktning möts. I dessa punkter går det att skapa effektiva anslutningar mot andra tåglinjer och annan kollektivtrafik. <i>(Transrail)</i>
Ensamrätt	Ett järnvägsföretags rätt att bedriva kollektivtrafik på en sträcka, inom ett nät eller inom ett visst område utan att andra företag har sådan rätt. <i>(EU:s Kollektivtrafikförordning)</i>

Begrepp	Definition
Ersättning för allmän trafikplikt	Varje förmån, särskilt ekonomisk, som en behörig myndighet direkt eller indirekt ger med hjälp av offentliga medel under den period den allmänna trafikplikten genomförs eller i anslutning till denna period. (EU:s Kollektivtrafikförordning)
Fordonsinnehavare	Den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt använder eller upplåter ett järnvägsfordon och är registrerad som fordonsinnehavare i det nationella fordonsregistret. (Järnvägslagen)
Infrastrukturförvaltare	Den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen. (Järnvägslagen)
Insatståg	Insatståg är en komplettering av stomtåg på en linje och går hela eller delar av linjen som stomtågen. Insatståg har samma uppehållsmönster som stomtågen på linjen. (MÅLAB)
Integrerad kollektivtrafik	Transporttjänster som inom ett fastställt geografiskt område är sammanbundna med varandra, med en enda informationstjänst, taxa och tidtabell. (EU:s Kollektivtrafikförordning)
Internationell persontrafik	Persontrafik mellan olika stater inom EES samt Schweiz med tåg vars samtliga vagnar passerar minst en nationsgräns och vars främsta syfte är att befordra passagerare mellan stationer i skilda stater inom EES samt Schweiz. (Järnvägslagen)
Internt företag	En i rättsligt hänseende fristående enhet som den behöriga lokala myndigheten – eller om det gäller en grupp av myndigheter åtminstone en behörig lokal myndighet – kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar. (EU:s Kollektivtrafikförordning)
Järnvägsfordon	Drivfordon och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår och som består av ett eller flera delsystem eller delar av delsystem. (Järnvägslagen)
Järnvägsföretag	Den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik. (Järnvägslagen)
Järnvägsinfrastruktur	I denna rapport om regionaltågstrafik använder vi detta begrepp för ett kollektivtrafik-företag som utför järnvägstrafik. Spår-, signal- och säkerhetsanläggningar avsedda för järnvägstrafik, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande. (Järnvägslagen)
Järnvägsnät	Järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare. (Järnvägslagen)
Järnvägssystem	Järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen. (Järnvägslagen)
Kollektivtrafik	Persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. (EU:s Kollektivtrafikförordning)
Kollektivtrafik	I förväg organiserade och regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler. (KOLL framåt)

Begrepp	Definition
Kollektivtrafikbranschen	Alla aktörer som genomför eller skapar förutsättningar för kollektivtrafik, till exempel trafikhuvudmän, järnvägsföretager, taxi, fordonstillverkare, branschorganisationer, resenärsorganisationer, kommuner, landsting och regioner samt statliga verk. <i>(KOLL framåt)</i>
Kollektivjärnvägsföretag	Ett offentligt eller privat företag, eller en offentlig eller privat företagsgrupp, som bedriver kollektivtrafik, eller ett offentligt organ som tillhandahåller kollektivtrafiktjänster. <i>(EU:s Kollektivtrafikförordning)</i>
Kollektivtrafikförvaltning	Organisatorisk enhet som har utförandeansvaret för de uppgifter som åligger RKM.
Kommersiell trafik	Kollektivtrafik som drivs utan samhällssubventioner
Kommersiell trafik	Trafik som inte regleras genom avtal med offentliga organ. Kommersiell trafik bedrivs av ett järnvägsföretag utifrån rent marknadsmässiga bedömningar. <i>(Partnersamverkan)</i>
Lönsam trafik	Trafik vars kostnader täcks av trafikens egna biljettintäkter. <i>(Partnersamverkan)</i>
Mälardalen	Här avses Östra Mellansverige inkl Östergötland men ej Gävleborg även om SJ tågtrafik Gävle-Uppsala-Stockholm-Linköping har betydelse för trafikförsörjningen i regionen.
Olönsam trafik	Trafik vars kostnader inte täcks av trafikens egna biljettintäkter. <i>(Partnersamverkan)</i>
Pendeltåg/Pendeltågstrafik	Regional tågtrafik avsedd för resande på kortare avstånd, vanligtvis tät trafik (15-30 minuterstrafik) och som är helt integrerad med anslutande buss- och spårtrafik. I MÅLAB:s område definieras SL:s Pendeltåg, Upptåget och Östgötapendeln som pendeltågstrafik. <i>(MÅLAB)</i>
Prissystem	Strategin för att sätta priser i kollektivtrafiken, t.ex. avståndstaxa, differentierat pris eller takpris
Regional Kollektivtrafikmyndighet (RKM/RKTM)	De regionala kollektivtrafikmyndigheterna och deras dotterbolag.
Regional tågtrafik	Tågtrafik som äger rum inom ett län eller, om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov. <i>(Kollektivtrafiklagen)</i>
Regionaltåg	Regional tågtrafik som inte är pendeltågstrafik, dvs trafik för lägre avstånd och/eller i glesbygd och som vanligtvis endast gör uppehåll i kommunhuvudort. <i>(MÅLAB)</i>
Regleringsorgan	Organ som utsetts enligt artikel 30 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur. <i>(Järnvägslagen)</i>
Restidskvot	Förhållandet mellan restiden med kollektivtrafik och bilrestiden för en viss resrelation.
SLL	Stockholms Läns Landsting

Begrepp	Definition
Stomtrafik/stomtåg	I en lokal/regional stomtrafik ingår de tåg (stomtåg) som vanligtvis regelbundet (vanligtvis en gång i timme) trafikerar en linje under dagen.
Storregionalt stomnät	Ett för länen gemensamt definierat nät av regional tågtrafik med regionaltåg vars trafik uppfyller ett antal funktionella krav avseende stabilitet, turtäthet, integration med övrig kollektivtrafik mm. För åren efter 2017 beskrivet i MÅLAB:s planeringsdokument Trafikplan 2017. (MÅLAB)
Styv tidtabell Takttidtabell	En trafikering med avgångar på regelbundna tider varje timme.
Taxa (pris)	Avgiften för kollektivtrafikresor
TiM	Samverkan avseende planering, marknadsföring och försäljning mellan SJ AB och de regionalt kollektivtrafikansvariga i Stockholm – Mälardalenregionen.
TiM AB	Tåg i Mälardalen AB, ett bolag för samverkan och marknadsföring som ägs gemensamt av SJ AB och MÅLAB.
Trafikförsörjningsprogram (TFP)	
Tågläge	Den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod. (Järnvägslagen)
Tågplan	Plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period. (Järnvägslagen)
Underhållsansvarig enhet	Den enhet som har ansvaret för underhållet av ett järnvägsfordon och som är registrerad som sådan i fordonsregistret enligt 8 kap. 8 a §. Lag (2012:436) (Järnvägslagen)
Värde	Det belopp som motsvarar ett eller flera järnvägsföretags totala ersättning, exklusive mervärdesskatt, för en tjänst, en linje, ett avtal om allmän trafik eller ett ersättningssystem inom ramen för kollektivtrafiken, inklusive alla slag av ersättning från myndigheterna, och sådan inkomst från biljettförsäljning som inte överlämnas till den behöriga myndigheten i fråga. (EU:s Kollektivtrafikförordning)

12 Bilaga, Schweiziska Bahn 2000

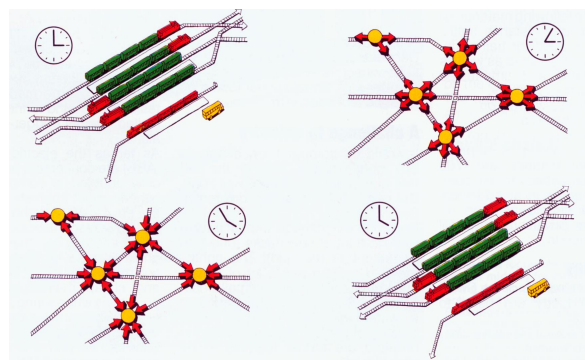
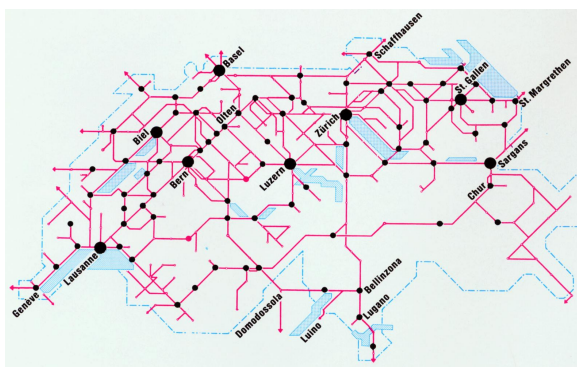
Nedan ges en kort information om schweiziska Bahn 2000, vilket används som mall för mint utkast till vision för den framtida tågtrafiken i Mälardalen (se avsnitt 8.4)

”Mehr Bahn für die Schweiz; häufiger, rascher, direkter, bequemer“

Schweiziska ”Bahn 2000” skiljer sig från de svenska och engelska modellerna. Detta koncept för utveckling av järnvägen fokuserar inte på organisatoriska förändringar utan på en konkret plan för att skapa ett trafiksystem, som bedömts vara attraktivt för resenärerna och önskvärt för samhället. Utvecklingsprogrammet godkändes genom en folkomröstning 1987.

”Bahn 2000” utgör en samlad strategi och plan för utvecklingen av de schweiziska järnvägarna. Utifrån syftet att stärka järnvägens konkurrenskraft inom såväl person- som godstransporter utgör ”Bahn 2000” en målmedveten plan för utvecklingen av järnvägens trafiksystem, infrastruktur och fordon

Inom persontrafiken innebär konceptet att införa takttrafik, en systemtidtabell, samt att synkronisera trafiken på olika linjer (interregionalt, regionalt och lokalt) så att goda anslutningar erhålles i det totala trafiksystemets knutpunkter.



Trafikstart för etapp 1 gjordes 2004-12-12. Ett år senare noterades en ökning av antalet interregionalt resande med +7,5% och antalet passagerarkilometer med +9,4%. Etapp 2 avses färdig 2020 och ge en ökning av antalet resande med 20%.

Ytterligare information om Bahn 2000 går exempelvis att finna på SBB hemsida under länken ”<http://mct.sbb.ch/mct/bahn2000>”.

Även om ”Bahn 2000” inte fokuserar på effektivisering genom förändrad organisatorisk struktur och konkurrensutsättning, så är det inte osannolikt att ytterligare förbättringar skulle kunna nås genom att lägga till sådana aspekter.