

REDOVISNING

2015-01-30

Ärendenr: TRV 2014/919



TRAFIKVERKET

Trafikverket

Besöksadress:
Telefon:
Texttelefon: 0243-750 90
www.trafikverket.se
registrator@trafikverket.se

Charlotte Högnelid, Ska

Direkt: 010-123 12 49
Mobil:

Diariet
Enligt sändlista

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 1, Järnvägsnätsbeskrivning 2016

Detta dokument sammanfattar de yttranden som framfördes i samrådet inför avvikelsemeddelande 1, Järnvägsnätsbeskrivning 2016 och Trafikverkets respons på dessa.

Jennica Sjöstedt
Chef Trafik, Affärsutveckling

SÄNDLISTA

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet
Transdev Sverige AB
Branschorganisationen Tågoperatörerna
Svensk kollektivtrafik
Stockholms läns landsting Trafikförvaltningen
Trafikverkets webbplats

Innehållsförteckning

Redovisning av samrådssvar, samråd om avvikelsemeddelande 1, Järnvägsnätsbeskrivning 2016	1
Sändlista	2
Allmänt	3
Yttrande från Svensk kollektivtrafik	3
Yttrande från Branschföreningen Tågoperatörerna.....	3
Bilaga 4.2 – Prioriteringskriterier	3
Yttrande från Stockholms läns landsting Trafikförvaltningen	3
Yttrande från Sörmlands kollektivtrafik	4
2.1 Grundläggande princip	6
Yttrande från Transdev Sverige AB.....	6
5 Kostnadsparametrar	6
Yttrande från Transdev Sverige AB.....	6
5.1 kostnadsparametrar för tåg.....	8
Yttrande från Transdev Sverige AB.....	8
5.2 kostnadsparametrar för associationer	8
Yttrande från Transdev Sverige AB.....	8
6.1 Konfliktlösta alternativ	10
Yttrande från Transdev Sverige AB.....	10

Allmänt

YTTRANDE FRÅN SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Svensk kollektivtrafik har inga invändningar mot de föreslagna förändringarna.

YTTRANDE FRÅN BRANSCHFÖRENINGEN TÅGOPERATÖRERNA

Branschföreningen Tågoperatörernas bifogade brev, ställt till Trafikverkets generaldirektör innehåller frågor som inte går att härleda till samrådsunderlaget så av den anledningen kommer skrivelsen i stället att hanteras i pågående diskussioner mellan Trafikverket och branschföreningen.

Bilaga 4.2 – Prioriteringskriterier

YTTRANDE FRÅN STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING TRAFIKFÖRVALTNINGEN

Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting har följande synpunkter med anledning av avvikelsemeddelande 1 för Järnvägsnätsbeskrivningen 2016.

Trafikförvaltningen konstaterar att Trafikverket har infört en ny kategori, storpendel, för att kunna ge högt en något högre prioritering för de tyngsta pendeltågsavgångarna i storstadsområdena. Detta tycker vi är en ändring till det bättre.

Trafikförvaltningen saknar dock fortfarande en värdering av nyttan med en taktfast trafik i samband med kapacitetstilldelningen. Jämna intervaller i kollektivtrafiken är inte enbart en komfortfråga för resenärerna, utan är i många fall en nödvändighet eftersom trafiken ingår i ett större system som är uppbyggd efter en viss takt. Resor i kollektivtrafiken inom ett urbant område kräver ett nätverk av sinsemellan anslutande linjer som svårligen låter sig trafikeras med oregelbundna avgångstider.

Vi saknar dessutom en värdering av anslutningar till annan trafik än järnvägstrafik. I kollektivtrafiken kan anslutningar till och från framförallt busslinjer vara väl så väsentliga för ett attraktivt kollektivtrafikutbud som anslutningar till annan tågtrafik.

På längre sikt efterlyser Trafikförvaltningen ett utvecklat system för fördelning av kapacitet. Som vi i olika sammanhang tidigare har påpekat är det svårt att jämföra helt olika trafiksystem med varandra med använda modeller. Ingående värden är för flera av faktorerna affärshemligheter för de kommersiella aktörerna medan de för offentliga verksamheter normalt är en offentlig handling. Om det har fattats ett politiskt beslut om en viss kollektivtrafik har samhället uppenbarligen också satt ett värde på trafiken. Om investeringar genomförs som ett resultat av sådana beslut måste resulterande trafik också kunna garanteras en varaktighet. Detta eftersom de då bildar en grund för såväl samhällets planering av byggande med mera som den enskildes beslut om bosättning och arbete, beslut som av nödvändighet måste vara långsiktiga.

2014-10-03
Ärendenr: TRV 2013/1565

De värderingsmallar som ligger till grund för värderingarna i de olika tågkategorierna har en anmärkningsvärd skillnad i värderingen av tiden för privatresa respektive affärsresa. Det innebär att tidsåtgången för en Södertäljebos resa till ett möte i Stockholm värderas väsentligt olika om personen har sin arbetsplats i Södertälje eller i Stockholm. I det senare fallet blir det, såvitt vi förstår, en privatresa och i det senare en tjänsteresa som värderas väsentligt högre. Möjligen är denna skillnad i värdering relevant i samband med investeringskalkyler som utförs för att bilda underlag till beslut, men att använda dessa siffror som ett verktyg för vilket tåg som ska erbjudas kapacitet, kan ge oväntade och möjligen också oönskade konsekvenser. I Stockholmsområdet saknas tillräcklig kapacitet i vägnätet för att kunna ta hand om arbetsresor om pendeltågen skulle bli utkonkurrerade av andra tåg. Rimligen borde resor till och från arbetet vid kapacitetstilldelning vara någorlunda lika tidsvärderad som resor i arbetet.

Vi har tidigare påpekat att den tillgängliga kapaciteten där den är knapp, först bör fördelas till de olika trafikkategorierna efter en gjord bedömning av tillgång och behov. Därefter bör den fördelas inom respektive kategori efter modeller som anpassas efter förutsättningarna för respektive kategori. Vi har haft del av några redovisningar om ett arbete som initierats av Trafikverket och som syftar till att undersöka möjligheten att skapa en modell av detta slag. Trafikförvaltningen stödjer till fullo Trafikverkets strävan i detta avseende.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket håller med om att det finns behov av att värdera taktfast tidtabell. Dessvärre finns idag ingen värdering av den typen av effekter. Trafikverket kommer att arbeta med frågan genom ASEK (Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet) för att om möjligt få fram någon metod för att värdera denna effekt på sikt.

När det gäller värdering av anslutning till annan trafik är problemet det att trafikverket inte själva äger planeringsfrågan av denna trafik. Det betyder att Trafikverket har svårt att integrera t ex anslutande busstrafik i prioriteringsmodellen. Däremot finns frågan med på listan över angelägna utvecklingsfrågor.

När det gäller ett mer utvecklat system för kapacitetsfördelning så pågår det ett långsiktigt utvecklingsarbete tittar på denna fråga.

När det gäller värderingen av restid för privata resor, arbetsresor och tjänsteresor baseras den på vedertagna värderingar från ASEK. Om en resa är en privat resa så är den det oavsett om den sker mellan Södertälje och Stockholm eller om den sker inom Södertälje. Detsamma gäller tjänsteresor och arbetsresor. Det som avgör vilken värdering som ska tillämpas är syftet med resan. Det är även så det är implementerat i modellen.

YTTRANDE FRÅN SÖRMLANDS KOLLEKTIVTRAFIK

Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har tagit del av informationen och vill härmed lämna följande synpunkter.

Generellt anser vi att det vore önskvärt om förändringarna, i detta fall avseende prioriteringskriterierna, inledningsvis kunde kommenteras med bland annat syfte och motiv. Även om ansatser finns i föreliggande samrådsunderlag, ser vi fortsatt kommentarerna som knapphändiga.

När det gäller själva prioriteringskriterierna välkomnar Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet detta korrektur. Myndighetens uppfattning är dock att det fortsatt finns betydande brister. Framförallt ser myndigheten allvarligt på att det fortsatt helt saknas parametrar som mäter – och väger in – samhällsnyttan som regional- och lokaltåg genererar. Med aktuell och föreslagen beräkningsmodell kan vi, som ansvariga för den regionala kollektivtrafiken i Sörmland, inte garantera våra medborgare en stabil och attraktiv försörjning med regional- och lokaltåg, trots att detta trafikslag utgör stommen för arbetspendlingen i länet och övriga Mälardalen. Nästan 30 % av Sörmlands förvärvsarbetande befolkning pendlar till något av grannlänen varav en stor del dagligen nyttjar den regionala tågtrafiken. Att för regionens medborgare kunna garantera en långsiktighet i såväl restider som utbud är av yttersta vikt för en fortsatt positiv befolkningsutveckling i såväl Sörmland som Mälardalen.

Vidare tas fortfarande inte hänsyn till marginalnyttan av tillkommande tåg på samma sträcka med liknande uppdrag, något som ställdes på sin spets inför T 14 när förutom SJ AB ytterligare två operatörer sökte ett stort antal snabbtåglägen på Västra stambanan och därmed hotade tränga undan den sedan många årtionden etablerade regional- och lokaltågen utmed banan. Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet anser det av yttersta vikt att en struktur skapas som ger balans mellan behovet av kommersiella fjärrtåg, godståg och av samhället utpekad trafik.

Dessutom kan vi även konstatera att värdet av styva tidtabeller, som räknas som en viktig faktor för en framgångsrik kollektivtrafik och även möjliggör en effekt planering av hela kollektivtrafiksystemet, inte återspeglas i modellen.

För att skapa ett system som ger alla berörda rimliga planeringsförutsättningar ser vi fram emot en mer övergripande vidareutveckling av metoder och verktyg för kapacitetstilldelning där samhällsnyttan ses i ett bredare perspektiv och där även hänsyn tas till regional och kommunal medfinansiering av statlig infrastruktur. Sörmland kommer att bidra med närmare 740 miljoner kronor till bygget av Citybanan i Stockholm vilket givetvis skapar förväntningar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket håller med om att informationen skulle kunnat vara mer tydlig vad gäller orsak till förändringarna. Bakgrunden till att prioriteringskriterierna förändrats till JNB 2016 är det kvalitetsarbete som trafikverket initierat på området det senaste året. Till exempel har tidigare prioriteringskriterier baserats på inaktuella ASEK-värden som nu har uppdaterats. Vidare har det funnits ett behov av att få transparens i det underlag som prioriteringskriterierna bygger på. I det arbetet har det upptäckts ett antal fel och brister som rättats som gjort att nivån på prioriteringskriterierna ändrats.

Felen och bristerna har berott på räknefel men det har även upptäckts tveksamma metodval som nu korrigerats.

Trafikverket håller med om att det finns brister i modellen när det gäller värdering av regional kollektivtrafik. Detta framför allt då effekterna blir stora. Detta problem gäller dock även annan typ av trafik. Den modell som används idag bygger av nödvändighet på schabloner och på att de effekter som uppstår, då konflikter löses, är av marginell karaktär. Trafikverket har under 2014 initierat flera projekt som har som syfte att se på möjligheten till att utveckla en mer heltäckande modell på längre sikt.

Trafikverket håller med om att det finns behov av att värdera taktfast tidtabell. Dessvärre finns idag ingen värdering av den typen av effekter. Trafikverket kommer att arbeta med frågan genom ASEK för att om möjligt få fram någon metod för att värdera denna effekt på sikt.

I järnvägslagen finns inget uttryckligt stöd för att beakta medfinansieringsbidrag vid tilldelning, men Trafikverket kommer att undersöka hur detta hanteras i praktiken.

2.1 GRUNDLÄGGANDE PRINCIP

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB

Det anges vad avsikten är med prioriteringskriterierna i 2.1, men i realiteten uppfattar vi det allt för ofta att prioriteringskategorierna även ligger till grund redan tidigt i tågplaneprocessen. Utöver de angivna och fastställda prioriteringskriterierna uppfattar vi att det finns ytterligare ”inofficiella” prioriteringskriterier som ligger till grund för hur den enskilde trafikplaneraren väljer att planera enskilda tåg i processen. Dock så anges det i andra stycket under 2.1 att ”Inget tåg är prioriterat före ett annat.” Hur följs detta upp och hur ser Trafikverket på frågan? Ur inte minst ett konkurrensperspektiv är det en mycket central fråga hur inkomna ansökningar behandlas initialt i processen.

Trafikverkets kommentar:

Inkomna ansökningar hanteras utan att beakta prioriteringskriteriet på det enskilda tåget, vårt uppdrag är att prova om ansökan kan effektueras utifrån ansökan. När konstruktionen av tågplanen sker lägger vi in samtliga tåg i vårt IT-stöd utan prioritet, de olika tåglägena hanteras därefter sekventiellt i arbetet. Vi är medvetna om tågens prioriteringskategori vid konstruktionen av tågplanen vilket kan vara ett stöd. Trafikverket följer under tågplanen upp löpande om tåg erhåller ansökt tidtabell, därtill sker en dialog under arbetet med sökande.

5 KOSTNADSPARAMETRAR

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB

Det är stora förändringar som föreslås vad gäller kostnadsparametrarna som ligger till grund för prioriteringskriterierna i JNB 2016. Den jämförelse som vi gjort mellan nuvarande nivåer och de som föreslås till JNB 2016 (tabell 1 och tabell 2 nedan) visar tydligt på generellt mycket påtagliga förändringar (höjda nivåer), dock vad gäller

prioriteringskategorier avseende fjärrtrafik (för persontransporter) är de föreslagna nivåerna i regel sänkta. Bakgrunden till de föreslagna justeringarna saknas i stort. Vid ett möte i Stockholm den 28 oktober 2014, där Rolf Haraldsson (Trafikverket) var sammankallande, gjordes ett försök att redogöra för vad som låg bakom den nya föreslagna samhällsekonomiska modellen som använts för att få fram viktningen för olika tåg respektive olika parametrar. Vid mötet presenterades dock endast de nya parametrarna, inte *hur* de tagits fram i allmänhet, *vad som ligger till grund* för dem i synnerhet, och *motivet* att ändra dem mer än att de är ”inaktuella”. Att nivåerna dessutom justerats ytterligare från mötet i oktober till de nivåer som nu föreslås gör trovärdigheten till modellen än mer tveksam.

Oavsett hur den samhällsekonomiska modellen ser ut bör utifrån enkel teori ett persontåg som innebär ett stort transportarbete, sett i antalet resenärer, premieras, snarare än hur hög beläggningen är på det enskilda tåget. *Exempelvis bör ett tåg med en kapacitet på 500 och med en beläggning på 70% vara bättre samhällsekonomiskt än ett tåg med en kapacitet på 250 och med en beläggning på 80%.*

Trafikverkets kommentar:

Bakgrunden till att prioriteringskriterierna förändrats till JNB 2016 är att tidigare prioriteringskriterier baserats på inaktuella ASEK-värden som nu har uppdaterats. Vidare har det funnits ett behov av att få transparens i det underlag som prioriteringskriterierna bygger på. I det arbetet har det upptäckts ett antal fel och brister som rättats som gjort att nivån på prioriteringskriterierna ändrats. Felen och bristerna har berott på räknfel men det har även upptäckts tveksamma metodval som nu har korrigerats. På mötet den 15/1 2015 med järnvägsföretagen hade Trafikverket en detaljerad genomgång av den beräkningsmodell som genererar kostnadsparametrarna som används vid prioritering. Vid denna genomgång visades i detalj det underlag som kostnaderna är beräknade på. Att kostnaderna ändras över tiden är naturligt eftersom förutsättningarna (ASEK-värden) ändras över tiden. Vidare finns det ett stort behov av att förbättra modellen vilket leder till förändringar och kommer att leda till ytterligare förändringar i framtiden.

Trafikverket håller med om att antal resenärer är en viktig förutsättning för att beräkna värdet av ett persontåg. Och det är den principen som modellen bygger på. Tågkategorier med många resenärer har ett högre värde än kategorier med få resenärer allt annat lika. Så modellen fungerar precis så som det efterfrågas i synpunkten.

5.1 KOSTNADSPARAMETRAR FÖR TÅG

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB

Prioriterings- Kategori Kod	Transporttid Kr/min B	Transport- avstånd Kr/km C	Förskjutnings- tid Kr/min D
GS	112%	-5%	169%
GT	98%	-19%	147%
GR	57%	5%	1704%
GN	164%	89%	219%
GF	33%	30%	-7%
GO	100%	95%	43%
SP	51%	79%	13%
RX	59%	100%	-17%
RS	24%	69%	-20%
RL	21%	81%	-15%
FX	-4%	45%	-33%
FS	19%	-7%	-7%
FL	0%	6%	-20%
FI	16%	7%	7%
PO	9%	22%	-33%
TT	97%	89%	N/A
EL	27%	85%	N/A

Tabell.1 . Jämförelse mellan föreslagna nivåer för kostnadsparmetrar för tåg JNB 2016 vs JNB 2015.

Trafikverkets kommentar:

Det går inte att kommentera orsaken till den procentuella förändringen för varje enskild kostnadsparmeter. Orsaken beror ibland på rättade fel i beräkningen. Ibland på en generellt förbättrad beräkningsmetod. Och ibland på ändrade antaganden för den specifika kategorin.

5.2 KOSTNADSPARAMETRAR FÖR ASSOCIATIONER

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB

Betydelsen av associationer ökar påtagligt i det förslag som presenteras för JNB 2016, där nivåerna generellt är avsevärt höjda (se jämförelse mot JNB 2015 i tabell 2). Vi ställer oss frågande hur tanken med associationer är tänkt att fungera. Med den idag uppdelade järnvägsmarknaden mellan olika aktörer ställer vi oss frågande om det verkligen är

rimligt att en ansökan ska innehålla associationer (anslutningar) till faktiska tåg, utöver rent internt produktionstekniska upplägg. En association, i betydelsen anslutning, bygger på en faktisk anslutning till ett annat tåg som inte allt för sällan en annan aktör är ansvarig för. Således bör associationsfrågan snarare handla om volymspecifika reserelationer till viss ort/linje än anslutningar till enskilda tåg, annars gynnar modellen kartellliknande upplägg. *Exempelvis att tåg X förväntas ha Y resenärer som ska resa vidare till orten Z eller orter utmed linjen Q.*

Prioriterings- kategori kod	Varaktighets- kostnad (kr/min)	Bruten associationskostnad (kr/association)
K	L	M
APX	200%	470%
APH	164%	402%
APS	147%	369%
APL	234%	535%
API	2900%	5678%
AGX	1121%	1055%
AGH	1111%	975%
AGS	1032%	874%
AGL	1268%	1362%
FOH	N/A	-69%
FOS	N/A	-73%
FOL	N/A	-75%

Tabell.2 . Jämförelse mellan föreslagna nivåer för kostnadsparametrar för associationer JNB 2016 vs JNB 2015.

Trafikverkets kommentar:

De värden som anges i yttrandet är i huvudsak korrekta, men tar upp förändringar relativt den förra upplagan, JNB 2015, förändringar som i huvudsak redan är genomförda i nu gällande JNB 2016.

De förändringar som föreslås i detta avvikelsemeddelande relativt de nu gällande värdena i JNB 2016 är avsevärt mindre än de som yttrandet anger. Förändringarna ligger beträffande kategorierna som börjar på AP och AG mellan +15% och -42% och har en genomsnittlig storlek på -12%. För de kategorier som börjar på FO har förändringarna en genomsnittlig storlek på -74%.

Anledningen till dessa förändringar finns redovisat i Trafikverkets kommentarer ovan till yttrandet om avsnitt 5 Kostnadsparametrar.

Trafikverket instämmer i att tanken med associationer behöver tydliggöras. Den skulle behöva beskrivas och göras tillgänglig för de som ansöker om kapacitet hos Trafikverket. Därför ska Trafikverket se över den dokumentation som finns tillgänglig och undersöka om det är möjligt att efter kompletteringar publicera den typen av

information på Trafikverkets webbplats. I det sammanhanget hoppas vi också kunna besvara de frågor som yttrandet berör.

6.1 KONFLIKTLÖSTA ALTERNATIV

YTTRANDE FRÅN TRANSDEV SVERIGE AB

Vi ställer oss frågande till *när* och, kanske inte minst, *var* en intressekonflikt egentligen uppstår. Detta är idag inte tydligt angivet utifrån vad vi kan se, och är viktigt att klarlägga så inte hanteringen blir godtycklig. Den omplanering som successivt sker i processen skapar, som vi ser det, nya konflikter och hur förhåller sig de konflikterna till de som är syftet med denna skrivning?

Trafikverkets kommentar:

Intressekonflikt uppstår omedelbart då en ansökan inte kan effektueras enligt de önskade tiderna. Sökande kan ange ett utrymme i ansökan som ger Trafikverket möjlighet att avvika från de från början ansökta tiderna, då uppstår konflikt först när även detta överträds. Förfarandet under samråds och samordningsperiod medger att överenskommelser kan träffas mellan parterna under arbetets gång som kan innebära stora avsteg från ansökan. Ett avsteg kan exempelvis vara att tåg ges kapacitet annan väg än sökt, att uppehåll slopas. I de fall samråds och samordningslösning inte går att nå kan sökande begära tvistlösning. Det är först då som prioriteringskriterierna nyttjas och får verkan.