

2015-01-23

Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad
Cecilia Mårtensson
Sara Rhudin

Ställningstaganden kring kollektivtrafik och järnvägstrafik

Sammanfattning

- SKL anser att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna följer kollektivtrafiklagen då de lägger allmän trafikplikt som avser storregionala stornät, och anser inte att lagen behöver förtydligas ur det perspektivet.
- SKL anser att regeringen ska fastställa en övergripande nationell tågstrategi för att ge en målbild över den framtida tågtrafiken tillsammans med övrig samhällsutveckling och andra trafikslag. Nationella strategin bör tillsammans med regionala trafikförsörjningsprogram och godstrafikens behov inkludera samhällsnyttor som påverkar tågtrafiken. Den ska också ligga till grund för de samhällsekonomiska bedömningar, som bland annat utgör grunden för tilldelning av plats på spåren.
- Som grundprincip anser SKL att staten ska ansvara för investering samt drift och underhåll av de nationella stråk och noder. SKL anser att kommuner, landsting och regioner som trots allt medfinansierar i statlig järnvägsinfrastruktur ska få kapacitetsutfästelser för tågtrafiken inskrivet i avtalen.
- SKL anser att Järnvägslagen bör ses över i syfte att långsiktigt säkerställa ett basutbud av samhällsviktig tågtrafik, fördefinierade tåglägeskanaler, som inkluderar tågstopp, är en möjlighet.

Upphandlad och kommersiell kollektivtrafik

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna behöver kunna garantera trafiken i ett stornät som sträcker sig över flera län genom att handla upp och avtala om trafik med stöd av allmän trafikplikt. Orsaken till detta är att det regionala resandet behöver en stabilitet framförallt för att stärka de regionala arbetsmarknaderna. Utifrån kollektivtrafiklagen kan regional kollektivtrafik även sträcka sig över flera län.

SKL anser att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna följer kollektivtrafiklagen då de tar fram regionala trafikförsörjningsprogram och lägger allmän trafikplikt på vissa områden. Lagen möjliggör även samordning kring interregional kollektivtrafik. SKL anser att kollektivtrafiklagen erbjuder de ramar som behövs för att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska garantera en kvalitativ kollektivtrafik i kombination

med en avreglerad trafik. Flera faktorer har betydelse i beslut om allmän trafikplikt. Den geografiska omfattningen och ett sammanhållet system ur ett hela-resan-perspektiv spelar in, så som faktorer som turtäthet, prissättning, kvalitet och tillgänglighet betydelse i beslut om allmän trafikplikt. Om trafiken kan bedrivas på kommersiell grund är också en faktor att ta ställning till. För att beslutsprocessen ska vara transparent ska beslutet om allmän trafikplikt kunna härledas ur de mål och behov som beskrivs ur trafikförsörjningsprogrammet.

Nationell tågstrategi

Utifrån kollektivtrafiklagen ska de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ta fram regionala trafikförsörjningsprogram. Dessa är strategiska och visar en långsiktig ambition med den regionala kollektivtrafiken. När det gäller den nationella tågtrafiken saknas motsvarande politiska målbild. SKL anser att regeringen ska fastställa en övergripande nationell tågstrategi som ger en målbild för den framtida tågtrafiken tillsammans med övrig samhällsutveckling och andra trafikslag. Den nationella tågstrategin bör utgå ifrån de regionala trafikförsörjningsprogrammen och ge en politisk riktning för den nationella gods- och fjärrtågtrafiken.

En samordning behövs till exempel mellan fjärrtågs- och regionaltågstrafik. Resenärer väljer att åka med olika typer av tåg och byter mellan dem utifrån situation och avsikt med resan. Kommunernas invånare och näringsliv är beroende av att det går att lita på att tågen stannar på stationen. Detta kräver att det finns en långsiktighet och stabilitet för tågtrafiken.

En nationell tågstrategi bör inkludera samhällsnyttor som påverkar tågtrafiken både för gods- och persontrafik. Det ökar förutsättningarna för ökad insyn och transperens i de processer som styr tåglägestilldelning, samhällsekonomiska bedömningar med mer.

Samordningen mellan den nationella nivån och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna stärks och det blir en ökad tydlighet för tågoperatörerna, som kör tåg på dagens avreglerade marknad. Avsikten ska också vara att underlätta för de privata aktörerna att planera den kommersiella tågtrafiken.

Samhällsekonomiska bedömningar

SKL anser att en nationell tågstrategi ska ligga till grund för de samhällsekonomiska bedömningar som bland annat utgör grunden för tilldelning av plats på spåren. Detta innebär att det blir en politisk prioritering som ligger till grund för de värderingar som samhällsekonomiska bedömningar för tågtrafik grundar sig på.

Medfinansiering och kapacitetstilldelning

Som grundprincip anser SKL att staten ska ansvara för investering samt drift och underhåll av nationella stråk och noder. Genom att ta fram en nationell tågstrategi kan även tågtrafiken kopplas samman med utbyggnaden av ny järnvägsinfrastruktur.

Medfinansiering av infrastruktur ska enbart komma ifråga då tydliga lokala och regionala mervärden uppnås

Genom FSE (Fonden för ett sammanlänkat Europa) finns möjlighet att söka EU-finansiering till planering och genomförande av infrastrukturprojekt som ingår i TEN-T (Trans European Network Transports). En nationell tågstrategi kan tillsammans med den Nationella planen 2014 – 2025 utgöra underlag till bidragsansökningar för nya infrastrukturprojekt.

SKL anser att medfinansiering i järnvägsinfrastruktur alltid ska ge någon form av garantier för att vissa tåg stannar i de städer som berörs. I Sverigeförhandlingen pågår det till exempel diskussioner om lokal och regional medfinansiering i nya stambanor för höghastighetståg. I förhandlingen ingår även att kommuner, landsting och regioner ska bidra till ett ökat bostadsbyggande. SKL anser att kommuner, landsting och regioner som är med och bidrar ekonomiskt till statlig järnvägsinfrastruktur ska få kapacitetsutfästelser för tågtrafiken inskrivet i avtalen.

SKL anser att Järnvägslagen bör ses över i syfte att långsiktigt säkerställa ett basutbud av samhällsviktig tågtrafik, fördefinierade tåglägeskanaler som inkluderar tågstopp, är en möjlighet.

Tåglägeskanaler skulle till exempel kunna utgöras av ett antal regionaltågskanaler som ligger fast i tidtabeller under flera år. Kanalerna kan vara utformade på olika sätt och villkoren för att få tillgång till dem kan också diskuteras. Tåglägeskanaler kan därmed vara en förhandlingspunkt för regionerna vid medfinansiering av nya stambanor, eftersom tåglägeskanalerna kan ingå i medfinansieringsavtalen som kapacitetsutfästelser.

Vid tilldelning av plats på spåren på tågtrafik behövs ekonomiska styrmedel för att öka kraven på dem som söker tåglägen. Då tilldelade tåglägen inte används bör det utgå viten till berörda aktörer. Det behöver också tas fram en modell för ekonomisk ersättning till de aktörer som berörs av oplanerade stopp i tågtrafiken, som orsakats av bristande underhåll av järnvägen.

Sveriges Kommuner och Landsting

Anders Knape
Ordförande