

2015-10-23

Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad  
Cecilia Mårtensson

## Motion 36 - Upphandlad och kommersiell trafik

### Beslut

Styrelsen föreslår kongressen besluta

**att** motion 36 Upphandlad och kommersiell trafik anses besvarad och inte föranleder någon ytterligare åtgärd.

### Motionen

Mats Eriksson (M), Lise-Lotte Bensköld Olsson (S) och Stefan Bengtsson (C) Hallands län, har i motion 36 föreslagit **att** Sveriges Kommuner och Landsting verkar för att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att se över arbetsprocessen och tilldelningskriterierna för tåglägen samt **att** Sverige Kommuner och Landsting verkar för att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att införa ett enhetligt arbetssätt för trafikledningarna samt att tåg i tid-principen tillämpas konsekvent.

### Styrelsen

Styrelsen instämmer med motionärerna om att regional- och pendeltågstrafik behöver få en tydligare värdering i Trafikverkets tilldelning av tåglägen samt vid prioritering av tågtrafik i drift vid störning.

Planering och prioritering av tåglägen och den process (kapacitetstilldelning) görs årligen då tågplanerna tas fram (tidtabellen). I regeringsuppdraget till utredningen ”Utredningen om järnvägens organisation” (N 2013:02) ingår frågan om kapacitetstilldelning för tågtrafik. Utredningen ska lämna sitt slutbetänkande i december 2015. SKL sitter med i utredningen och bevakar frågan. Det pågår också ett internt arbete inom Trafikverket för att förbättra kapacitetstilldelningsprocessen.

Styrelsen instämmer i att SKL även fortsättningsvis behöver bevaka det arbete som pågår med särskilt fokus på prioritering och värdering av tågtrafik. Beslut om prioriteringskriterier behöver tas fram som politiska underlag till Trafikverket. I den därefter följande tilldelningsprocessen behöver Trafikverket ta fram en arbetsgång som bland annat innehåller löpande dialog och förankring med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Det är av stor vikt att dessa områden finns med i det arbete som pågår kring kapacitetstilldelning.

Styrelsen instämmer också i att tåg i tid-principen behöver tillämpas på ett enhetligt sätt. SKL kan här föra fram de olikheter som finns mellan trafikledningen på olika håll i landet. Även inom detta område är det viktigt att den grund som finns för prioritering av tåg vid störningar är transparent och politiskt förankrad. Dialog och kontakt med regionala kollektivtrafikmyndigheter ska vara en självklar del i detta.

## **Upphandlad och kommersiell trafik**

### **Sammanfattning**

Det nuvarande systemet för tilldelning av tåglägen har varit i bruk under många år. Så även arbetsprocessen inom systemet. Tågtrafiken, både den kommersiella och den upphandlade behöver stabila förutsättningar och lång planeringstid. Det system som idag tillämpas ger den upphandlade trafiken en nackdel genom att den värderas lägre än den kommersiella vilket leder till att den från ett år till ett annat kan ha helt olika förutsättningar. Vi föreslår därför att SKL verkar för att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att göra en översyn av både tilldelningskriterierna och arbetsprocessen för att ta fram tågplaner.

Trafikverket som ansvarar för den operativa trafikledningen på järnväg behöver också tillse att det arbetssätt som tagits fram måste tillämpas på samma sätt hos alla ledningscentraler. Detta innebär att principen att tåg i tid har företräde ska gälla.

### **Bakgrund**

När ansökan om tåglägen lämnats in bearbetar Trafikverket ansökningarna och konstaterar om det finns konflikter någonstans. Om konflikter uppstår försöker Trafikverket lösa dem genom dialog. Kan ingen lösning ske har Trafikverket en modell för värdering av olika slags tågtrafik. Värderingssystemet resulterar i att kommersiell trafik värderas högre än upphandlat trafik.

Det får till följd att regionaltåg och pendeltåg prioriteras ner trots flera resenärer. Vardagsresenärer reser dagligen och är väldigt känsliga för förseningar och andra störningar. Den kommersiella trafikens resenärer är många gånger sällanresenärer som inte är lika känsliga för störningar.

Samtidigt har den upphandlade trafiken en lång planeringstid, avtal sluts med trafikoperatörer för lång tid, ofta 8 till 10 år. Många gånger investerar också lokala och regionala organ stora summor i de statliga järnvägsanläggningarna för att göra tågtrafiken möjlig.

Genom att bygga ut region- och pendeltågstrafiken bidrar kollektivtrafikmyndigheterna till den ekonomiska tillväxten. Regionförstoring och regionintegration, bättre matchning på arbetsmarknaden och fler som studerar är några effekter av upphandlad tågtrafik. Dessutom minskar utsläppen från biltrafiken och antalet olyckor minskar på våra vägar.

Det är fritt för kommersiella aktörer att köra region- och pendeltågstrafik, men det är inte kommersiellt lönsamt, varför kollektivtrafikmyndigheterna tar sitt ansvar genom att möjliggöra för medborgarna att på ett enkelt, snabbt och ekonomiskt fördelaktigt sätt resa till/från sitt arbete eller utbildning.

Att då prioritera den kommersiella trafiken före region – och pendeltågstrafiken kan då inte vara en riktig prioritering utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Trafikverket ansvarar också för den minutoperativa trafikledningen. Även här finns ett system eller en modell (ett arbetssätt) för hur det ska gå till. En princip som finns är att tåg i tid har företräde, oavsett allt annat. Den principen verkar dock inte brukas konsekvent. Det bör finnas ett enhetligt arbetssätt för Trafikverkets ledningscentraler och att principen tåg i tid tillämpas oavsett tågtyp.

Vi anser med detta att våra förslag i motionen ligger i linje med de inriktningsmål för kongressperioden 2016-2019 rörande En god infrastruktur som redovisas i förslaget till inriktningsdokument för Sveriges Kommuner och Landsting.

### **Bedömning**

Trafikverkets värderingssystem har varit i bruk under många år, i stort i oförändrat skick. Därför finns anledning att Trafikverket får ett uppdrag att, i samråd med kollektivtrafikföretag och kollektivtrafikmyndigheterna, göra en grundlig översyn av systemet för till delning av tåglägen, både arbetsprocessen och systemet för värdering av olika tågtrafik.

### **Yrkande**

Vi föreslår att kongressen beslutar

att SKL verkar för att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att se över arbetsprocessen och tilldelningskriterierna för tåglägen.

att SKL verkar för att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att införa ett enhetligt arbetssätt för trafikledningarna samt att tåg i tid-principen tillämpas konsekvent.

Mats Eriksson, ombud för Hallands län

Lise-Lotte Bensköld-Olsson, ombud för Hallands län

Stefan Bengtsson, ombud för Hallands län

