

## En järnvägsutredning med konsumentperspektiv

Jan Brandborn har nu presenterat Järnvägsutredningen. Kommentarer hittills har mest handlat om förslaget att SJ:s monopol på de kommersiellt lönsamma linjerna bör upphöra. Utredningen anser att varken SJ eller läns- trafikhuvudmännen ska ha något monopolskydd.

Detta är självfallet en angelägen fråga. Det är bara att hoppas att övervägandena inte tappar bort det som är utgångspunkten för Järnvägsutredningen, att utredningens förslag om bland annat en avreglering ska ha konsumentintresset som utgångspunkt. Vad är bäst för resenärer och gods-kunder? Är det en total avreglering och ett förlitande på marknadskrafterna? Det är frågor som NRG nu ska ta ställning till i arbetet med det remissvar som föreningen kommer att lämna.

Ett annat viktigt avsnitt i utredningen ägnas åt resenärsvillkor och resenärs-service. Det är bara att instämma i det som Jan Brandborn skriver:

"Det är min uppfattning att resenärernas ställning behöver stärkas och servicen utvecklas i flera avseenden. Det bör ske i ett Hela resan-perspektiv. Oavsett om man åker med tåg eller annat färdmedel är det avgörande att man kan känna trygghet och lita på att den service som erbjuds också levereras med utlovad kvalitet."

Utredningen föreslår att en resevillkorlag stiftas. Ett alternativ är att resebranschen på frivillig väg inför någon form av resegaranti. SJ har det sedan den 1 december.

Systemet ska vara så heltäckande som möjligt. Men jag vill understryka att man måste ta hänsyn till att lokal- och rikstrafik bedriver sin verksamhet under olika förutsättningar.

Helt grundläggande för en resegaranti måste vara att det inte är resenärerna som ska försöka reda ut vem som

har gjort fel. Trafikutövare och andra inblandade får inte skylla på varandra. Ansvar ligger hos den som kund har köpt resan av. Alltså på samma sätt som om jag köper till exempel en brödrost som visar sig vara behäftad med fel. Då går jag tillbaka till affären och klagar. Jag accepterar inte att affären skyller på tillverkaren eller på det åkeri som har levererat brödrosten.

Ett starkt konsumentintresse är att stationerna framför allt används för järnvägens och övrig samverkande trafiks behov. Som bekant var de direktiv de ansvariga för fastigheterna, Jernhusen, fick så utformade att stationerna betraktades som vilka byggnader som helst. Detta har nu ändrats.

En särskild Stationskommitté har bildats med uppgift att utveckla stationerna.

Det är inte bara tågoperatörerna som är engagerade i det arbetet utan också bland andra Banverket, Vägverket och kommunerna. Och som Jan Brandborn understryker i utredningen: Resenärerna måste ha inflytande och ges möjlighet att ge synpunkter på stationerna och på serviceutbudet.

Som så ofta när debatten handlar om järnväg har också kommentarerna om Järnvägsutredningens förslag framför allt handlat om persontrafiken. Det är förstärkt av persontrafiken och känner störst engagemang för den. Men när vi ska ta ställning till framtidens järnvägs- och transportpolitik är självfallet godstrafiken lika viktig. Det gäller inte minst de små godskundernas behov av fungerande järnvägstransporter.

Det är en omfattande och angelägen utredning som Jan Brandborn har lagt fram. Den ska vi nu diskutera och ta ställning till. Också Kollektivtrafik-kommitténs förslag ska vi ta ställning till. Men samtidigt måste vi hela tiden hålla i minnet att Järnvägsutredningen

NRG:s ordförande Kjell Sevefjord.



till stora delar bara blir en skrift i vatt-net utan påtagliga förbättringar för resenärer och godskunder om inte angelägna infrastrukturinvesteringar snabbt sätts i gång. Det räcker att påminna om Mälartunneln i centrala Stockholm.

Har du synpunkter på Järnvägsutredningen? Du är välkommen att kontakta NRG:s kansli och mig.

### NRG:s styrelse

Vid årsmötet den 10 april valdes följande styrelse.

Kjell Sevefjord, ordförande,  
Anita Stenhardt, vice ordförande,  
Marika Jenstav,  
Mikael Prenler,  
Karl-David Selin,  
Lennart Serder.

### Ersättare:

Jan Alexandersson,  
Kenneth Asp,  
Kerstin Danielsson,  
Kristina Falk,  
Bo Lennart Nelldal.

### Revisorer:

Gunnar Lundgren och Bertil Lindén med Hans Lindén som ersättare.

### Medlemsavgifter

Årsmötet beslutade att medlemsavgiften 2004 ska vara 200 kronor för enskilda medlemmar och 2000 kronor för kollektiva medlemmar.

### NRG:s kansli

Adressen till NRG:s kansli:  
Klarabergsgatan 37  
111 21 STOCKHOLM.  
tel: 08-651 55 90  
fax: 08-651 55 91  
e-post: info@nordic-rail-group.se

Kanslist på deltid är Ulla Sagered.

# ”Konsumtintresset är utgångspunkten”

## Järnvägsutredningen i sammanfattning

Förslagen av utredaren Jan Brandborn har som utgångspunkt konsumentintresset.

### Järnvägstrafikens roll

Jan Brandborns slutsats är att järnvägen i första hand bör utnyttjas för resor i och mellan storstadsregioner och andra tätbefolkade områden där järnvägens karaktär av masstransportmedel kan tillvaratas. Motiven för att utveckla järnvägstrafiken bör vara att tillgodose behovet av effektiva, bekväma och konsumentanpassade resor av god kvalitet, att minska trängsel och annan miljöbelastning samt att knyta samman boende-, arbets- eller utbildningsmarknader eller kombinationer därav till funktionella regioner.

### Marknadstillträdet

Utredningen föreslår att licensierade järnvägsföretag tillåts bedriva kommersiell persontrafik i konkurrens över hela det svenska järnvägsnätet. Det ska således inte råda något monopol vare sig i operatörsledet eller i organisatörsledet. För den linjebundna persontrafiken bör denna organiseringsrätt dock regleras och kontrolleras genom ett tillståndsförfarande.

Rikstrafikens och trafikhuvudmannens roll ska i första hand vara att planera och skapa förutsättningar för att det trafikutbud med villkor som samhället vill se och garantera kommer till stånd.

Rikstrafiken och trafikhuvudmännen ska beskriva och motivera det önskade utbudet i långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram. Kommersiell trafik kan vara en del av detta utbud men Rikstrafiken och trafikhuvudmännen kan också välja att skapa förutsättningar för utbudet genom bidrag eller upphandling av trafik eller genom andra stimulansåtgärder.

Upphandling av trafik bör göras när de kommersiella aktörerna inte bedöms kunna åstadkomma ett i tiden hållbart utbud som ligger i linje med resenärs- och medborgarintresset. Ansvaret för att organisera och i förekommande fall upphandla sådan trafik bör, liksom idag, åvila Rikstrafiken och trafikhuvudmännen.

### Fordonsförsörjningen

Utredningen föreslår att fordon tillhandahålls under likvärdiga villkor till samtliga operatörer på en successivt utvecklad marknad för nya och gamla fordon. Etablering av fordonsbolag med uppgift att tillhandahålla fordon och service i anslutning till förhyrning och nyttjande av fordonen bör uppmuntras. Rikstrafiken bör avlastas be-

talningsansvar för fordon som inte kommer till användning i upphandlad regional trafik.

### Resenärsvillkor

Resenärens synpunkter på kollektivresandet och den service som erbjuds i anslutning till det har senast studerats av Kollektivtrafikkommittén i Kollektivtrafik med människan i centrum. Jan Brandborn har på ett flertal områden samverkat med Kollektivtrafikkommittén.

Järnvägsutredningen anser att resenärens ställning behöver stärkas och servicen utvecklas. Det bör ske i ett Hela resan-perspektiv. Oavsett om man åker med tåg eller annat färdmedel är det avgörande att man kan känna trygghet och lita på att den service som erbjuds också levereras med utlovad kvalitet.

Punktligheten är därför ett grundläggande krav som aldrig får eftersättas. Men nästan lika viktigt är att man, när förseningar inträffar, ges information om hur man kan ta sig till resmålet via egna insatser eller med de alternativ som inblandade företag erbjuder. Resenären ska också ha rätt till ersättning eller kompensation till följd av kvalitetsbrister eller skada som uppstår till följd av att den utlovade resan inte levereras.

Ytterst syftar dessa villkor till att åstadkomma bättre kvalitet från trafikutövarnas sida. Den utveckling av reseutbud och resenärservice som utredningen förväntar sig ska växa fram som resultat av den föreslagna marknadsstillträdesmodellen får inte motverkas av att resenären upplever sig möta en splittrad och svåröverskådlig marknad.

Resenärens måste därför garanteras tillgång till lättöverskådlig information om det reseutbud som erbjuds i den linjebundna trafiken. Biljetter måste också kunna skaffas på ett enkelt sätt.

Utredningen föreslår att en trafikslagsövergripande resevillkorlag bör stiftas. Det lagförslag som tagits fram tillsammans med Kollektivtrafikkommittén bör ligga till grund för en sådan lagstiftning. Lagen ska säkerställa att resenären kan vara säker på att en transport kommer att genomföras om ingen annan information givits i tid. Vid störningar i trafiken måste passagerare ges god information i sådan tid att de kan anpassa sig efter den uppkomna situationen.

Resenären ska ha rätt till ersättning om transporten inte uppfyller vad han eller hon haft anledning att räkna med. Resenären ska dessutom ha möjlighet till ersättning

för den skada som uppstår för honom eller henne, t.ex. teaterbesök som inte kan genomföras. Den som förvaltar infrastrukturen bör täcka kostnaderna för utbetalade ersättningar när denne vållat skadan.

### Terminaler och terminalservice

För att göra det kollektiva resandet till ett både tillgängligt och attraktivt alternativ måste terminalerna och samarbetet kring dem utformas så att olika transportmedel och trafikutövare kan samverka.

Som resultat av de förslag som förra året lades fram i rapporten Förvaltningen av järnvägens fastigheter har en omdaning av verksamheten inom Jernhusen inletts. En stationskommitté har på Jan Brandborns initiativ bildats under Samtrafikens ledning.

I kommittén samlas trafikintressenterna, dvs. järnvägs- och andra transportföretag, trafikhuvudmän och Rikstrafiken för att formulera sina krav på stationernas utveckling till fungerande resecentrum.

Även Banverket, Vägverket och kommunerna deltar i arbetet. Banverket bedriver sedan tidigare ett antal projekt för att utveckla stationerna och stationsmiljön. Det arbete som pågår bör enligt utredningen kompletteras med åtgärder som säkerställer att resenärerna kan göra sin röst hörd och att deras synpunkter beaktas.

### Resenärens ska delta

Representanter för resenärerna bör erbjudas möjlighet att delta. Banverket som sammanställande tillsammans med Vägverket ges i uppdrag att koordinera arbetet med stationernas och resecentras utveckling. Resenärerna vid varje station ska ha möjlighet att enkelt lämna synpunkter till ansvariga för serviceutbudet vid stationerna. Resenärerna ska också direkt kunna kontakta Stationskommittén eller Banverket för att lämna synpunkter på stationerna och den service som erbjuds.

### Godstransporterna

Ungefär 25 procent av det långväga transportarbetet i Sverige sker med järnväg vilket är betydligt mer än genomsnittet inom EU. De långa avstånden inom Sverige liksom industri- och produktionsstrukturen förklarar en del av dessa skillnader.

Utredningen konstaterar att järnvägen har misslyckats med att utveckla transporttjänster som gör den attraktiv på tillväxtmarknaden med högförädlad och högvärdigt gods.

Banverket har i ett strategidokument för konkurrenskraftiga järnvägstransporter (Öppet spår, juni 2000) konstaterat att det är förhållandevis väl känt vilka krav transportköparna har. Dit hör att man vill kunna vända sig till ett ansvarigt företag för

hela transportkedjan. Pålitlighet, kapacitet och flexibilitet i tid och rum, konkurrenskraftiga priser, hög transportsäkerhet, punktlighet och möjlighet att följa godset under transporten är andra egenskaper.

Järnvägens godstransporter bör främst inriktas på transporter för industrins behov och tidtabellslagda transporter.

För den fortsatta utvecklingen av dessa uppgifter är det önskvärt att fortsatt satsning sker på att kunna utnyttja ökad axellast och utvidgad lastprofil i den inrikes trafiken. Detta för att kunna möta den ökade konkurrensen från landsvägstrafiken. Villkoren för att ansluta industrier och terminaler till huvudspårnätet ses över. Avgifterna ses över för utnyttjande av industrispår, terminalområden m.m. som brukar hänföras till det kapillära bannätet. Fortsatt uppmärksamhet bör ägnas järnvägens kostnadsansvar i förhållande till andra transportslag.

För utvecklingen av järnvägens roll som undervägstransportör och för utvecklingen av den internationella trafiken är det betydelsefullt att tåglägen för internationell trafik vidareutvecklas, på sikt helst i konkurrens mellan olika korridorer.

### Marknadstillträdet

De förslag som Jan Brandborn lämnade i delbetänkandet Rätt på spåret innebär att den svenska godstransportmarknaden på järnväg kommer att vara helt öppen när den nya järnvägslagen träder i kraft. Det gäller även industrier, speditörer m.fl. med auktorisation som själva kan organisera trafikflöden på järnvägens infrastruktur.

Utredaren förväntar sig att näringslivet och transportnäringen utnyttjar de möjligheter som det nya regelverket öppnar. Den svenska regeringen bör driva på utvecklingen inom EU så att samma regelverk kommer att gälla inom hela unionen.

### Operatörsmarknaden

Green Cargo AB har idag en dominerande ställning på järnvägstransportmarknaden i Sverige. I stort sett är det bara TGOJ Trafik AB och BK Tåg som kan betraktas som allsidiga järnvägsföretag vid sidan av Green Cargo.

Utredningen har valt att föreslå att TGOJ Trafik bör lyftas ut ur Green Cargo-koncernen men att staten tills vidare bör kvarstå som dominerande ägare till både Green Cargo och TGOJ Trafik. TGOJ och Green Cargo förvaltas antingen direkt under regeringen eller under ett holdingbolag under regeringen. I båda fallen måste bolagens självständighet och konkurrens med varandra garanteras av regeringen.

### Fordonsförsörjningen

Green Cargo bör liksom SJ AB se över sin affärsplan och samtidigt överväga vilka fordon som behövs mot bakgrund av de förslag som nu lagts. Green Cargo bör liksom

SJ AB slippa bära konsekvenserna av de leasingavtal som ingicks av SJ under 90-talet om det kan påvisas att de negativt påverkar företagets konkurrenskraft. Övertaliga fordon bör överföras till ASJ och hyras ut eller, då det är möjligt, säljas till trafikintressenter under marknadsmässiga villkor.

### Olönsam godstrafik

Jan Brandborn har bl.a. kartlagt EG-rättens statsstödsregler för att utröna vilka möjligheter eller hinder dessa erbjuder. Hans slutsatser och rekommendationer är att löpande driftstöd, t.ex. i form av upphandlad tidtabellsbunden trafik inte kan ges. Kostnadsansvaret för godstrafik på järnväg och väg bör ses över för att säkerställa korrekta konkurrensförutsättningar för den småskaliga järnvägstrafiken.

Utredaren noterar att Godstransportdelegationen har en förnyad översyn av kostnadsansvaret på sin agenda. En tidsbegränsad rabatt på banavgifter kan tillåtas för att öka användningen av uppenbart underutnyttjad infrastruktur eller för att stödja nyetablering av trafik. Staten bör inom ramen för sitt infrastruktursvar överväga om satsningar på mindre terminalåtgärder och ändrade villkor för anslutning till och utnyttjande av terminalerna kan underlätta småskalig trafik. Berörda länsstyrelser bör överväga möjligheterna att använda regionalt stöd för etablering av speditörretag med affärsidé att utveckla järnvägstransporter.

Regeringen bör på nytt se över fördelningen av infrastruktursvaret mellan Inlandsbanan och Banverket för anslutande tvärbanor, t.ex. Orsa - Furudal - Bollnäs, i syfte att underlätta dialogen mellan infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen om förutsättningarna att bedriva trafik.

### Samspelet förvaltare-kunder

I delbetänkandet Rätt på spåret rekommenderades att samhällsekonomisk effektivitet skulle användas som kriterium för fördelning av tåglägen och annan infrastrukturkapacitet. I delbetänkandet förordades en användning av ekonomiska styrmedel, på lång sikt system med budgivning, som den bästa lösningen att mäta olika sökandes betalningsvilja och erhålla en spegling av den samhällsekonomiska nyttan.

Utredarens slutsatser från den fortsatta dialogen med Banverket och andra intressenter liksom de genomförda studierna är att det är angeläget att poängtera att järnvägsföretag och andra sökande ska ha obehindrad rätt att formulera sina önskemål om kapacitet i inledningen av fördelningsprocessen. Banverket bör fortsätta utvecklingen av kriterier eller nyckeltal som en grund för fördelning av tåglägen eller annan infrastrukturkapacitet.

Utredaren anser att järnvägsföretag eller andra trafikorganisationsörer bör få samverka inför och i kapacitetsfördelningsproces-

sen för att säkerställa nätverk om detta kan anses gagna resenärers eller godskunders intressen. Men Järnvägsstyrelsen ska granska att samarbetet inte utvecklas till konkurrensämmande karteller. Järnvägsstyrelsen bör vid behov samråda med Konkurrensverket i sådana frågor.

### Sektorsansvaret

Banverket fick år 1997 ett formellt sektorsansvar inom järnvägen på liknande sätt som tidigare gällde för Vägverket. Banverket har till skillnad från Vägverket en direkt avtalsrelation till den som utnyttjar infrastrukturen. Jan Brandborn har valt att avgränsa sin utredning från överväganden om hur sektorsansvaret bör utövas. Skälet är bl.a. att han anser att den måste göras samtidigt med motsvarande översyn för de övriga trafikverken.

### Planering

Järnvägens framtida utveckling beror enligt utredningen i hög grad på hur man kan lokalisera sin verksamhet. Det gäller för persontrafikens del för att göra trafiken tillgänglig för presumtiva resenärer. Detsamma gäller även godstrafiken och dess möjlighet att nå kunderna med direkta spår eller via terminaler.

Jan Brandborn delar Kollektivtrafikkommitténs uppfattning att kollektivtrafikens behov bör ges mer uppmärksamhet i den kommunala planeringen och genom en bättre samordning mellan olika planeringsprocesser som infrastrukturverken, länsstyrelser och kommuner ansvarar för eller deltar i.

### Genomförande

I utredningen slås fast att de flesta av förslagen både kan och bör genomföras utan större dröjsmål än vad beredningen av formella skäl kräver. Dit hör av uppenbara skäl de strukturförslag som rör Green Cargo-koncernen.

Introduktionen av den nya marknadstillträdesmodellen för persontrafiken bedömer Jan Brandborn dock kan ske först 2006. Han är medveten om att denna tidpunkt är problematisk med tanke på att flera trafikuppbygg ska upphandlas med trafikstart under 2007. Det gäller både trafikhuvudmannatrafik och trafik som Rikstrafiken upphandlar.

Eventuella optioner eller andra möjligheter bör därför utnyttjas för att anpassa upphandlingen till införandet av den nya marknadstillträdesmodellen. SJ AB och andra järnvägsföretag som utför trafik under transportörsansvar på uppdrag av trafikhuvudman eller Rikstrafiken bör med automatik erhålla trafikeringstillstånd enligt den nya marknadstillträdesmodellen.

## NRG på Nordic Rail

Vid den stora järnvägmässan Nordic Rail i Jönköping 7-9 oktober deltog NRG med en gemensam monter tillsammans med Järnvägsforum och Tågoperatörerna. NRG:s ordförande Kjell Sevefjord säger att deltagandet i mässan innebar goda möjligheter för föreningen att informera om bland annat den nya inriktningen av verksamheten med tonvikt på konsumentperspektivet. Det var också glädjande att så många medlemmar i NRG deltog i mässan och tog kontakt med föreningen.

- Ett annat roligt besök i vår monter var Jean-Arnold Vinois från EU-kommissionen. Han förklarade att han är mycket intresserad av att etablera kontakt med organisationer som arbetar med konsumentfrågor inom transportsektorn.

En av NRG:s aktiviteter under mäsdsdagarna var Heta Stolen där ett antal personer med inflytande inom järnvägs- och transportsektorn utfrågades av Kjell Sevefjord. De som utfrågades var Banverkets generaldirektör Bo Bylund (bilden), Christer Beijbom från IKEA Rail, trafikutskottets ordförande Claes Roxbergh, miljöpartiet, Karin Svensson Smith, vänsterpartiet, ledamot i trafikutskottet, samt Rikstrafikens generaldirektör Kjell Dahlström.



### NRG träffade Sveriges Konsumentråd

NRG:s inriktning är konsumentintresset. Som ett led i arbetet att etablera kontakter med andra konsumentorganisationer hade Kjell Sevefjord och Karl-David Selin från NRG den 8 december ett möte med Inger Persson, ordförande i Sveriges Konsumentråd. I rådet ingår ett 20-tal organisationer, bland andra ABF, Handikappförbundens samarbetsorgan, KF, LO, TCO, FUB, Synskadades Riksförbund, SIOS - Samarbetsorgan för etniska organisationer i Sverige, Unga Örnar, PRO och Sveriges Pensionärsförbund. Sveriges Konsumentråd utgår i sitt arbete bland annat från FN:s riktlinjer för konsumentskydd som sammanfattas i åtta punkter:

- Rätten att få basbehov tillgodosedda
- Rätten till säkerhet
- Rätten till information
- Rätten att välja
- Rätten till inflytande
- Rätten till tvistlösning
- Rätten till konsumentkunskap
- Rätten till en hälsosam och långsiktigt hållbar miljö.

### Remissvar

Under de närmaste månaderna kommer NRG att ägna mycket tid åt att lämna remissvar på två för järnvägen och kollektivtrafiken viktiga utredningar - Kollektivtrafikkommittén och Järnvägsutredningen. Föreningens Expertråd kommer att ha en central roll i det arbetet.

### Medlemsbroschyr

NRG arbetar på att ta fram en broschyr som presenterar föreningen och de frågor den vill driva. Broschyren ska användas bland annat för att värva nya medlemmar, en mycket angelägen uppgift under nästa år.

### Dödsfall

Gösta Knall och Rune Ovik har avlidit. Båda två var med från början när Framtida Järnvägstrafik (FJT) bildades och gjorde under många år stora insatser både i FJT och efter det att föreningen bytt namn. Gösta Knall bl.a. som kassör och Rune Ovik som styrelseledamot och revisor

### Ska NRG ha årsmöte lördag eller söndag?

Föreningen har allt sedan grundandet med namnet Framtida Järnvägstrafik haft välbesökta årsmöten. Men eftersom årsmötena alltid har ägt rum på en vardag har ett antal av medlemmarna varit förhindrade att delta därför att de arbetar eller av andra skäl. Vi vill därför försöka ta reda på om det finns ett intresse bland medlemmarna att i stället förlägga årsmötet till en lördag eller en söndag. Vi ber er meddela oss vilket eller vilka av nedanstående alternativ som ni föredrar. Adressen är: NRG, Klarabergsgatan 37, 111 21 STOCKHOLM. Eller e-posta till: [info@nordic-rail-group.se](mailto:info@nordic-rail-group.se).

Jag vill att årsmötena i fortsättningen ska äga rum på (ange ett eller flera alternativ):

- vardagar
- lördagar
- söndagar

**Modern  
Järnväg**

**Ansvarig utgivare:**  
Kjell Sevefjord

**Redaktion:**  
Roger Låth

**Expedition, distribution:**  
NRG

Klarabergsgatan 37  
111 21 STOCKHOLM  
Tel 08-651 55 90  
Fax 08-651 55 91  
e-post: [info@nordic-rail-group.se](mailto:info@nordic-rail-group.se)  
[www.nordic-rail-group.se](http://www.nordic-rail-group.se)

