

2017-11-18
Kurt Hultgren
+46 70788 44 77

ReFo skr 2017-99

Regeringen
Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se

Remissyttrande Resenärsforum Infrastrukturplan 2018-2029

Sammanfattning

Trafikverket har lämnat förslag på nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Resenärsforum välkomnar många av de satsningarna om Trafikverket föreslår, men konstaterar att resenärsperspektivet inte har fått genomslag i planarbetet.

Vi anser att:

- Kraven på en omställning till ett *klimatneutralt transportsystem* måste tas på allvar. Det innebär att Sverige behöver ett fossilfritt transportsystem om mindre än 30 år. Därför bör investeringarna i järnväg och kollektivtrafik öka.
- Vi anser att hela landet ska leva vilket innebär att vi behöver fungerande transporter i hela landet. Den rådande storstadsfixeringen behöver kompletteras med en landsortsfixering. Vi behöver också ha ett fokus på utvecklingen av hållbart regionalt resande.
- Satsningen på *underhåll är viktig men förslaget är inte tillräckligt*. Ett ytterligare försämrat tillstånd för infrastrukturen utanför de prioriterade stråken är inte acceptabelt.
- Satsningen på dagens system är inte tillräcklig. Dagens och framtidens trafikanter har krav på kvalitet och inte bara kvantitet. Komfort, smidighet, tillförlitlighet, tillgänglighet, trygghet och redundans är lika viktigt som tåglägen och trafikvolym.
- En avgörande punkt är att regeringen måste besluta vem som ska ha det övergripande och samlade ansvaret för stationsservicen. Det är också ett krav från EU, där kraven på tillgänglighetsinformation från Sveriges sida hittills har avvisats med hänvisning till att det inte finns någon som har det samlade ansvaret för stationerna. Det är inte i linje med Sveriges ambition att på det sättet bli franssprunget i en fråga av denna dignitet.

- Vi ser därför att funktioner som stationer, hållplatser, resecentra, biljettsystem, informationssystem och back-up funktioner när det går snett är centrala och mycket av detta saknas i planen. Dessa servicefrågor är av grundläggande betydelse för resenärerna.

Grundläggande krav på att uppnå målen

Trafikverket har lagt fram sitt förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Huvudinriktningen, som vi stöder, är att kraftsamla för att förbättra det svenska järnvägssystemet. Det är också en inriktning att vårda det transportsystem vi har i dag. Det är en förståelig strategi men inte tillräcklig. Dagens system klarar inte av de utmaningar som vi står inför.

Om 30 år ska Sverige vara klimatneutralt. Det innebär att vi inte ska ha några nettoutsläpp av klimatgaser. I dagsläget är transporterna till ca 80 % beroende av fossil energi. Det finns två vägar fram för att klara transportsektorns krav på att avskaffa användningen av fossil energi. Antingen så minskar vi dramatiskt antalet resor och transport eller så bygger vi ett nytt modernt och fossilfritt transportsystem. Resenärsforum förordar den senare vägen. Det är den enda vägen som har ett tydligt resenärsperspektiv. Men det kräver en kraftsamling, inte bara på underhålls- och förbättringssatsningar, utan på nyinvesteringar i klimatneutrala transportlösningar.

Vi anser därför att *satsningarna på att utveckla järnvägssystemet behöver öka* jämfört med Trafikverkets planförslag. Planförslaget innebär bara två inledande etapper på höghastighetssystemet, en inledande etapp på Norrbottenbanan och några större kapacitetsutbyggnader.

Vi förordar ett system där påbörjade nya länkar färdigställs så fort det går. Bristen på planpengar, i kombination med Trafikverket svårigheter att våga prioritera, har gjort att Sverige kommer att påbörja många projekt, men inte slutföra så många innan planperioden är slut.

Lund-Hässleholm, Ostlänken, Arlanda-Uppsala, Ostlänken och Norrbottenbanan har alla byggstart inom planperioden men det framgår inte i förslaget om och när de ska bli klara. Det är ett slöseri med skattepengar att påbörja byggen, men inte slutföra dem så fort det går.

En investerad miljard som inte ännu ger trafiknytta är en dyr miljard. Vi anser att staten i detta läge bör låna pengar så att de nämnda projekten kan slutföras så fort det går. Rimligen borde satsningen på nya stambanor ske utanför planens ramar så att den kan genomföras rationellt, professionellt och skyndsamt.

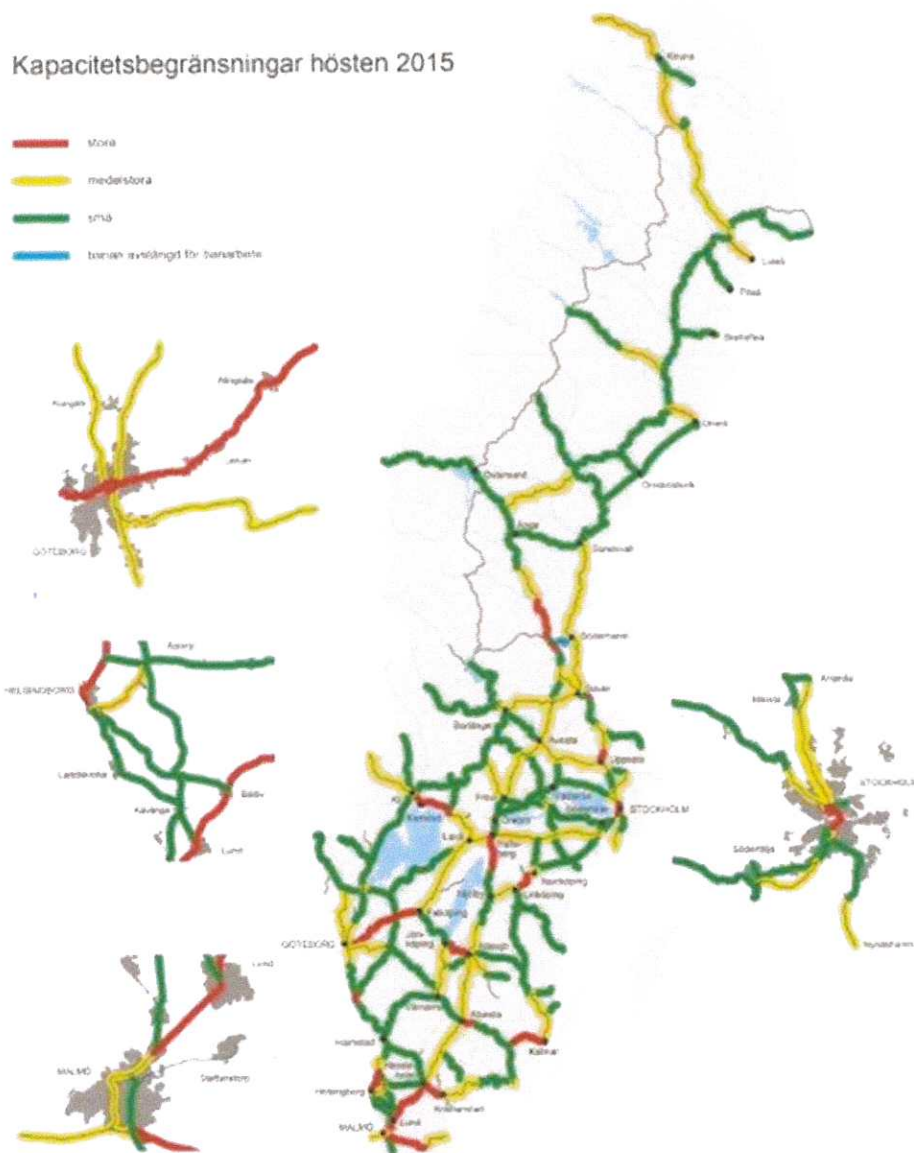
Det saknas också en samlad *strategi över hur järnvägssystemet ska utvecklas*. Inom vägområdet togs det fram en långsiktig plan 1957 som pekade ut hur vägnätet skulle se ut. I praktiken har Vägverket arbetat efter denna. Det kanske är på tiden att se över Vägplan -57, men vi anser det ännu viktigare att Trafikverket skyndsamt ska få i uppdrag att ta fram en plan för hur järnvägsnätet ska se ut 2045, när Sverige ska vara klimatneutralt.

Det är för oss uppenbart att det krävs en *ökad fokus på regionala tågssystemet*. Det är där resandet har ökat mest och det är det systemet som bäst bidrar till klimatmålet.

Hela landet ska leva. Det ställer krav på fungerande och effektiva transporter i hela landet. Det har de senaste decennierna skett stora och viktiga investeringar kring storstäderna, vilket är naturligt då dessa regioner har vuxit. Men det gör också att klyftan mellan storstad och landsort har ökat. Därför måste satsningarna på fungerade transporter också för mindre städer och landsbygden öka. När man tittar på var det finns kapacitetsproblem i det svenska järnvägssystemet ser man också att det inte bara är i storstadsområdena som det brister. Det finns kraftiga kapacitetsproblem i Skåne, Småland, Västra Götaland, Närke och Ångermanland. De kanske allvarligaste problemen i dag är längst Västra stambanan, som Trafikverket inte föreslår några satsningar på.

Resenärsforum har med tillfredsställelse noterat regeringens satsningar på kollektivtrafik i glesbygd. Men frågan om tillgängligheten i glesbygd är större än så och det borde kraftsamlas för att utveckla ny kunskap om smarta lösningar för landsorten. Staten satsar nu stora belopp på att utveckla självkörande bilar i Göteborg. Det kanske skulle satsas på självkörande bussar i Götene.

Kapacitetsbristerna framgår på följande karta.



Vi förordar ett omtänk där framförallt det regionala och det storregionala resandet sätts i fokus. Det är den typen av resande som är dominerande när man räknar antalet resor. Det är också helt centralt att dessa resor kan genomföras även i det klimatneutrala transportsystemet då det domineras av arbetsresor.

Transportsystemet är till för resenärerna. Inte tvärt om! Planen har ett tydligt producentperspektiv, inte ett konsumentperspektiv. De sociala frågorna lyfts i en liten underlagsrapport som tydligt belyser hur eftersatta dessa frågor har varit i Trafikverket. Rapporten påpekar att man nu prioriterar dessa frågor, men det framgår inte i huvudrapporten.

Resenärsforum har varit förvånad över villigheten att spendera stora medel för att utveckla samhällsekonomiska kalkyler, som är halvt oanvändbara i samtliga fall, men inte påtalat vikten av att utveckla kunskapen om resenärernas villkor, krav och önskemål.

Planen har ett fokus på samhällsekonomiska kalkyler, objekt och produktionsplaner trots att *regeringens direktiv tydligt lyfter fram sex samhällsutmaningar*.

- ställa om till ett av världens första fossilfria välfärdsländer
- investera för ett ökat bostadsbyggande
- förbättra förutsättningarna för näringslivet
- förstärka sysselsättningen i hela landet
- ta höjd för och nyttja digitaliseringens effekter och möjligheter
- skapa ett inkluderande samhälle.

Resenärsforum företräder resenärsperspektivet och vi bistår gärna Trafikverket med idéer, kontakter och mötesarenor för en dialog mellan staten och de dagliga användarna av transportsystemet.

Resenärsforum anser också att *det är viktigt att Trafikverket pekar på begränsningarna i de samhällsekonomiska modellerna* och de grundläggande svagheter. Det är få som känner till att en bilists restid i Trafikverkets kalkyl värderas högre i kronor per timme än en kollektivresenärs restid. Att använda betalningsviljestudier som metod innebär att de med mycket pengar väger tyngre än de med lite pengar. *I praktiken är detta en diskriminering av kollektivresenärerna*, som i princip strider mot FN-konventionen om de mänskliga rättigheterna och alla människors lika värde. ASEK borde omgående ersättas med en metod som utgår från människors lika värde.

ASEK är en metod som har tagits fram för att jämföra av enskilda objekt, men som nu används för att besluta om samhällsbygget. *Ett nytt system för höghastighetsjärnväg i Sverige har som utgångspunkt de sex samhällsutmaningarna* i regeringens direktiv (se ovan), men Trafikverket säger nej till satsningen med hänvisning till att man inte har tillräckliga investeringsramar och att kalkylerna visar på dålig lönsamhet. *Vi förutsätter att politiken intar en mer framtidsorienterad inställning till dessa frågor*.

Stationsfrågan är en annan resenärsfråga där ett förslag från Trafikverket saknas. Ett projekt lyfts fram, ombyggnad av Stockholm C, men i övrigt har Trafikverket inga förslag gällande stationsproblematiken. Trafikverket väljer rentav att föreslå två järnvägssatsningar, Ostlänken och Lund-Hässleholm, där stationerna inte ens finns med i planen. Vad är vitsen att bygga en

ny järnväg mellan Lund och Hässleholm om den ska sluta innan resenären är framme i Hässleholm och inget ska göras för att bygga ut Hässleholms järnvägsstation?

Vi förstår att stationsbyggen inte ger någon samhällsekonomisk nytta i Trafikverkets kalkyler. Men vi kan intyga att det ger resenärsnytta att man kan stiga på och av tågen, och att det sker i en trevlig, funktionell, tillgänglig och trygg miljö. Resenärsforum föreslår att Trafikverket får i uppdrag att ta fram en strategi för utveckling av Sveriges stationer.

Det är också uppenbart från den studie vi har gjort om stationer att kvaliteten och skötseln av våra stationer har mycket stora brister. *Resenärsforum kan gärna presentera resultatet för regeringen när så är möjligt. Resenärsforum föreslår också att Trafikverket får ett ansvar för att säkerställa att inga viktiga frågor om stationen hamnar mellan stolarna.*

Resenärsforum välkomnar satsningen på cykel och kollektivtrafik i våra städer. Vi finner det angeläget att dessa frågor lyfts. Det är också bra att tunga investeringar i tunnelbana och spårvagn kommer till stånd genom Sverigeförehandlingens arbete. Det är dock i förlängningen olyckligt att exempelvis tunnelbanesatsningarna i Stockholm är beroende av förhandlingar och paket. Det gör att utbyggnaden blir ojämn och osäker. Den senaste tunnelbanestationen som öppnades var Skarpnäck, 1994. Det är för 23 år sedan. *Regeringen borde utreda hur ett hållbart finansieringssystem för större kollektivtrafiksatsningar skulle kunna utformas. I det sammanhanget bör man också utreda hur man säkerställer att RKM involveras i Stadsmiljöplanerna på ett bra sätt tillsammans med kommunerna.*

Sköt det system vi har. De sker en kraftsamling på vidmakthållande för att komma till rätta med eftersatt underhåll. Denna satsning är också framtung. Men det ställer stora krav på Trafikverket att genomföra denna satsning så att det ger effekt utan att resenärsperspektivet glöms bort.

Den ökning av underhållsmedel som hittills har tillskjutits har ännu inte gett önskade förbättringar. Det är självklart att en lång period av vanvård gör att det ta några år innan förbättringarna slår igenom i trafiken. Men det är fortsatt en alltför liten del av underhållsinsatserna som är förebyggande och en alltför stor del som är avhjälpande.

Trafikverket skriver i sin strategi att ”På kort sikt ska underhållsåtgärderna minimera kapacitetsnedsättningar i samband med störningar.” Vi uppfattar det som Trafikverket vill fortsätta att lappa och laga. Vi är inte säkra på att det är rätt sätt att angripa problemet. Det kan vara bättre ur ett resenärsperspektiv att stänga av längre sträckor under en period och genomföra en helrenovering. Under perioden anordnas så god ersättningstrafik som kan åstadkommas. För en resenär är det avsevärt bättre med förebyggande underhåll. Den typen av underhåll är planerbar och som resenär kan man ordna för alternativa lösningar alternativt undvika att resa vissa perioder.

Samtidigt är det viktigt att minimera störningarna av underhållsåtgärder. Det är nödvändigt att tillåta operatörerna att kräva regress även på Trafikverket, vilket idag inte är möjligt. När uppgjorda arbetstidsplaner överskrids eller när signalsystem eller växelfel drabbar resenärerna blir trafikoperatörerna ersättningsskyldiga gentemot resenärerna. Det är viktigt att det finns incitament att hålla anläggningen i stånd även för infrastrukturhållaren.

Trafikverket skriver också att man inte har för avsikt att förbättra robustheten för andra bantyper än bantyp 1 samt de delar av bantyp 2 och 3 som ingår i de prioriterade flödena. I praktiken innebär det ett fortsatt förfall för alla banor som inte är prioriterade. De prioriterade banorna är Stockholm–Malmö, Stockholm–Göteborg, Hallsberg–Luleå, Luleå–Boden–Riksgränsen. Det innebär att huvuddelen av järnvägsnätet kommer att, i bästa fall, vara lika dåligt om 12 år som nu, i sämsta fall fortsätta att förfalla.

Trafikverkets prioriteringar visar på ett allvarligt feltänkt. Hela tänkande utgår från att järnvägstrafik är lika med de trafikstarka linjerna och att de mindre trafikerade linjerna får klara sig bäst de kan.

Om mindre än trettio år ska transportsystemet vara klimatneutralt. Men vi resenärer kommer att vilja resa då också. Det innebär att klimatsmarta resmöjligheter behöver utvecklas, inte avvecklas. *Järnvägen har en viktig roll för regionalt och storregionalt resande. Den rollen kommer att bli allt viktigare i framtiden.* Det innebär att hela det svenska järnvägsnätet kommer att behövas, och mer därtill för att klara resbehoven i framtiden.

Att lappa och laga Södra och Västra stambanan är också ett sisufosarbete. Det behövs att dessa sträckor är i gott skick, ja. Men kapaciteten måste öka och därför behövs det även nya banor. Det mera lågtrafikerade nätet kommer inte att på samma sätt behöva kompletteras med ny kapacitet. Där är det vidmakthållande som gäller.

Resenärsforum föreslår därför en mer balanserad strategi. Trafikverket bör tydligare inrikta arbetet mot ett förebyggande underhåll. Trafikverket bör också tydligt inrikta medel så att hela järnvägsnätet kan upprätthålla och förbättra sin funktionalitet.

Det är också svårt att utläsa från planförslaget hur strategin faktiskt ser ut och vilka effekter som förslaget får. Resenärsforum föreslår därför Regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en genomarbetad strategi för järnvägens vidmakthållande, där planens övergripande mål och inriktningar, med de förändringar som Resenärsforum föreslår, omvandlas till tydliga insatser. Det är angeläget att Trafikverket kan beskriva i konkreta termer vilket tillstånd järnvägsnätet kommer att befinna sig i om 12 år.

Underhållet av de statliga vägarna är lägre prioriterad i planen och det innebär enligt Trafikverket att de lågtrafikerade vägarna kommer få försämrat tillstånd. Ur Resenärsforums perspektiv är detta olyckligt då det kommer att försvåra för en kollektivtrafik av god kvalitet

på landsbygden. Det har varit en lång period av storstadsfokus på vägpolitiken. Stora satsningar har gjorts och görs för att öka kapaciteten på vägnätet i storstäderna. Samtidigt har vägnätet på landsbygden halkat efter. Denna utveckling är olycklig då den drar isär Sverige. Det är också svårt redan idag att upprätthålla en god kollektivtrafik på landsbygden. Allt sämre vägar kommer inte hjälpa regionalpolitiken.

Resenärsforum anser därför att Trafikverket bör prioritera om underhållsinsatserna så att vägar på landsbygden som är av betydelse för kollektivtrafiken får ett tillskott av medel.

Våga tro på framtiden. Planförslaget pendlar mellan en stark tilltro till att ny teknik ska lösa klimatfrågorna till en ovilja att på allvar ta till sig den nya tiden. Den traditionella resenären är antingen en bilist som lutar på sin egen bil eller en kollektivtrafikanter som lutar på sitt eget tålamod. Transportsystemets brister är uppenbara och än värre om man jämför med hur samhället i övrigt har utvecklats. Ett grundläggande bekymmer är att transportpolitiken inte fångar in frågan om kvalitet utan fastnar i en diskussion om kvantitet.

Dagens samhälle ser inte ut så.

Vi förväntar oss att trafikmiljön fungerar för alla, inte bara för raska, friska och fullvuxna med goda IT-kunskaper. Det räcker inte heller med att handikappanpassa ett prioriterat nät av stationer och hållplatser. Barn blir mer och mer beroende av sina föräldrar för sina dagliga resor. Äldre och handikappade råkar dagligdags ut för otureliga överraskningar i form av brister i utformningen av stationer och gångbanor.

Vi förväntar oss en rimlig komfort. Smutsiga och nedklottrade träbänkar, överfulla sopkorgar och ogenomtänkt belysning gör att önskan om komfort övergår i en desperat förhoppning om att tåget är i tid, "kom fort".

Vi förstår att saker och ting kan gå snett. Men vi förväntar oss att det finns redundans i systemet och att allt görs för att se till att avhjälpa felet men också hjälpa oss resenärer. De otal exempel på passagerare som suttit på utfrusna tåg utan möjlighet till evakuering och alternativtransporter visar allvaret i kvalitetsbristerna.

Vi förväntar oss att smidigt kunna beställa och betala varor och tjänster. Men inom kollektivtrafikbranschen behöver man idag vara expert för att förstå var, när och hur man kan köpa en biljett. Det är långtifrån enkelt. Och när man lärt sig ett län så hjälper det inte mycket i nästa län. Resenärsforum förväntar sig att Regeringen föreslår genomförandet av ett gemensamt, modernt och kundanpassat biljettsystem för kollektivtrafik i Sverige.

Vi förväntar oss att den miljö vi vistas i är vacker, trevlig och trygg. Det är viktigt men räcker inte, som Trafikverket gör, att jobba med trafiksäkerheten. Är inte trafikmiljön vacker, trevlig och trygg kommer vi att skygga för att åka kollektivt.

Det finns möjligheter bakom hörnet. Sverige har unika möjligheter att få ett modernt, högkvalitativt och klimatneutralt transportsystem för alla. Ny teknik, nya samverkansformer, nya lösningar och nytänkande kan göra under. Men det krävs också nya och större satsningar.

Nationellt program för kollektivtrafiken

Konkurrens är ett utmärkt sätt att öka kvaliteten i utbudet från olika operatörers sida. Men konkurrens måste ske på ett sätt som också säkerställer att resenärerna inte råkar ut för glipor eller skarvar som inte fungerar. Det finns ingen instans i Sverige som övervakar kollektivtrafiken.

I andra länder finns särskild myndighet som har tillsyn över hela järnvägsbranschen, inte minst hur resenärerna behandlas. Så är läget exempelvis i Storbritannien, i Frankrike och Tyskland. I Sverige idag saknas det tydliga regler om vem som har ansvar för vad inom kollektivtrafiken. Det förslag som Utredningen om ny kollektivtrafiklag 2009 framförde om en nationell kollektivtrafikmyndighet genomfördes inte. Resenärsforum anser inte att det är nödvändigt att införa en ny myndighet, men Resenärsforum anser att det är nödvändigt att definiera ansvarsområden på ett mycket bättre sätt än vad som är fallet idag.

Stationerna är ett exempel på en servicefunktion som har kommit att sakna ansvarig samordnare. Biljettförsäljningen är en annan. Enligt Resenärsforum bör mycket av den service som idag saknas på stationerna uttryckligen läggas på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, som inte fullt ut har tagit den rollen tidigare.

Resenärsforum anser att det inrättas ett nationellt program för kollektivtrafiken på motsvarande sätt som det finns regionala trafikförsörjningsprogram. I ett sådant nationellt program bör exempelvis varje regional kollektivtrafikmyndighet åläggas att fullständigt redovisa inte bara kollektivtrafiken i länet utan också i anslutning till angränsande län eller region i grannland.

Till servicen på stationerna hör ledsagningssystemet, men också övrig information för alla resenärer, såsom tryckta tidtabeller, linjekartor, skyltning på hela stationen, beskrivningar av stationsservicen, hur man hittar anslutande trafik med olika bolag och olika färdmedel, liksom hur man förser sig med biljetter på ett enkelt sätt.

Det nationella programmet kan även omfatta frågor om vilka regionala flygplatser som ska säkerställas genom statligt stöd, hur båttrafiken till Gotland ska ske och vilka nattågslinjer som anses så viktiga att en upphandling krävs för att de ska kunna utföras. Programmet bör också definiera vilka miniminivåer som ska förekomma på långväga tåglinjer, där resmöjligheterna bör ha en pålitlig turtäthet, exempelvis tåg varje timme, tåg även kvällar och helger och andra minimikrav. Även om trafiken i huvudsak utförs i kommersiell eller

upphandlad trafik kan vissa långväga förbindelser behöva komplettera det regionala eller grannregionala resbehovet.

Utvecklingen av kollektivresandet bygger på att resenärerna finner kollektivtrafiken attraktiv. Det är ett viktigt medel att säkerställa en utveckling mot resande på ett energieffektivare sätt, om än med attraktiviteten som grund för individernas val. Resenärsforum är som organisation beredd att medverka i en utvärderingsprocess som bidrar till att rimliga normer utarbetas. Vissa frågor kan med fördel diskuteras mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter, trafikutövare och Resenärsforum, förutsatt att en miniminivå av resurser ställs till Resenärsorganisationens förfogande

Biljettsystemet är också en form av infrastruktur

Biljettfrågan har behandlats i annat sammanhang, men enkla biljettköp är ett absolut krav för att kollektivtrafiken ska fungera attraktivt. De trafikföretag som på eget bevåg slopat kontanthantering vid biljettköp måste erbjuda en tillräckligt bra alternativ metod. Det är inte acceptabelt att utesluta människor från att resa med kollektivtrafiken fastän de uppfyller kraven att få resa med, inklusive viljan att betala sin biljett. Ett minimikrav är att varje fordon i stadstrafik kan acceptera ett kontokortsköp utan pinkod. Kan ett modernare och för alla tillgängligt system införas i närtid vore det bra. Det är en fråga som bör kunna ingå i ett nationellt trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafiken.

Vad har ett nationellt program har med investeringsplanering att göra? Ja, infrastrukturen är till för att stödja trafiken och trafiken beror på vilken servicenivå de olika transportsystemen kan erbjuda. Ett nationellt program kan bidra till att öka övergången från ett system där bilåkande är dominerande till ett system där kollektivtrafik har en viktigare roll.

Servicen på stationer och bytespunkter har en nyckelroll i trafikinätet

Skillnaden mellan att köra bil och att åka med kollektivtrafik är framförallt att nästan varje kollektivtrafikresa är en serie av delresor med byten mellan länkarna. Bytena spelar en avgörande roll i kollektivresandet.

När bytena sker inom en stad eller region som driver kollektivtrafiken i ett eget system ingår bytesplatserna naturligen i det egna ansvaret. Men så snart det handlar om resor med flera operatörer, både upphandlade och kommersiella, så kommer stationen eller bytespunkten att bli en plats som inte "ägs" av någon. Fastighetsmässigt finns klara gränser mellan olika fastighetsägare, kommunen, Trafikverket, RKM, privat fastighetsägare osv, men gentemot resenärerna finns ingen ansvarig instans. Stationsservicen är en egen systemfaktor, skild från fastighetsägandet.

Jernhusen AB äger numera endast 30 av de 350 stationshusen i Sverige. Stationen omfattar också långt mer än stationshuset vilket gör att uppsplittringen är total. Servicepersonal med

uppgift att ge service till resenärerna finns inte längre, med enstaka undantag. Biljettförsäljningspersonal finns inte heller, utom på tre ställen i Sverige. Det är på stationerna som många problem uppstår, och där finns ingen att fråga. Resenärsforum anser att *frågan om stationernas service i sin roll som viktiga länkar i kollektivtrafiknätet behöver lösas*. De korta med viktiga sammankopplande länkarna eller knutarna i nätet har för många resenärer blivit platser för oro och förvirring. Detta är i högsta grad en konsumentfråga.

Stationerna ska inte fungera som förr, de ska fungera bättre än förr.

Den viktigaste frågan vad gäller stationerna i Sverige är att stationsservicen fungerar. En viktig faktor är att det borde finnas en utpekad ansvarig för stationsservicen.

I Tyskland har stationerna och servicen lagts i ett separat bolag *"DB Stationen und Service"*. I Frankrike har stationerna lagts i ett annat särskilt bolag *"SNCF Gares & Connexions"*. I Storbritannien tillhör alla stationer numera *Network Rail*, det brittiska banverket. Men *Network Rail* driver stationerna i egen regi endast på femton ställen. På övriga stationer drivs stationerna av det tågbolag som har störst trafik på respektive station. Det betyder att resenärsperspektivet kommer mycket tydligt in i bilden på alla stationer i dessa länder.

Det är viktigt att mjukvaran fungerar, även om hårdvaran ägs av någon annan. Alla de olika ägarna och intressenterna ser varje station som sekundär, medan för resenärerna är stationen primär. *Huvudmannskapet för stationsservicen måste utpekas, och det behöver inte utgöras av en fastighetsägare på plats.*

Det finns däremot en rad praktiska uppgifter som någon på plats måste ha ansvar för. Det handlar om att se till att väntsalar, hissar och rulltrappor fungerar, inklusive ordningshållning och toaletter (som måste vara välvårdade). Det handlar om att informationsskyltningen ska vara korrekt och uppdaterad och inte nedklottrad, både fast skyltning och digital information. Det behövs en karta över regionen, en orienteringskarta över orten och det behövs en karta över järnvägsnätet i Sverige. Det handlar om tågtidsanslag, det handlar om rätten att få köpa sin biljett och om planering för ersättningstrafik. Det handlar också om cykeluppställning och hyrcyklar, bilparkering och hyrbilar, taxi och bilpoolsplatser. Det handlar om att informera tillresande hur det lokala kollektivtrafiknätet ser ut, var hållplatser finns och hur resenären skaffar biljetter till lokaltrafiken. Allt detta behöver följas upp ofta. På mindre stationer finns en möjlighet att erbjuda en "servicepelare" (som i Schweiz, Tyskland och Nederländerna) som också kan ge kontakt i trygghetsfrågor.

Det är angeläget att stationerna vid järnvägsnätet i Sverige, oavsett ägare, inordnas i ett *system, där en instans har huvudansvaret*. Denna part ska säkerställa att informationerna på stationerna ser likartad ut, exempelvis genom ett likartat skyltsystem.

Resenärsforum föreslår att det statligt ägda aktiebolaget Jernhusen, som är ägare till ett fåtal stationer och till stora markarealer järnvägsmark, görs till dotterbolag till Trafikverket.

Jernhusen kan ges det nya uppdraget att samordna stationernas service och utrustning. Jernhusen kan utöva Trafikverkets tillsyn. Var och en av de olika fastighetsägarna får svara för sina investeringar, men Jernhusen skulle få uppgiften att se till att det blir genomfört. Genom att Jernhusen blir dotterbolag till Trafikverket skulle det överskott som Jernhusen producerar kunna användas till trafikinvesteringar, exempelvis för service på stationerna eller andra resenärsorienterade faktorer.

Sveriges stationer angår EU

Stations-Info är namnet på en databas i Sverige. Den innehöll alla uppgifter om olika stationer vad gället tillgänglighet. Där fanns bilder av stationens exteriör och interiör, kartsnitt över var det fanns ramper, hissar och handikapptoaletter, gångbroar och gångtunnlar, entréer mot staden och mot stationens bortsida, uppgifter om hållplatser för bussar mm. Stations-Info var tillgängligt på nätet. Stations-Info drevs av Samtrafiken i Sverige AB, som ägs av kollektivtrafikföretagen. Dock stängdes hela systemet Stations-Info 2013, och det ligger nu i malpåse utan uppdateringar. Trafikföretagen ville inte längre bekosta uppdateringarna. Detta kan betraktas strida mot handikapplagens krav. Det trafikföretag som önskar erbjuda kollektivtrafik är också skyldigt att erbjuda information till personer med funktionsnedsättningar. Ett sådant system krävs nu från EUs sida.

ERA, European Union Agency for Railways, bedriver för närvarande arbetet med revidering av EU-förordningen om handikappanpassning av järnvägstrafiken. Det sker på uppdrag av EU-kommissionen och hänger också samman med FN-konventionen om handikappanpassning. I detta arbete ingår att alla medlemsstater i EU ska redovisa vilka järnvägsstationer som är tillgängliga för personer med funktionsnedsättningar (PRM). Alla länder ska redovisa läget i respektive land senast 1 jan 2017. Dessutom skulle anges plan som fanns för uppgradering av stationerna. Svensk myndighet i denna ERA-arbetsgrupp är Transportstyrelsen. ERA önskade veta vilken myndighet som är "stationsförvaltare" i respektive land. Transportstyrelsen har för Sveriges del endast redovisat att det finns omkring fem fastighetsägare per station, men ingen part har det samordnande ansvaret. EU är dock inte tillfreds med det svaret. Transportstyrelsen har också redovisat att det inte finns någon part i Sverige som är villig att åta sig att samla in alla dessa uppgifter. Detta visar på ett mycket konkret sätt att det är nödvändigt för Sverige att fatta beslut om vem som ska ha det övergripande ansvaret för stationsförvaltningen. Den ingår inte i infrastrukturhållningen idag enligt den svenska lagstiftningen.

För Resenärsforum



Christina Axelsson
ordförande



Kurt Hultgren
generalsekreterare