

Kurt Hultgren, Resenärsforum, 2010-08-19,
kurt.hultgren@resenarsforum.se ;0707-884477

Stationer – ingenmansland och treriksrösen

Kollektivtrafik är ett nätverk av länkar. Nätet fungerar bara om det finns knutar som håller basfunktion. Stationerna och mindre bytesplatser **måste vara enkla, begripliga och pålitliga.**

Järnvägsstationer ägdes före 2001 av Statens Järnvägar och de användes också av bussbolagens resenärer, både av länsbolagens och av andra bussbolags. Stationerna ingick i den statliga infrastrukturen. Från 2001 är det inte längre någon som har huvudansvaret för stationerna. Operatörerna sköter bara sina fordon och sin trafik, Banverket (nu **Trafikverket**) sköter plattformar och spår, **kommunen** vissa delar och **Jernhusen** vissa hus. Det finns många fördelar med fler aktörer, inte minst konkurrens om resenärerna. Men alla operatörer har dragit sig tillbaka från stationerna. Problemet är att ingen har trätt in i det ansvar för stationerna som är gemensamt för alla bolagen. Det finns idag ingen utpekad ansvarig. **Stationerna är idag ingenmansland.** Det borde vara enkelt att åtgärda. Det ska gynna konkurrensen, men det ska definitivt säkerställa att resenärerna känner att det är enkelt och pålitligt. Så är inte fallet idag.

Kommunerna har sedan länge varit ägare av **bussterminaler**, och länsbolagen, i framtiden de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, kommer att säkerställa de **lokala bytespunkterna**, såsom ansvariga. Men de stationer där både tågresenärer och bussresenärer startar, byter eller slutar sin resa har ingen utpekad ansvarig eller någon fungerande driftorganisation. På stationerna finns tvärtom en rad ansvariga, och det är stor risk att resenärerna inte kan få något enkelt besked, eftersom det inte finns en ansvarig för stationen gentemot resenären. Alla pekar på någon annan. Det gäller både trafik och service. Detta är oacceptabelt. Det är resenärerna som alldeles i onödan fått betala priset för den vällovliga reformen. Det krävs en komplettering av den reform som genomfördes, inte en återgång till föregående läge.

Banverket hade visserligen sektorsansvaret redan från 2001 till 2010, men Banverket var fokuserat på stål, betong och 16 000 volt. Stationerna eller ett **ansvar för att stationerna fungerade enkelt för resenärerna** togs inte som en viktig uppgift för Banverket, och Banverket sköt ifrån sig ansvaret.

Jernhusen, som äger etthundra av stationshusen, fokuserade länge enbart på hyresintäkter och markförädling. Nu har något bättre förutsättningar givits, men Jernhusen äger fortfarande bara hundra stationer.

Många stationshus har sålts, huvudsakligen till **kommunerna**, och det är inget fel, tvärtom. Men ägandet är inte det intressanta. **Det intressanta är om driften av stationerna fungerar så att resenärerna kan känna att de är pålitliga.** Inom EU krävs att varje

infrastrukturhållare och ”**station manager**” ska säkerställa tillgängliga spår och stationer. Banverket-Trafikverket är självklar ansvarig instans för spåren, men Sverige är det enda land där ingen ännu är utpekad att vara station manager. Att översätta station manager med ordet ”stationsförvaltare” leder genast tankarna fel till fastighetsförvaltning, vilket är något helt annat. Drift på en station är inte husdrift, det handlar om resenärer som kommer och går, tåg och bussar som kommer och går. Det måste finnas en utpekad station manager på nationell nivå. Att sedan driften kan skötas av många olika bolag, vart och ett på sin ort, är en annan sak. Det måste finnas ett system, precis som det nu – äntligen – finns ett ledsagningssystem. Man måste som resenär veta vem man ska vända sig till för att fråga om saker. Man ska kunna få svar av en som kan och vill svara, inte bli ombedd att prata med någon annan. Det krävs en **lokal driftorganisation** i någon form. Att denna driftorganisation **dessutom bör föra en regelbunden dialog med resenärerna** är också självklart, men det är nästa steg. Och det gemensamma stationsansvarskapet handlar om ATT se till att det finns en lokalt driftansvarig, det handlar om att det ska finnas en ordning. Det handlar inte om centralstyrning.

Redan 2003 konstaterade Tågoperatörerna, Bussbranschen, dåvarande SLTF och Samtrafiken att det krävdes kompletterande åtgärder i trafikpolitiken, eftersom stationerna blivit ingenmansland. **Stationskommittén** bildades och gav ett konkret förslag. Alla Sveriges trafikföretag skrev under förslaget, som lämnades till regeringskansliet i dec 2004. Men förslaget hamnade bara i en låda utan åtgärder. I **Koll Framåt** och **Fördubblingsprojektet** är syftet att verkligen genomföra de förbättringar som krävs för att göra kollektivtrafiken attraktiv. Och ofta är inte åtgärderna så väldigt stora. Åtgärderna för att göra stationerna pålitliga för resenärerna är en viktig sådan åtgärd.

Gerhard Wennerström, vd på Samtrafiken, formulerade problemet så här vid slutkonferensen för Attraktiva stationer i juni i år: **Då vi går runt stationen kan vi hitta rena tretriksrosen – en punkt där såväl kommunen, trafikverket och Jernhusen träffas. Den här punkten är beskyddad av oändligt höga administrativa vallar. Vi alla här vet precis vem som ska göra vad på respektive sida av punkten. Men resenären då? För resenären tar det exakt 0,23 sekunder att passera punkten och resenären upplevde inget ”halleluja-moment”precis.**

Riksdagsbeslutet om den nya kollektivtrafiklagen omfattar bland annat en regel om att bussbolag måste stanna vid ortens resecentrum just för att säkerställa att även resenärer med funktionsnedsättningar ska kunna koppla samman reselänkar med olika bolag och olika färdmedel. Den sortens regler är bra och det är ett exempel på hänsyn till resenärerna.

Men ännu saknas ambitionskrav för **bemanning av stationer** med visst antal resenärer. De numera oftast obemannade stationerna gör att resenärerna inte kan ställa de enkla frågor som de måste få ställa, annars är resan och stationen inte pålitlig. Planeringen måste utgå från att

det alltid finns en stor andel ovana eller okunniga resenärer. Det är för dem som **bemannning är nödvändig, i en eller annan form. Att få ställa frågor är ett baskrav för resenärerna.**

– Om man ser en **person med packning** som står och ser vilsen ut vid en stillastående bil, så är det en **bilist som råkat ut för en katastrof**. Men ser man samma person som en **kollektivresenär** är det till synes en fullständig **normal situation**. Vill samhället att fler ska tycka att det är attraktivt att resa kollektivt?

Det ska finnas flera aktörer, men det ska finnas **ett system**, som gör att resenärerna känner det enkelt. Det gäller **ett informationssystem, ett biljetteringssystem och ett stationssystem. Olika aktörer kan sköta driften**. Kanske skulle den administrativa förändringen för stationerna kunna inskränka sig till att lyfta ut det bolag SRAB, som ägs av Jernhusen, och placera det hos Trafikverket och låta det hålla i systemet. Någon instans måste pekas ut och lokalt ansvar kan se olika ut. Avtal kan träffas med kommuner, lokala operatörer, egna stationsdriftsbolag mm, för att lokala perspektiv ska kunna frodas. Men liksom ledsagningen måste ske i ett enda system, så måste stationsvärdarna ha någon form av gemensam framtoning, samtidigt som de framhåller en lokal identitet. Det kan bli som när bussar är skyltade ”Bussbolag A – kör för länsbolag B”. Det är inte bara ledsagning för funktionshindrade som behövs. Varje ovan resenär är ett uppdrag ifall attraktivitet ska uppnås. Det blir särskilt tydligt i störningssituationer när det krävs personer på plats för att samla information och sprida information. Den kvalitetssäkringen är nödvändig. Pålitlighet är ett baskrav. Det räcker inte att prata om det, här måste genomföras en åtgärd. Det gynnar konkurrensen att resenärerna känner att stationer är pålitliga. **Ordning betyder inte monopol**. Ordning för resenärerna kan enkelt kombineras med konkurrens.

I Storbritannien har alla stationer ett gemensamt märke. Det betyder ”station” oavsett vilka bolag som trafikerar den. Det känns igen av alla invånare. Det råkar vara gamla nu avsomnade British Rails märke. I Sverige kan man på stationerna se en flagga som är husägarens märke, till glädje för ingen utom för det hundratal personer som är anställda i Jernhusen. ●