

MER BEHÖVS FÖR ATT FÅ ORDNING PÅ JÄRNVÄGEN - UTREDNINGENS FÖRSLAG RÄCKER INTE

ResenärsForums kommentarer till betänkandet SOU 2015:42

“Koll på anläggningen”

ResenärsForum är kollektivresenärernas riksorganisation. Resenärerna är järnvägens i särklass största kundgrupp. Persontrafiken står för c:a 2/3 av tågoperatörernas intäkter. ResenärsForum har en expertgrupp med omfattande järnvägskompetens.

Nyligen presenterades ett delbetänkande i den pågående utredningen om järnvägens organisation: SOU 2015:42 “Koll på anläggningen”. ResenärsForum konstaterar att de föreslagna åtgärderna är otillräckliga och vill lämna följande kommentarer och synpunkter.

- Störningarna i tågtrafiken är oacceptabla. Resenärer och transportköpare har tvingats genomgå allt längre förseningar och trafikavbrott under de senaste åren. Detta trots att anslagen till järnvägens underhåll och reinvesteringar samtidigt har ökat kraftigt. Det är välkommet att anslagen nu föreslås öka ytterligare men minst lika viktigt är att pengarna används på ett effektivt sätt för nödvändiga åtgärder ute i banan.
- Förseningar och trafikavbrott har beräknats att samhällsekonomiskt kosta i storleksordningen 5 miljarder kronor per år.
- Merparten av tiden för förseningar och trafikavbrott beror på fel eller åtgärder i infrastrukturen, där ansvaret ligger på Trafikverket (TRV) och dess entreprenörer.
- Det tar idag ofta oacceptabelt lång tid att t ex evakuera tåg ute på linjen eller att åtgärda fel på kontaktledningar, signalsystem och växlar.
- Det sägs ofta att störningarna beror på ökad trafik och en åldrad anläggning. Det är bara delvis sant. Störningarna förekommer inte bara i äldre anläggningar, utan i stor utsträckning även i nyare. Många stora störningar har sin orsak i fel som beror på förbiseende eller okunskap, ibland också i olämpliga val av tekniska lösningar. Vi kan också notera att väl fungerande järnvägar utomlands presterar mera transporter per kilometer järnväg, med mindre störningar.

Ovanstående fakta har bara delvis belysts i betänkandet. ResenärsForum anser att betänkandet SOU 2015:42 bör kompletteras med nedanstående synpunkter och kommentarer.

- Järnvägen måste ses som ett sammanhållet system där alla delar påverkar varandra. Den kan liknas vid en processindustri som levererar fortlöpande. Järnvägens teknik och trafikorganisation skiljer sig starkt från vägtrafiken. Det finns mycket små operativa och tekniska synergier mellan tågtrafik och vägtrafik. **Det trafikslagsövergripande synsätt som hittills präglat TRV bör omprövas.** Det riskerar att tappa fokus på de kunskaper och processer som är viktiga för järnvägens funktion. **De operativa delarna av TRV bör delas upp i två självständiga divisioner, en för väg och en för järnväg.** En mera renodlad lösning vore att bilda ett separat Järnvägsverk.
- Vi ser med tillfredsställelse att SOU 2015:42 betonar att **kunskapsuppbyggnad inom TRV är nödvändig.** Idag ligger för mycket av järnvägskompetensen hos entreprenörer och konsulter, eller hos ingen alls. Det leder till svårigheter för TRV att styra och utveckla verksamheten. Vi anser att SOU ännu starkare borde betonat att **TRV egen järnvägskompetens måste stärkas och tydliggöras.**
- SOU 2015:42 anser att underhållet även fortsättningsvis bör utföras av entreprenörer. Skälet uppges främst vara att TRV inte skulle klara av att successivt överta underhållet i

egen regi. Vi anser att dessa farhågor är överdrivna, även om ett övertagande av verksamhet till verkets egen regi kommer att kräva ökade resurser och järnvägskompetens inom Trafikverket. Andra utvecklingsprojekt med risker för trafik kvalitén under genomförandefasen (till exempel ett nytt trafikledningssystem) kan behöva senareläggas.

Med rätt instruktion till Trafikverket, rätt verksledning och organisation och väl avvägda prioriteringar av utvecklingsprojekt måste det vara fullt genomförbart att utföra delar av underhållsproduktionen i egen regi. Så skedde exempelvis i Storbritannien år 2002, där Network Rail på kort tid övertog allt underhåll efter det att systemet med entreprenörer hade misslyckats.

- ResenärsForum anser att TRV bör överta en del av underhållet i egen regi. Det gäller besiktning och kontroll (vilket också SOU 2015:42 föreslår), men även den del av den löpande tillsynen som innehåller felavhjälpning och visst förebyggande underhåll. Det är den del av underhållet som tågans punktlighet direkt är beroende av. Detta motsvarar omkring 1/3 av den totala underhållsvolymen. Fördelarna är:
 - **Större resurser för att hantera fel och händelser; större möjlighet att omfördela resurser;**
 - **Enklare och snabbare styrning av insatser** vid fel och händelser;
 - Bättre möjligheter till **samordning** av underhållsinsatser **med trafikeringen;**
 - **Större kontinuitet i kunskaper om anläggningarna**, eftersom byte av entreprenör erfarenhetsmässigt leder till ganska omfattande lokalt tapp av personal och kompetens.

Det vi föreslår här liknar de system som finns i t ex Storbritannien, Schweiz och Danmark. Ett sådant system bör genom utveckling och lämpliga incitament kunna effektiviseras jämfört med för 10-15 år sedan. Idag hämmas flexibiliteten av "tröga" upphandlingsprocedurer.

- **Insatser som på förhand kan definieras** till sin omfattning och kvalitet (till exempel byten eller genomgripande revisioner av spår m.m.), och som inte behöver ske med kort varsel bör fortfarande kunna ske **genom upphandling hos entreprenörer.**
- **En översyn** bör göras av beredskapen och **processerna för att beordra personal att rycka ut för att evakuera tåg eller åtgärda fel**, i syfte att minska tiden innan planerlig trafik kan återupptas. Alla störningar kostar olägenheter och pengar, inte minst för resenärer, men också för godskunder.
- Utredningen har missat problemet med att vissa tågfordon sliter spåret snabbt, vilket ökar underhållskostnaderna. Därför bör man skapa **incitament i form av spåravgifter som återspeglar hur mycket respektive fordon sliter på spåret.** Detta behövs för att få tågoperatörerna att bete sig samhällsekonomiskt rationellt. Avgifter som differentieras med hänsyn till slitaget på spåret tillämpas i Storbritannien och planeras att införas i Schweiz under 2017.

Christina Axelsson Ordförande ResenärsForum

Kurt Hultgren Generalsekreterare ResenärsForum

Evert Andersson Professor emeritus, järnvägsteknik, KTH

Sven Bårström F d stf generaldirektör, Banverket

Gunnar Hallert F d verkställande direktör, Citypendeln