



SWEDTRAINS synpunkter till del 1 av utredningen om järnvägens organisation

Utredningen om järnvägens organisation N 2013:02
Gunnar Alexandersson
Regeringskansliet
103 33 Stockholm

SWEDTRAIN
Magnus Davidsson, Generalsekreterare
c/o TEBAB
Box 5510
114 85 Stockholm

SWEDTRAIN är branschorganisationen för flera av järnvägssektorns viktigaste aktörer: fordonstillverkare, fordonsonderhållsföretag, forskningsinstitut, fastighets/depåföretag och konsulter. Vi lämnar härmed våra synpunkter till denna viktiga utredning och ser fram emot att lämna ytterligare detaljerade synpunkter till utredningens andra del.

Sammanfattning

Ökad spårburen trafik är en förutsättning för att stärka Sveriges konkurrenskraft och för att klara en rad viktiga samhällsutmaningar såsom regionförstoring och tillväxt, bättre matchning på arbetsmarknaden, energieffektivitet, minskad klimatpåverkan samt ökad trafiksäkerhet. För detta behöver järnvägen vara optimalt organiserad. Grundmodellen som används i Sverige, med konkurrens mellan olika aktörer, är bra och har lett till stora förbättringar. Samtidigt anser vi att många delar av järnvägens organisation kan förbättras och effektiviseras och SWEDTRAIN välkomnar därför denna utredning.

Sedan marknadsöppningen/omregleringen inleddes för ca tjugo år sedan har en positiv utveckling skett på järnvägen i Sverige. Bland annat märks den kraftigaste persontrafiktillväxten i hela Europa, ett ökat utbud av tjänster, en indelning i olika bolag som under konkurrens specialiserat och effektiviserat sina tjänster och produkter. Det finns dock ett tydligt behov av klarare spelregler, ökad samordning och ändrade incitamentsstrukturer för dessa företag. Nämnas bör också att det under denna tidsperiod enligt vår bedömning har varit relativt låga volymer av infrastrukturunderhåll vilket fått negativ effekt på punktligheten, särskilt under tidsperiodens senare år.

SWEDTRAIN belyser i detta dokument några förbättringsområden, och för vissa av dessa områden även förbättringsåtgärder.

Sammanfattningsvis vill SWEDTRAIN lyfta fram följande förbättringsområden:

- En fast plan för järnvägens utveckling som möjliggör långsiktiga satsningar av sektorns aktörer
- En instans som ansvarar för att samordna, och verkar för att förbättra, hela järnvägssektorn
- Ökad befogenhet för Trafikverket gällande projekt
- Förbättrade styrmedel för effektivare kapacitetsutnyttjande
- Förbättringar gällande uppställningsspår och reparationspår
- Förbättrad upphandling och leverans av fordon och fordonsunderhåll

Förbättringsområden

En fast plan för järnvägens utveckling som möjliggör långsiktiga satsningar av sektorns aktörer

Osäkerhet hos marknadsaktörer hämmar investeringar och innovation. För järnvägens del kan det röra sig om operatörer som behöver veta om järnvägen ska byggas ut i Sverige långsiktigt, och i så fall var och för vilken hastighet? Eller hur kapaciteten i stort kommer att fördelas mellan gods, kommersiell och subventionerad persontrafik. Det kan också gälla kommunen som behöver veta var de ska bygga sitt nya resecentrum eller depåföretaget som behöver ökad klarhet i behovet av nya depåer och vad som gäller för ansvarsgränser och kostnader.

Förbättringsförslag

Vi är självklart medvetna om att det ligger utanför denna utredning att föreslå, men politiken behöver besluta om en tydlig och över tiden hållbar plan för järnvägens övergripande utveckling (sträckor, teknik, hastighet, organisation, statens roll etc.). Detta möjliggör långsiktiga och utvecklande investeringsbeslut av sektorns aktörer. Den nu under framtagande Nationella planen för transportsystemet kommer förhoppningsvis att ge mycket av dessa svar, men det är viktigt att den blir tillräckligt konkret i dessa avseenden.

En instans som ansvarar för att samordna, och verkar för att förbättra, hela järnvägssektorn

Järnvägen är i högre grad än de andra transportslagen ett sammanhållet tekniskt system där de olika delarna är beroende av varandra för att helheten ska fungera. Behovet av en samordnande organisation är därför större.

Tidigare hade SJ's GD och styrelsen ett övergripande ansvar för hela järnvägen i Sverige. Ansvaret rapporterades direkt till regeringen och omfattade bl a operativ drift, trafikledning och trafikplanering, investeringar i och underhåll av infrastruktur, anskaffning, finansiering och underhåll av rullande material, stationer och depåer, catering, IT-system, teknisk utredning och projektering. Järnvägsmarknaden har sedan succesivt avreglerats vilket har medfört en lång rad positiva effekter i form av ökad effektivitet, bättre kundfokus och ökad konkurrenskraft för järnvägen. Men i takt med ökande järnvägstrafik har bristerna i systemsamordningen blivit påtagliga. Den nödvändiga samordningen, styrningen och optimeringen av järnvägen som system har nu ingen organisatorisk hemvist eller ansvar.

SWEDTRAIN har därför följande förslag.

Förbättringsförslag

En instans ges ett *sektorsansvar* för järnvägen. Det innebär ett ansvar att övervaka järnvägens prestanda gentemot slutkund och bevaka sektorns olika organisatoriska delars funktion och effektivitet. En viktig del är att, i samverkan med sektorn, se till att de funktioner som sektorn inte löser självt fångas upp och åtgärdas. Två exempel är kompetensförsörjning och FoU, som är nyckelfrågor för att de stora planerade framtidssatsningarna på järnvägen ska bli framgångsrika.

Sektorsansvarets huvuduppgift är att säkerställa järnvägssystemets totala funktionalitet och konkurrenskraft med utnyttjande av avregleringens drivkrafter och förnyelseförmåga. Ett förslag till definition av begreppet sektorsansvar skulle kunna vara:

Att sektorsövergripande verka för att politiska visioner, intentioner och beslut avseende den spårburna trafikens utveckling på kort och lång sikt kan realiseras och att regelverk, konkurrensvillkor och samverkansformer för aktörerna på den systemkomplexa järnvägsmarknaden utformas och tillämpas så att sektorns effektivitet och konkurrenskraft främjas.

Ökad befogenhet för Trafikverket

Trafikverkets ges *ökad möjlighet till flexibilitet* för utförande av projekt. Politiken bör, precis som Trafikverket själva uttryckt, ge Trafikverket ökad möjlighet att flytta medel mellan projekt och över årsgränser. Det är inte bra för järnvägens

kunder eller operatörer om spårarbeten p.g.a. administrativa budgetregler drar ut på tiden eller måste genomföras med kort varsel.

Förbättrade styrmedel för effektivare kapacitetsutnyttjande

Genom förbättrade styrmedel kan järnvägens kapacitet och kvalitet öka. T ex har Trafikverket i dagsläget inte tillräckliga ekonomiska incitament för att verka för att järnvägstrafiken ökar. Ökad trafik ger ökat slitage och ökade utgifter som inte kompenseras av ökade intäkter.

Förbättringsförslag

För att ändra på bland annat detta kan det vara lämpligt med en *ökad differentiering av banavgifter* – utifrån spårslitage, buller, tid på dygnet osv. Det ger incitament till exempelvis kapacitetsstarkare och spårvänligare tåg.

En *ökning av kvalitetsavgifterna* på sikt skulle öka både operatörers och infrastrukturhållarens incitament till förebyggande underhåll och investering i driftssäkrare teknologi. Det ger också en ökad kompensation till operatörer då infrastrukturen inte fungerar som avsett.

En tåglägestilldelning på bara ett år försvårar regional kollektivtrafikplanering, ökar den årliga administrationen och ger sämre incitament för nya och befintliga operatörer att investera i kapacitetsstarka och energieffektiva tåg vilket minskar utvecklingen och attraktiviteten för järnvägen. *Trafikverket bör därför se över behovet att ta fram en ny modell som löser denna problematik.* Viktigt är att modellen kan accepteras av marknadens olika aktörer.

Förbättring gällande uppställningsspår och reparationsspår

Kapaciteten på järnvägens sidosystem och hur väl organisation och prissättning för dem fungerar har betydelse för järnvägens prestanda mot slutkund. T ex anger Trafikverket att en av de vanligaste orsakerna till bristande punktlighet är "sent från depå".

Förbättringsförslag

Reparationsspår är spår ute i systemet som kan användas för mobilt underhåll dvs att reparera vagnar där istället för att köra tåget till en verkstad, vilket tar längre tid, är dyrare och tar spårkapacitet från nyttotrafik. SWEDTRAIN anser att för att kunna *öka mobilt underhåll* behöver det finnas en tydligare översikt över vilka spår som kan användas för detta. Likaså behöver dessa spårs egenskaper vara definierade. Idag är det oklart vilka spår som kan användas till vad. Var kan man arbeta pga arbetsmiljörisker, till vilka spår kan man köra med lastbil för tunga lyft, vem ansvarar för snöröjning av tillfartsvägar till spåret etc.

Uppställningsspår är spår utanför depåer och verkstäder. På orter där det finns fler verkstäder förekommer det tyvärr att vagnar hamnar hos fel verkstad vilket tar onödigt kapacitet, dock inte känt till vilken storlek. Detta är en organisatorisk fråga som kan behöva ses över på lokal nivå.

Förbättrad upphandling och leverans av fordon och fordonsunderhåll

Upphandlings- och leveransprocessen för fordon och fordonsunderhåll kan förbättras. Det eliminerar onödiga kostnader och gynnar järnvägen som transportmedel. Detta är framförallt en fråga för järnvägens olika aktörer och inte en myndighetsfråga.

Förbättringsförslag

Med anledning av detta behöver

- Fordonsägare samverka för att bättre förstå hur upphandling kan ske så att man får så mycket tåg som möjligt för pengarna. En organiserad principiell dialog i projektform behöver också ske med leverantörer så att avtal och incitament i dessa bättre utformas så att kundnytta uppnås. Så har t ex skett inom Svensk Kollektivtrafik, där ramar för upphandling av trafikavtal har fastslagits.

- Fordonsägare eller andra som upphandlar fordonsunderhåll bör i ett motsvarande projekt samverka för att harmonisera sina krav på underhållets utförande och rapportering. Förutom myndighetskrav har varje kund unika krav för identiska arbetsuppgifter. Detta är kostnadsdrivande för underhållsföretagen som behöver olika uppsättningar maskiner, utbildningar, rutiner etc till liten nytta.
- Transportstyrelsens godkännandeprocess för fordon och signalsystem fungerar på många sätt bra men behöver bli mer transparent och mindre personberoende.

Samtliga tre ovanstående frågor är lämpliga att bedriva som förbättringsarbete i projektform.

MD/131107