



2015-09-17

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

ref: ReFo 2015-94

Resenärsforums remissvar över Koll på anläggningen, delbetänkande av Utredningen om järnvägens organisation (SOU 2015:42)

Sammanfattning

Resenärsforum ser positivt på den genomlysning av järnvägens underhållsmarknad som delbetänkandet presenterar. Utredaren identifierar flera brister i Trafikverkets hantering av underhållskontrakt, datainsamling och standarder för tillståndskontroll. Utredaren presenterar många genomarbetade förslag som bör implementeras snarast möjligt. Resenärsforum anser dock att det finns tillräckliga skäl för att driftsnära underhåll och tillståndskontroll bör skötas av infrastrukturförvaltaren själv. Det skulle innebära att en tredjedel av underhållet i framtiden sköttes i Trafikverkets egen regi. Incitament för tågoperatörerna att anskaffa och köra tåg med måttligt spårslitage bör införas.

Inledning

Resenärsforum välkomnar att Regeringen skyndar på processen att genomlysa järnvägens underhållsmarknad. Delbetänkandet *Koll på anläggningen* identifierar Trafikverkets kunskapsbrister som infrastrukturförvaltare, ser behov av standardiserade definitioner och förbättrade system för insamling av data samt föreslår att en nationell underhållsplan tas fram. Att sådana grundläggande funktioner fortfarande ännu inte är på plats, trots att underhållsmarknaden har varit konkurrensutsatt sedan början på 2000-talet, visar att Trafikverkets styrning och dess förmåga att organisera en fri underhållsmarknad har stora brister. Det är dessutom mycket viktigt att resenärsperspektivet och störningarnas ekonomiska och sociala konsekvenser kommer in i planeringsprocessen, eftersom pålitligheten är avgörande för järnvägssystemets attraktivitet.

Driftsnära underhåll bör utföras i egen regi

Resenärsforum anser att den del av järnvägsunderhållet som är nära knuten till förmågan att kunna möjliggöra en säker och tillförlitlig tågtrafik, såväl person- som godstransporter, bör skötas av Trafikverket. Det handlar om *tillsyn av anläggningen, akut felavhjälpning, visst förebyggande underhåll* och *driftsfunktioner* såsom snöröjning och lövsopning vilket totalt sett motsvarar ungefär en tredjedel av den totala underhållsvolymen.

- Tillsyn av anläggningen

Infrastrukturförvaltaren Trafikverket kan idag enbart genom andrahandsinformation analysera och planera för underhåll eller reinvesteringar genom att man upphandlar entreprenörer som utför tillståndskontroll. Trafikverket bör istället säkerställa sitt långsiktiga förvaltande genom egen kontinuerlig kontroll över sin anläggning. Som infrastrukturförvaltare har Trafikverket kontroll över spårens trafikering vilken har betydelse för planering av spårens underhåll och reinvesteringsbehov.

- Akut felavhjälpning

Akut felavhjälpning kan inte planeras i förväg och ger därför entreprenörerna fördelaktiga villkor. Bland annat Riksrevisionen påpekar att dessa kontrakt kan minska incitamenten för samma entreprenör att utföra ett långsiktigt underhållsarbete. Möjligheterna till att effektivisera denna del av underhållet är därför små. Däremot finns samordningsvinster med att låta det akuta underhållet knytas närmre till driften av anläggningen.

- Tillståndsbaserat förebyggande underhåll

Underhåll som inte ingår i de periodiska revisionerna, planeras heller inte med lång framförhållning bör därför också genomföras i egen regi.

- Driftsfunktioner

De senaste åren har flera uppmärksammade tågstopp inneburit att resenärer tvingats sitta instänga på tåg flera timmar i väntan på evakuering. Trafikverkets beredskap måste höjas för att snabbare kunna undsätta resenärer vid allvarliga incidenter. Rutinerna för evakuering och återställande i driftdugligt skick måste ses över för att nå målet att snabba på processerna. Genom egen regi erhåller Trafikverket ett större handlingsutrymme vid incidenter och kan lättare koordinera akuta insatser för att trafiken snabbare ska kunna återupptas. Det skulle även bidra till tydligare ansvarsfördelning vid trafikhändelser och därmed ge trafikföretagen bättre spelregler, vilket i förlängningen också skulle gagna resenärerna.

Sverige och Storbritannien har den mest avreglerade järnvägsmarknaden i Europa. I Storbritannien valde man efter ett antal allvarliga olyckor och incidenter att ta tillbaka järnvägsunderhållet i egen regi och på så sätt minskade man förseningarna med nästan 40%. Frankrike planerar också att återgå till egen regi från tidigare användning av entreprenörer. Schweiz och Danmark har ett liknande upplägg som Resenärsforum föreslår.

Bättre styrdokument

Resenärsforum delar Riksrevisionens analys från 2010 som då kritiserade Regeringen för att vara passiv i styrningen av de statliga järnvägarna. Utredaren identifierar att det behövs bättre styrdokument från Regeringen men också att Trafikverket hela tiden bör pröva ändamålsenligheten i regelverket och redovisa egna förslag till lagförändringar.

Nationell underhållsplan

Resenärsforum ser mycket positivt på förslaget om att skapa en nationell underhållsplan. En harmonisering av begrepp och förbättrade rapporteringssystem är också nödvändigt för att Trafikverket ska kunna bedöma anläggningens underhålls- och renoveringsbehov. Resenärsforum välkomnar därför utredarens förslag om ett samlat nationellt register för anläggnings- och trafikdata och bör påskynda arbetet att implementera det.

Onödigt långa trafikavbrott

Utredaren varnar för att Trafikverkets upphandling av underhållskontrakt inte i tillräckligt hög grad värderar tiden för trafikavbrott vid spårarbeten, utan ensidigt fokuserar på lägsta pris i underhållskontrakten. Resenärsforum ser mycket allvarligt på att Trafikverket inte beaktar de samhällsekonomiska kostnader som kan drabba tiotusentals individer och godstransportköpare när trafiken stängs av för spårarbeten. Utredaren kritiserar också Trafikverket för att alltmer övergå till funktionsentreprenader vilket ytterligare dränerar myndighetens kontroll över anläggningen och istället skjuter över ansvaret på entreprenören.

Reinvesteringar och underhåll

Delbetänkandet innehåller en genomgång av investeringarna i järnvägsanläggningen sedan 1990-talet. Utredaren konstaterar att nivån avsatta medel varit för låg för att upprätthålla anläggningen i skick. Resenärsforum ser allvarligt på att reinvesteringarna i järnvägen inte är tillräckliga, i synnerhet då trafiken under samma period ökade kraftigt. Det bör betonas att både nyinvesteringar och reinvesteringar under efterkrigstiden fram till 1990-talet också var mycket ringa. Sätter man det i förhållande till den massiva satsningen på vägtrafiken under samma period inser man vilket underläge den svenska järnvägen har idag jämfört med transporter på väg.

Incitament för tåg som sliter mindre på spåret

Det finns idag inga incitament för tågoperatörerna att skaffa tåg som har lågt slitage på spåret. Dessutom tillåter de Europainormer som nu tillämpas betydligt högre slitage än den nationella praxis som tidigare tillämpades i Sverige. Detta riskerar att på sikt (säg inom 10 år) kraftigt öka underhållskostnaderna, inkl reinvesteringar. Inför den stora tåganskaffning som väntas under de närmaste åren, framförallt inom persontrafiken, är det angeläget att snarast skapa

incitament för tågoperatörerna att anskaffa och köra tåg som sliter måttligt på spåret. Detta bör ske genom en differentiering av spåravgifterna med hänsyn till det slitage och den skada som tågen beräknas förorsaka. Det är nödvändigt för att tågoperatörerna ska agera samhälls-ekonomiskt rationellt i ett system med konkurrerande företag som stävar mot maximal företagsekonomisk lönsamhet. Ett sådant system är utarbetat, men har ännu inte implementerats av Trafikverket. Liknande system finns i Storbritannien och kommer 2017 att införas i Schweiz.

I handläggningen av remissyttrandet har medverkat Resenärsforums expertgrupp:
Evert Andersson, Gunnar Hallert och Sven Bårström

För Resenärsforum



Emil Frodlund
Vice ordförande



Kurt Hultgren
Generalsekreterare