

Datum 2015-09-15
Ref: Daniel Raftö
Tel: 010-751 52 19

Regeringskansliet
Utredningen om jämvägens organisation
N 2013:02
Kv. Garnisonen
103 33 Stockholm

SJ AB kommentarer på delbetänkandet Koll på anläggningen (SOU 2015:42)

SJ AB tackar för möjligheten att kommentera delbetänkandet. Inledningsvis delar vi den rådande uppfattningen att utredningen är välstrukturerad och välinformerad om järnvägens roller och processer både i stort som smått.

SJ AB berörs i störst omfattning av det som står i kapitel 7. Planering, och huvuddelen av vårt svar kommer kretsa kring detta. Indirekt påverkas vår drift även av, till exempel, val av entreprenadformer, även sådant kommer kommenteras. I de delar som SJ AB har erfarenheter och kompetens tack vare personal med många år i tjänst men bolaget inte berörs direkt kommer dessa bidrag bifogas i bilagor.

Infrastrukturens syfte

På den Svenska avreglerade järnvägsmarknaden ska järnvägsföretag producera transporter av personer och gods; *tågnytta*. Att järnvägsinfrastrukturen syfte, att vara produktionsplattformen för tågnytta, betonas inte tillräckligt i utredningen. Med tågnyttan som avstamp även för underhållssystemet kan en ytterligare benämning etableras för att kort beskriva entreprenörernas verksamhet; *entreprenadnytta*. Denna är en förutsättning för att infrastrukturens syfte ska kunna upprätthållas; en kritisk stödaktivitet. Det är dessa två, tågnytta och entreprenadnytta, som ska samsas i tågplanen.

Status på banans skick

Som utredaren konstaterar i kapitel 7.2.1 så redovisas banans status och skick i JNB. Servicefönster redovisas i ett annat dokument, slutligen redovisas större banarbeten i ett tredje. Men den faktiska funktionaliteten hos infrastrukturen redovisas ingenstans, vilken sth/stax som gäller på olika sträckor där nedsättningar är beslutade. Ett sådant dokument skulle ge en avsevärd kvalitetshöjning av de underlag operatörer har att tillgå vid trafikplanering.

Planering och prioritering

Vilka banarbeten som ska utföras är för oss operatörer intressant ur två aspekter, om de löser upp nedsättningar samt på vilket sätt de eventuellt stör tågtrafiken. Samordning av åtgärder och tåg borde kunna ske inne på Trafikverket utan operatörers inblandning. Men fram till att denna förmåga är fullt utvecklad bör lagstiftaren tillföra en reglering som medför att infrastrukturförvaltare, operatörer och entreprenörer samverkar om tilldelning och i viss del avveckling av kapacitet. Historiskt menar vi operatörer att stora vinster har gjorts då infraförvaltare, operatörer och entreprenörer samverkat.

Våren 2015 började Trafikverket, FSJ och BTO arbeta tillsammans för att beskriva hur process för samverkan ska se ut, befintliga processer för planering av åtgärder och på vilket sätt olika sorters information ska fastställas. I detta hittas problemstrukturer som kan uppstå i offentlig privat samverkan, t ex att nyttan mäts på olika sätt och på olika horisonter av olika parter. Mycket av detta är naturligt och till viss del nödvändiga omständigheter men för att fokusera på potentialen så består den av att infrastrukturförvaltaren fastställer processer för planering av underhåll och tågtrafik som tar hänsyn till kommersiella aktörers förutsättningar och behov då dessa speglar samhällets, resenärers och transportköparens, behov.

Även sidospår (t ex) Hagalund bör omfattas av diskussioner om anläggningens standard och status. Kvalitet och funktion för dessa anläggningsdelar är avgörande för järnvägens leverans till kunderna.

Det är även en förutsättning för en god arbetsmiljö för järnvägsföretagens och deras underentreprenörers personal på dessa ställen.

När entreprenadformen och tillgång till maskiner påverkar tågdriften
I moderutredningen, Järnvägens organisation och ansvar, kommer SJ resonera kring sektorsansvar
Frågan om val av entreprenadformer och förmågan att välja, på rätt basis, är bra exempel på hur ett sektorsansvar skulle kunna göra nytta.

Trafikverket bör bedriva reparationsarbeten så att trafikpåverkan minimeras, även om det medför att själva reparationsinsatsen blir dyrare. I andra hand bör Trafikverket ha förmågan att med transparens redovisa varför billigare metoder används istället för snabbare oavsett om de kostar mer. SJ AB menar att genom en sammanvägning av entreprenadens kostnad och avbrottskostnaden tvingas rätt incitament att använda rätt metod vid rätt tillfälle fram. Är lägsta kostnad för beställaren av underhåll verkligen lägsta kostnad totalt sett för landet sett till totalen med störningar och tappade marknadsandelar mot järnvägens konkurrenter?


SJ AB efterfrågar mer avancerade produktionsmetoder som stör tågtrafiken i minimal omfattning. Men även de mest optimerade metoderna stryker inte behovet av samverkan vid kapacitetstilldelningen.

Branschövervakning

Det är av yttersta vikt att den nationella tillsynsmyndigheten, Transportstyrelsen, bedriver reglering, tillståndsgivning och tillsyn utifrån väl kända principer, med öppenhet, fasthet och tydlighet i form av vägledning och information kring händelser, tillsynsresultat m.m.

I jämförelse med våra nordiska grannländer behöver Transportstyrelsen bli skarpare på genomförande av revisioner, tydlighet kring reglering och dess verkan samt återkoppling av revisionsresultat och andra identifierade brister. Det handlar inte om att hänga ut enskilda företag, utan att ge branschens alla aktörer möjlighet att lära av identifierade brister och få möjlighet att känna vad tillsynsmyndigheten vill uppnå och driva på för en god säkerhetsutveckling.

Med vänlig hälsning,



Crister Fritzson, Verkställande direktör