

PROTOKOLLSUTDRAG



Datum 2015-08-31

REGERINGSKANSLIET Näringsdepartementet Registratören	1 (2)
Ink 2015 -09- 16	
Till Dnr. N2015/3479/KIF	

§ 53 Remiss. Delbetänkande - Koll på anläggningen (SOU 2015:42)

Diarienummer 1501652

Kollektivtrafiknämndens beslut

1. Kollektivtrafiknämnden överlämnar föreliggande yttrande till regeringen.

Reservation

Ledamoten Lars Nyström (SD) reserverar sig enligt bilaga till förman för eget yrkande.

Protokollsanteckning

Ersättare Ruzica Stanojevic (V) gör bilagd protokollsanteckning.

Sammanfattning

Region Skåne har beretts möjlighet att svara på remiss på rubricerad utredning. För regionen svarar Kollektivtrafiknämnden.

Yrkanden

Ledamoten Lars Nyström (SD) yrkar återremiss enligt bilagt yrkande.

I ärendet finns följande dokument

1. Beslutsförslag 2015-08-31
2. Yttrande 2015-08-31

Vid protokollet
Sven Tufvesson

Korrekt utdraget intygar



Margit Hodos-Malmgren
Assistent

Sänt till:

Näringsdepartement (utdrag och bilagor, yttrande 2015-08-31)
AO Tåg Magnus A

Kollektivtrafiknämnden

Remiss. Delbetänkande- Koll på anläggningen (SOU 2015:42)

Ordförandens förslag

1. Kollektivtrafiknämnden överlämnar föreliggande yttrande till regeringen.

Sammanfattning

Region Skåne har beretts möjlighet att svara på remiss på rubricerad utredning. För regionen svarar Kollektivtrafiknämnden.

I ärendet finns följande dokument

1. Beslutsförslag 2015-08-31
2. Yttrande 2015-08-31

Beskrivning av ärendet och skälen för förslaget

Kollektivtrafiknämnden välkomnar den djupare analys av Trafikverkets organisation, styrning och kontroll av järnvägsunderhållet och generellt rollen som infrastrukturförvaltare av det statliga järnvägssystemet som nu görs i delbetänkandet. Kollektivtrafiken i Skåne är påtagligt beroende av en fungerande järnvägsinfrastruktur. Detsamma gäller för den regionala tågtrafiken till och från angränsande regioner samt Danmark.

Nämnden menar att i utredningen klarläggs många viktiga och angelägna förbättringsområden och lämnas konkreta förslag till ändringar i planeringsprocesser, organisation och förändrade arbetssätt som ger möjlighet till påtagliga kvalitetsförbättringar i tågtrafiken. Utöver de konkreta förbättringsområden som utredningen pekar ut och som Region Skåne instämmer i, redovisas mycket värdefull fakta och sätter problematiken i ett större sammanhang

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Utredningen ger inga för Region Skåne direkta nya ekonomiska effekter. Verksamheten vidkänns dock dagligen ökade kostnader till följd av bristerna i järnvägsinfrastrukturen.

Juridisk bedömning

Samråd med regionjurist har inte bedömts nödvändig.

Miljökonsekvenser

Utredningen har inga direkta miljökonsekvenser.

Samverkan med berörd fackliga organisationer

Ingen samverkan har bedömts nödvändig

Uppföljning

Ärendet följs upp genom yttrandet.

Stefan Svalö
Ordförande

Linus Eriksson
Trafikdirektör

YTTRANDE

Datum 2015-08-31
Dnr 1501652

Magnus Andersson
Affärsområdeschef Tåg
0451-288506
Magnus.andersson@skanetrafilen.se

1 (4)

Regeringskansliet
Näringsdepartementet

Remiss. Delbetänkande - koll på anläggningen. (SOU 2015:42)

Sammanfattning

Region Skåne har beretts möjlighet att svara på remiss på rubricerad utredning. För regionen svarar Kollektivtrafiknämnden. Kollektivtrafiken i Skåne är påtagligt beroende av en fungerande järnvägsinfrastruktur. Detsamma gäller för den regionala tågtrafiken till och från angränsande regioner samt Danmark.

Omkring 30 procent av resor med Skånetrafiken utgörs av regionala tågresor med Pågatåg, Öresundståg och Krösatåg eftersom tågresorna generellt är väsentligt längre i geografiskt avstånd än resorna i Skånetrafikens övriga kollektivtrafik utförs således en majoritet av det totala transportarbetet i den regionala tågtrafiken. Kvaliteten i tågtrafiken har därför mycket stor betydelse för den samlade kundupplevelsen av Skånetrafikens verksamhet som trafiksystem.

Skånetrafikens tågtrafik har vid olika perioder under de senaste åren drabbats av stora störningar direkt eller indirekt kopplat till orsaker med sitt ursprung i brister i järnvägsinfrastrukturen. Inte minst sommaren 2014 innebar många störningar i de centrala delarna av järnvägssystemet i Skåne och i en omfattning som förvånade.

Vi välkomnar därför en djupare analys av Trafikverkets organisation, styrning och kontroll av järnvägsunderhållet och generellt rollen som infrastrukturförvaltare av det statliga järnvägssystemet. Sammanfattningsvis menar nämnden att utredningen i delbetänkandet "Koll på anläggningen" klarlägger många viktiga och angelägna förbättringsområden och lämnar konkreta förslag till ändringar i planeringsprocesser, organisation och förändrade arbetssätt som ger möjlighet till påtagliga kvalitetsförbättringar i

tågtrafiken. Utöver de konkreta förbättringsområden som utredningen pekar ut och som Region Skåne instämmer i, redovisas mycket värdefull fakta och sätter problematiken i ett större sammanhang på ett samlat och pedagogiskt sätt.

Kunskap om anläggningen dess användning

Utredningen pekar på att det finns tydliga brister i Trafikverkets anläggningsregister för järnvägsinfrastrukturen och systemstöd i flera avseende. Vi vill understryka utredningens förslag om förbättringar i dessa avseenden och att frågor om faktisk kunskap om anläggning måste prioriteras. Ev. risker om störningar kan då tidigare och mera precist åtgärdas men även kommuniceras i ett tidigare skede med de som trafikerar det statliga järnvägsnätet och därmed skapa tid för alternativa upplägg.

Likaså instämmer nämnden i förslaget att Trafikverket bör förstärka sin organisation för att kunna utföra mer av tillståndskontrollen i egen regi. Utöver vikten att ha kunskapen inom den egna organisationen torde det finns påtagliga företroendeskapande värden i en sådan ordning.

Planering och beställning

Kollektivtrafiknämnden välkomnar utredningens förslag om att Trafikverket bör ta fram en nationell underhållsplan för järnvägsanläggningen och förslagen om en tydligare definition av målstandarden för olika bandelar. Stora resurser läggs på underhåll av järnvägsanläggningen och det är angeläget att detta sker mot en definierad standard och att brister kan åtgärdas på effektivast möjliga sätt beroende på typ av bandel utifrån tekniska förhållanden och trafikering.

Nämnden har utgått från att de tyngsta stråken i det skånska järnvägsnätet omfattas av den högst prioriterade kategorin "Banor inom storstadsområden", enligt Trafikverkets underlagsrapport till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Det var därför med största bestörtning kollektivtrafiknämnden sent i december 2014 mottog beskedet att det sedan länge planerade kontaktledningsbytet på sträckan Hässleholm – Lund på Södra stambanan inte skulle genomföras under 2015 och istället skjutas på framtiden. Region Skåne har i olika sammanhang framfört det orimliga i detta och i det tilläggsanslag för underhållsåtgärder på järnväg som regeringen fattat beslut om i början av juli innevarande år har Trafikverket meddelat att förberedande arbeten på sträckan kommer att genomföras och byte av kontaktledningsanläggningen på den absolut sämsta sträckan planeras bli åtgärdad under kvarvarande tid av 2015. Negativa effekter av den föresenade reinvesteringen uppstår dock i form sänkt topphastighet på vissa delsträckor och risk för kontaktledningshaverier på grund av den slitna anläggningen.

Hantering av kontaktledningsbytet på sträckan Hässleholm – Lund är enligt nämndens mening ett talande exempel på att det behövs en nationell plan för underhållsplaneringen på det sätt som utredningen föreslår. Det måste finnas en tydlig koppling mellan övergripande prioriteringsområden och det faktiska genomförandet på definierade sträckor. Vidare behövs en transparens för att järnvägsföretag och trafikorganisatörer ska känna trygghet i att beslutade underhållsinsatser genomförs enligt planen.

Utredningens diskussion rörande minskad trafikpåverkan vid olika typer av arbeten som kräver tid i spår är viktig. Nämnden medverkar gärna till att Trafikverket får önskade tider för att genomföra angelägna underhålls- och investeringsåtgärder. Samtidigt förutsätter nämnden att Trafikverket arbetar effektivt med samordning och samråd mellan olika interna enheter för att få en så liten trafikpåverkan som möjligt. Det är inte rimligt att utgå endast från ett byggperspektiv när arbeten som kräver tid i spår planeras. Utredningens förslag om utvecklad samplanering av underhåll, re- och nyinvesteringar samt hur beställningar av dessa hanteras biträds.

Utförande samt uppföljning och återkoppling

Utredningen har studerat frågan om underhållets utförande särskilt och föreslår att Trafikverket tills vidare bör fortsätta att anlita externa entreprenörer för järnvägsunderhåll. Nämnden delar bedömningen att det i nuvarande situation vore olyckligt med en total omläggning av rådande system.

Som påtalats tidigare finns klara behov för Trafikverket att öka kunskapen om anläggningen, förbättra systemstödet, skapa möjlighet för att bedriva viktig kontroll- och besiktningssamverksamhet i egen regi samt styra arbetsmetoder mm vid arbeten som kräver tid i spår. Dessa frågor framstår i rådande läge som angelägnast.

Nämnden noterar också att det finns förbättringsområden avseende hur och under vilka förutsättningar underhållet upphandlas. Vi delar utredningens tveksamhet till att ensidigt sträva mot att använda s.k. funktionsupphandlingar och vikten av att Trafikverket generellt förstärker sin upphandlingskompetens. Vi delar likaså utredningens förslag om att Trafikverket skall ha en frihet att avgöra om en verksamhet är mest ändamålsenlig och effektiv att driva i egen regi eller inte.

Kollektivtrafiknämnden biträder likaså utredningens förslag till förbättringar avseende uppföljning och återkoppling. Leveranskollen av entreprenörernas arbeten framstår som särskilt angeläget men även behovet av en ökad dialog mellan leverantörer och järnvägsföretag (och motsvarande).

Stefan Svalö
Ordförande

Linus Eriksson
Trafikdirektör