

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 8/2015

Sammanträdesdatum
2015-09-08

Datum för justering: 2015-09-08

Datum för anslag: 2015-09-09

Kristoffer Tamsons (M)
Nanna Wikholm (S)

§ 135**Förslag till remissvar avseende delbetänkande – Koll på anläggningen SOU
2015:42 (N2015/3479/TIF)
(TN 2015-0849)**

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande 2015-08-13 från förvaltningschefen.

BESLUT*Trafiknämnden beslöt*

- att godkänna föreliggande förslag till remissvar samt att översända detsamma till Näringsdepartementet; samt
- att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Vid protokollet

Ingela Svanberg Ohlsson

Exp.
Registraturen TF
Näringsdepartementet

Strategisk Utveckling
Affärsutveckling

REMISSVAR
2015-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0849

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Christian Löf/Carl Silfverhielm
08-686 37 69/08-686 40 41
christian.lof@sll.se/carl.silfverhielm@sll.se

Remissvar på SOU 2015:42 (N2015/3479/TIF) – Koll på anläggningen

1 Stockholms läns landstings roller inom den Svenska järnvägen

Stockholms läns landsting (landstinget) har som aktör inom den svenska järnvägen ett antal olika roller. Det är utifrån dessa som föreliggande remissvar är utformat. De olika rollerna är förknippade med lite olika uppdrag vilket avspeglas i remissvaret.

- Landstinget är regional kollektivtrafikmyndighet för Stockholms län enligt kollektivtrafiklagen. I relation till utredningens avgränsning innebär det att landstinget har intresse i all kollektiv persontrafik som bedrivs på järnvägen i Stockholms län. I detta remissvar betraktas persontrafiken på järnväg i Stockholms län som en helhet, där såväl den kommersiella som den upphandlade trafiken har en viktig roll att spela. Remissvaret företräder således inte bara pendeltågstrafiken.
- Landstinget har uppdraget att utveckla trafik. I relation till utredningens avgränsning innebär det att vårt uppdrag är att se den svenska järnvägen som ett verktyg att utveckla Stockholmsregionen. I det här remissvaret betyder det att för Stockholmsregionen är det viktigt att persontrafik och godstrafik fungerar på ett effektivt vis.
- Landstinget organiserar järnvägstrafik för pendeltågstrafiken och är auktoriserad för sökande av tåglägen för pendeltågstrafiken. I relation till utredningens avgränsning innebär det att Trafikverket betraktas som en leverantör av infrastruktur tjänster för järnvägstrafik. Ur angivet perspektiv där landstinget utgör en av Trafikverkets största kunder beskrivs hur Trafikverkets infrastruktur leverans och järnvägsunderhåll upplevs.

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Strategisk Utveckling
Affärsutveckling

REMISSVAR
2015-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0849

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Landstinget är infrastrukturförvaltare för ett ca 200 km långt eget spårnät, detta användas av långt fler resenärer dagligen jämfört med Trafikverkets spårnät. I relation till utredningens avgränsning innebär det att landstinget är en infrastrukturförvaltare att jämföras med Trafikverket. Bland annat utnyttjas samma resurser på marknaden och det finns lärdomar att dra av varandras verksamheter. I remissvaret beskrivs interna erfarenheter som infrastrukturförvaltare, med utgångspunkt i att relationen mellan trafikleverans och infrastrukturförvaltning är avgörande för en effektiv trafik.
- Landstinget är tillsammans med övriga län i Mälardalen delägare i Mälardalstrafik AB, Mälardalen. Mälardalen handlar upp regionaltågstrafiken i Mälardalen och har samarbetsavtal med kommersiella operatörer. I relation till utredningens omfattning innebär detta att även för regionaltågstrafiken har Trafikverket ett leverantörsförhållande till landstinget. Likväl ur detta angivna perspektiv beskrivs Trafikverkets infrastrukturleverans och järnvägsunderhåll, i egenskap av att vara en av Trafikverkets största kunder,

Gemensamt för dessa roller som aktör på den svenska järnvägen är att landstinget vill möta ett Trafikverk som är en kompetent och professionell infrastrukturförvaltare, med ett samhällsutvecklingsperspektiv präglad av öppenhet och affärsmässighet. Landstinget önskar således möta Trafikverket som den leverantör vilken landstinget själv strävar efter att vara inom sina ansvarsområden.

2 Inledning

Landstinget ser generellt positivt på utredningens förslag. Vidare efterfrågas att förslagen förtydligas och utvecklas i slutbetänkandet för att det ska kunna ske en tydligare uppföljning.

Utredningens delbetänkande ger bra allmänna bakgrundsbeskrivningar inom järnvägsområdet, bl.a. om trafikutvecklingen och förutsättningarna för drift och underhåll av järnvägssystemet. Olika problem- och förbättringsområden beskrivs ingående. Landstinget önskar dock ett ökat fokus på resenären och kunden i utredningen. Om Trafikverket önskar vara en aktiv samhällsutvecklare måste ett ökat fokus ligga på resenären, kunden och godsköparen. Infrastrukturen, upphandlingarna och tågen utgör medel att nå en samhällsutveckling - inte i sig ett mål. Alltför ofta möter landstinget som Trafikverkets kund av den här sortens myndighetskultur där de interna organisatoriska målen sätts före kundens, samhällets och uppdragsgivarens

Strategisk Utveckling
Affärsutveckling

REMISSVAR
2015-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0849

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

behov. Landstinget ser mycket positivt på att utredningen genom dess förslag till anpassad målbild kan komma att förändra Trafikverket till att vara en mer kundorienterad verksamhet.

Landstinget vill påtala att en hygienfaktor för att kunna se sig som en samhällsutvecklare är att infrastrukturen, tågen och upphandlingarna fungerar på ett ändamålsenligt sätt. Detta är tydligt uttryckt i landstingets regionala trafikförsörjningsprogram och en grundförutsättning för den kollektivtrafikverksamhet som bedrivs genom trafikförvaltningen. Landstinget anser att denna grundsyn bör betonas och förstärkas i exempelvis Trafikverkets regleringsbrev. För att Trafikverket ska kunna vara en trovärdig aktör i samhällsplaneringen måste den dagliga driften fungera.

I Stockholms län (och angränsande områden) sker närmare 50 % av alla personresor på järnväg i hela Sverige, 97 av 200 miljoner resor 2013. Till detta kan läggas all interregional trafik som utgår, anländer eller passerar Stockholm. Således är det av yttersta vikt att de prioriterings- och transparensaspekter som lyfts i utredningen också beaktar samhällseffekter. Landstinget vill hävda att ett förhållandevis litet fel kan få en mycket stor påverkan om det inträffar på vissa platser i järnvägsnätet. Exempelvis i huvudstadsområdet -och särskilt under vissa tider – exempelvis under rusningstrafiken i storstadsområdena runt om i Sverige.

3 Förvaltning av anläggningen

Landstinget ställer sig positivt till en ökad kontroll och uppföljning, det är dock viktigt med en ändamålsenlig förvaltning av anläggningen där trafikbelastning och samhällseffekter är avgörande faktorer. Landstinget ställer sig även bakom förslaget om att ansvaret för kännedom om anläggningen helt skall ligga hos Trafikverket, detta innebär i landstingets mening inte att Trafikverket måste genomföra inspektionerna. Trafikverket måste dock ha kännedom om anläggningen som professionell beställare. Detta kräver en djupgående intern förvaltningskännedom.

Landstinget som infrastrukturförvaltare köper underhållstjänster på samma marknad som Trafikverket. Eftersom Trafikverket är en så dominerande kund på underhållsmarknaden är Trafikverkets agerande på marknaden avgörande för landstingets möjligheter att kunna köpa underhåll på en sådan stor och komplex anläggning som Stockholms tunnelbana. Således välkomnar landstinget utredningens rekommendation att Trafikverket, som ansvarig

Strategisk Utveckling
Affärsutveckling

REMISSVAR
2015-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0849

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

infrastrukturförvaltare, själv må avgöra om egen regi eller utförande med externa entreprenörer är att föredra.

Landstinget anser att Trafikverket bör få tydligare drivkrafter för en affärsmässig förvaltning av anläggningen, detta för att skapa en kundanpassad förvaltning. Landstinget anser att ett sådant åtagande kräver en utveckling av de åtaganden som Trafikverket har till sina kunder, som bör utvecklas till att innehålla incitamentsstrukturer som driver mot en effektiv förvaltning. Bonus och viten är en naturlig komponent i incitamentsavtal och med sådana avtal mellan Trafikverket, dess leverantörer och kunder skulle dessa avtal spegla den verklighet som kunderna lever i. Detta tror landstinget skulle vara positivt för järnvägen som helhet.

I frågan om järnvägsunderhållet förekommer diskussioner om bristen av, för ändamålet, särskilt byggda arbetsredskap. I samband med avknoppningen av Infranord överfördes tunga arbetsredskap för mekaniserat underhåll till detta företag. Detsamma gäller tyngre snöröjningsmateriel. Resultatet har ibland blivit att mekaniseringen av underhållet delvis har minskat. Detta eftersom den tunga maskinparken överfördes till en av leverantörerna på underhållsmarknaden, Infranord.

Den minskade mekaniseringen kan ha lett till att större underhållsåtgärder tar längre tid än nödvändigt. Trafikverket anser sig inte kunna föreskriva att en viss maskintyp bör användas, eller ge bonus för effektivt utförande av underhållsentreprenaden. I ett sådant läge bör en infrastrukturförvaltare överväga att själv ha kontroll över strategiskt materiel och ställa den till marknadens förfogande, snarare än att bara upphandla en viss tjänst. Som Trafikverkets kund finner landstinget det olyckligt om tidsbesparande rationella maskiner inte kan användas p.g.a. att marknaden inte på egen hand kan ställa dessa till förfogande. Landstinget har som infrastrukturförvaltare valt att äga viss strategiskt materiel för t.ex. snöröjning. Detta just med syfte att säkerställa att erforderlig utrustning finns på plats vid akut behov. Denna inriktning främjar en god konkurrens. Hur omfattande en sådan maskinpark bör vara har landstinget ingen åsikt om. Däremot vill landstinget påpeka behovet av att ha en klok strategi för arbetsmaskinerna.

4 Anläggningen – prioritering av underhållsåtgärder

Landstinget anser att samhällseffekter bör beaktas särskilt i samband med prioritering av underhållsåtgärder. Avgörande för en effektiv prioritering och förvaltning är en god kännedom om anläggningen. Trafikverket har initierat ett

Strategisk Utveckling
Affärsutveckling

REMISSVAR
2015-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0849

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

arbete för att successivt öka sin kännedom för att kunna underhålla och prioritera på ett resurseffektivt vis. Landstinget anser att utredarens förslag är väl motiverade, dock är förslagen i allmänhet formulerade på en övergripande systemnivå och tydliga målformuleringar saknas. I Stockholmsområdet kan noteras att det finns ett antal kritiska växlar. När de inte fungerar blir konsekvenserna stora, inte bara för järnvägstrafiken i Stockholm, utan konsekvenserna märks också för resten av Sverige. För den sortens mycket kritiska komponenter behöver en helt annan uppmärksamhet ägnas jämfört med övriga anläggningar. I begreppet "koll på anläggningen" behöver även den här sortens "koll på anläggningens användning" finnas för att det ska kunna ske effektiva prioriteringar.

Landstinget förutsätter att det till slutbetänkandet kommer att komma utvecklade förslag, vilka kan följas upp på kort och lång sikt.

Landstinget anser att prioriteringsmodellen måste bli tydligare gällande effekter för vad som händer om det saknas tillräckliga medel. Vidare är uppfattningen att en mer transparent modell ger regionerna större möjligheter att bidra till en effektiv planering. Kopplat till detta behöver de planeringsprocesser i form av kapacitetstilldelning, upphandlingar och statens ekonomiska planering som styr banunderhållet ses över för att öka effektiviteten för såväl infrastrukturförvaltaren som järnvägens kund.

Landstinget har alltför stor erfarenhet av försenade trafikstarter pga. att Trafikverket missar egna deadlines för när underhållsarbeten ska vara klara, vilket är negativt för Stockholm och SL-systemet. Detta är en del av prioriteringsarbetet och när denna inte fungerar ger det en systempåverkan som är negativ för samhället genom ökade kostnader och stora förseningar. I landstingets egna byggprojekt ingår den merkostnad för ersättningstrafik som byggprojektet orsakar. När den kostnaden ligger inom projektbudgeten blir det naturligt att även de trafikala konsekvenserna beaktas i planering och genomförande av banarbeten. Landstinget anser att ett liknande incitament bör studeras även för Trafikverket.

Även om planeringen är god kan det förekomma att även akuta underhållsarbeten blir indragna pga. budgetrestriktioner. Ett sådant exempel är det indragna spårbytet på Tillberga-Ransta inom Mälabs trafikområde. När en sådan sak inträffar är det viktigt att infrastrukturförvaltaren i god tid har en öppen dialog med järnvägens kunder. På så sätt ges alla berörda aktörer en möjlighet att planera för olika sätt att lösa en annalkande funktionsreduktion. Trafikverkets agerande i detta exempel innebar att trafikoperatörerna varslades

Strategisk Utveckling
AffärsutvecklingREMISSVAR
2015-08-13
VersionÄrende/Dok. id.
TN 2015-0849Infosäk. klass
K1 (Öppen)

två arbetsdagar innan beslut om hastighetsnedsättning skulle införas. Detta anses landstinget inte vara ett optimalt sätt att förvalta Trafikverkets samhällsutvecklaruppdrag. Det är ej heller god kundvård. Ytterst frapperande i ärendet är att Trafikverket beredde ärendet internt under fyra månader före sitt beslut. Att dröja så länge med att diskutera med berörda aktörer och sedan införa drastiska åtgärder urholkar i landstingets mening statens förtroende som avtalspart och leverantör. Detta är bara ett exempel från vårt närområde, men flera liknande exempel finns från andra delar av landet. Landstinget ser positivt på de förslag till kvalitativa förbättringar som utredningen föreslår och förutsätter att de beskrivna problemen kommer att bli färre med tiden.

5 Anläggningen – långsiktighet

Järnväg och dess anslutande infrastruktur är en mycket långsiktig investering, således måste perspektivet vara långsiktigt i allt väsentligt som har med anläggningen att göra. Landstinget vill hävda att detta kan användas för att bygga ett förtroende för person- och godstransporter via järnväg, något som idag är bristfälligt. Landstinget finner förslagen om beställning och uppföljning som mycket positiva. Detta kan i sin tur bidra till att möta upp mot den växande trafiken i storstadsregionerna. Långsiktighet bidrar i sin tur till samhällets aktörer kan genomföra sitt uppdrag om en ökad kollektivtrafik.

Landstinget noterar med intresse att:

- Utgifterna för underhåll och reinvesteringar har stigit kraftigt från 200 till 600 kr per spårmeter under tidsperioden 2000-2014, vilket bara delvis kan förklaras med att trafiken ökat.
- De starkt ökande underhållskostnaderna verkar uppenbarligen inte helt kunna förklaras med en ökande trafikvolym eller andra omvärldsfaktorer.
- Bilden stärks av att Trafikverket idag saknar förmåga att genomföra underhålls- och reinvesteringsåtgärder på ett kostnadseffektivt vis.

6 Anläggningen – relation till trafikplanering

I Stockholms län och angränsande områden sker närmare 50% av alla personresor på järnväg i hela Sverige. Det är således mycket viktigt att underhåll av anläggningen planeras och genomförs så resurseffektivt som möjligt. Landstinget ser det vara av största vikt att underhåll sker i relation till trafikpåverkan och samhällseffekt. Vidare är ett väl genomfört underhåll förutsättningen för en pålitlig trafik. Behovet av korrekta underlag till kapacitetstilldelningsprocessen (Järnvägsnätsbeskrivning, underlag till

Strategisk Utveckling
Affärsutveckling

REMISSVAR
2015-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0849

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

trafikavtal och liknande.) är avgörande för att kunna erbjuda resenärerna en pålitlig resa. Om detta inte sker står resenären inför en resa som den inte kan lita på vilket minskar attraktiviteten hos den kollektiva resan.

Vad som är den bästa underhållstrategin skiljer sig åt i olika delar av landet. I Stockholmsområdet finns relativt lite järnvägstrafik nattetid, varför koncentrerat underhållsarbete nattetid troligen är ganska effektivt. Däremot är tågtrafik under rusningstid i princip omöjlig att ersätta med busstrafik, varför banarbeten som drar över tiden är extremt problematiska i just Stockholm. På samma sätt finns andra utmaningar och möjligheter för underhåll av stambanor respektive lågtrafikerat järnvägsnät med olika spårstandard. Alltså bör underhållstrategierna anpassas till lokala förhållanden i samråd med järnvägens kunder. Detta snarare än att dogmatiskt tillämpa en enda nationellt beslutad modell utifrån några slags teoretiska genomsnittsförhållanden. Servicefönster är ett exempel på en sådan modell. Rätt utformad, hanterad och för vissa banavsnitt kan det vara en god metod. Men de förslag som har presenterats för landstinget har hittills haft en del förbättringspotential rörande deras nytta och konsekvens.

I rapporten kan konstateras att punktligheten för persontrafik har legat på en relativt stabil nivå kring ca 90% under de senaste 15 åren, med undantag för snövintrarna 2010/2011. Landstinget ser gärna att staten med en ökad anläggningssäkerhet fortsätter att utreda om underhållet kan anses vara eftersatt. Detta med tanke på att underhållskostnaderna tredubblats. Trots denna tredubbling har punktligheten inte förbättrats, samtidigt som Trafikverket menar att det fortsatt finns ett stort kvarvarande eftersatt underhåll.

Strategisk Utveckling
Affärsutveckling

REMISSVAR
2015-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0849

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

7 Sammanfattning


Landtinget ställer sig positiv till utredningens slutsatser men önskar ett ökat fokus på resenären i delbetänkandet.

Landstinget anser i likhet med delbetänkandet att direktiv från regering och riksdag till Trafikverket bör bli tydligare för att skapa bättre förutsättningar. Vidare förespråkar landstinget att Trafikverket inför en mer transparent prioriteringsmodell för trafik och för olika underhållsåtgärder på anläggning, detta för att få en tydligare dialog mellan parterna i samtliga skeden. Dessa två förändringar kan bidra till att göra resande med tåg än mer attraktivt vilket bidrar till målet om ökat kollektivt resande.

Landstinget önskar tillägga att riskanalyser av instanser och uppdrag bör ske tillsammans med branschens aktörer.

Landstinget efterlyser även att effekter för samhället bör belysas tydligare, samt att det i slutrapporten är viktigt att lyfta in resenärs- och kundperspektivet. Allt detta främjas av en långsiktig och transparent förvaltning av anläggningen.

Landstinget vill även ge ett inspel till slutrapporten. Är det möjligt att utöka leverantörsansvaret för Trafikverket på så sätt att ersättning utgår för trafikentreprenörernas ökade kostnader i samband med att Trafikverket inte håller sina prognoser, således bör Trafikverket betala för alla oplanerade driftkostnader pga. deras egen försening.


JENS PLAMBECK
Chef Strategisk utveckling