



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2015-09-16

Dnr 2015/Lu57(Li80)

Näringsdepartementet

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)

[marie.egerup@regeringskansliet.se](mailto:marie.egerup@regeringskansliet.se)

Handläggare: Mattias Andersson

Er ref: N2015-3479-TIF

### **Remissyttrande Koll på anläggningen (SOU 2015:42)**

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för alla länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62% av landets persontågstrafik.*

Järnvägsinfrastrukturen är en oerhört viktig förutsättning hos våra medlemmar för att fullfölja sitt uppdrag, dvs att erbjuda medborgarna attraktiv kollektivtrafik. För många av våra medlemmar är järnvägstrafiken ryggraden i trafikupplägget. Infrastrukturen är en av förutsättningarna för att kunna erbjuda resenärerna attraktiva resor, till arbetet, utbildningen samt till service och nöjen. En funktionell järnvägsanläggning underlättar för medborgarna att lösa sitt vardagspussel på ett effektivt sätt. Vid bristande funktion uppstår både akuta problem som förseningar och kostnader för ersättningstrafik, men minst lika allvarliga är de långsiktiga konsekvenserna som handlar om bristande förtroende för kollektivtrafiken och då i synnerhet för persontågsresande.

Till skillnad mot vägtrafiken finns en mängd begränsningar vilket gör att järnvägen på en avreglerad marknad är att likna vid en fabrik där flera olika konkurrerande företag ska samsas om samma maskiner och verktyg inom samma fyra väggar. Det ställs alltså stora krav på goda förutsättningar och klara och optimala spelregler för att fabriken ska fungera. "Koll på anläggningen" sätter fingret på att flera av dessa förutsättningar inte finns idag.

Förseningar och trafikavbrott har beräknats kosta parterna ca 5 miljarder kronor per år. En mycket stor andel av detta beror på fel och brister i infrastrukturen. Vår förhoppning är därför att åtgärder utifrån utredningens slutsatser på sikt kommer att minska dessa kostnader.

### **Svensk Kollektivtrafik delar flertalet av utredarens slutsatser**

Vi vill sammanfatta det som att det finns brister i alla delar av produktionskedjan. Det kan handla om bristande eller icke optimerad planering till bristande utförande. Bristande kunskap om anläggningens status till bristande inspektion efter åtgärd. Samt bristande kunskap för kundens behov och därmed bristande respekt för kundens krav och förståelse för förhållandet till kundens kund, resenären.



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

### **Ökad kunskap krävs**

Sverige står inför stora investeringar inom järnvägen, både vad det gäller rullande materiel och nya banor. Samtidigt som det finns en underhållskuld att beta av. Vi saknar en koppling till forskning och utveckling inom området som vi ser som oerhört viktig. Frågor som hur underhåll och reinvestering sker på effektivast sätt utifrån ett livscykelperspektiv. Hur olika val av åtgärder påverkar utfallet långsiktigt osv.

Vi noterar att en del av den statistik som redovisas i utredningens inledning är oerhört fluktuerande och med relativt låga tal. Vår slutsats är därför att det är omöjligt att utläsa trender och utveckling ur dessa. Det är därmed svårt att sätta fingret på vad som tex orsakar bristande underhåll och vad bristande underhåll får för konsekvenser.

De krafter som verkar nedbrytande vad gäller trafikbelastning och klimat på anläggningen bör kunna gå att skaffa sig en mer systematisk kunskap kring och vissa komponenter bör alltså kunna bytas mer förebyggande än idag.

Vi ser med oro på de olika "anmärkningar" som det saknats resurser för och som det kräver "extra tilldelning" av anslag från regeringen för att börja beta av. Det är inte trovärdigt om fel som anses vara nödvändiga att åtgärda inom en viss tid av säkerhetsskäl inte åtgärdas inom denna tid. Man kan då inte hävda att man sätter säkerheten först.

### **Åtgärdandefasen**

Det är inte heller trovärdigt när en stor andel fel på anläggningen visar sig vara lösta utan att någon åtgärd finns noterad. Oavsett om felet "reparerat sig själv" eller man underlåtit att notera åtgärden som vidtagits visar det på allvarliga brister vad gäller att vara lärande och skapa proaktivitet istället för att bara släcka bränder.

En effektivare samplanering är nödvändig. Att samplanera underhåll, investering och nyinvesteringar kommer att leda till kortare tider av trafikstörningar pga banarbeten, snabbare uppnående av standardhöjningar på banan samt även kostnadseffektivare lösningar. Detta till gagn både för samhället och de enskilda resenärerna.

Vi stöder utredaren i att det krävs omtag i frågan om servicefönster. Planeringen kring detta måste ske i samråd med kunderna. Banan finns till för kunderna inte för sig själv. Varje ansvarsfull kund förstår att det finns ett underhållsbehov, krismedvetenheten är stor i branschen. Men hur underhåll och reinvestering kalendersätts måste ske i samklang mellan parterna. För att fortsätta jämförelsen med den gemensamma fabriken, ingen skulle tillåta att all verksamhet låg nere samtidigt som det är högsäsong i produktionen. Utifrån ett kundperspektiv är även Planerade Större Banarbeten (PSB) en trafikstörning, en anomali där resenärens behov måste lösas på mindre attraktiva och kostnadseffektiva sätt. Vi ifrågasätter principen att dessa kan placeras in av Trafikverket innan tågägasönsökan utan att väga åtgärdens samhällsnytta jämfört med att



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

bedriva trafik vid tillfället. Vi menar att en sådan förändring skulle leda till större aktsamhet i när åtgärder planeras in i tid.

### **Det är styrningen inte ägandet som är avgörande för resultatet**

Vi vill särskilt uttala att vi inte tror att det är ägandeformen (offentligt vs privat) som påverkar utan den styrning man så som ansvarig utövar antingen inom den egna organisationen (vid egenregi) eller mot sin leverantör (vid anlåtande av entreprenörer). Detta måste avgöras från fall till fall utifrån förutsättningar att uppnå en priskonkurrens på marknaden eller vem som besitter rätt kompetens att utföra uppgiften effektivast. Det som är allra viktigast är att den som ytterst ansvarar också har kompetensen att förstå vad man ansvarar för och har befogenhet att inom givna ramar göra det bästa av det hela. Svensk Kollektivtrafik föreslår därför att produktchefer för respektive bandel utses, en slags moderna banmästare helt enkelt. En av huvuduppgifterna i rollen är att besitta kunskap kring banans behov, standard och belastning för att kunna göra korrekta prognoser kring behov av drift, underhåll och reinvestering. Det ger också möjlighet till proaktiv information till Trafikverkets kunder för att kunna skapa tid för alternativa upplägg.

Men det är inte bara i detaljen kunskapen behöver öka, kunskapen måste aggregeras och på så sätt tillsammans med nationella och regionala politiska prioriteringar ligga till grund för den nationella underhållplan som utredningen föreslår. Svensk Kollektivtrafik finner det av yttersta vikt att en sådan införs. En viktig aspekt är att varje objekt i underhållsplanen viktas och motiveras efter standardiserade metoder, det behövs en ökad transparens vad gäller varför Trafikverket väljer vissa objekt framför andra. En nationell standard och mål behöver tas fram som respektive objekt kan mätas mot. Förutom dessa mål måste självklart de transportpolitiska målen även i framtiden genomsyra verksamheten, vår bedömning är att så inte är fallet i tillräcklig utsträckning idag.

Vi delar inte utredningens slutsatser vad gäller nivån på de mätbara kostnadseffekterna av att konkurrensutsättning skett (sid 155). Inte för att vi inte delar synen på principen utan för att en mycket viktig kostnadspost saknas i beräkningen, nämligen den kostnad som uppstått i form av förseningar, onödiga förslitningar, felaktiga beställningar etc pga den förlorade kunskapen man fått genom att avhända sig kompetensen och järnvägsexpertisen.

Den ryckighet som Trafikverket idag agerar med tex när extra anslag för underhåll tilldelas, och där man villrådigt frågar branschen vad man ska göra för pengarna skulle på så sätt elimineras. I ett läge av knappa resurser finns självklart alltid en lista av ännu icke åtgärdade objekt, och omprioriteringar i en sådan lista sker endast vid särskilda revisions-tidpunkter utefter fastställda rutiner, inte däremellan. Detta skapar underlag för trygghet i processer och en transparens mellan parterna kring vad som verkligen gäller. Det tillåter också de politiska prioriteringarna att få genomslagskraft i verksamheten, vilket måste vara regeringens ambition.



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Med detta vill vi inte mena att inte akuta brister som uppkommit akut ska åtgärdas. En särskild pott för sådan verksamhet måste alltid finnas. Men ett systematiskt arbete måste nu inledas för att minska dessa behov med hjälp av förebyggande och tillståndsstyrt underhåll.

Den målstyrning som idag finns på utförandeentreprenaderna i form av att antalet besiktningsanmärkningar ska vara de samma i slutet av kontraktstiden som vid kontraktstart finner vi vara oerhört märkliga. Om banan är i dåligt skick vid kontraktstart finns alltså inget incitament att återställa banan till nyskick utan bara att behålla den i samma dåliga skick som tidigare. Incitamentet måste självklart vara att förbättringar premieras upp till en given nivå. Dvs upp till en satt transparent och väl kommunicerad standard som gäller för alla banor av samma klass i hela landet oavsett status och skick just för stunden.

### **Räcker utredarens förslag?**

Svensk Kollektivtrafik ställer sig tveksam till att utredarens förslag räcker. Bättre koll genom nya IT-system är givetvis ett steg på vägen. En funktionsseparering mellan tåg och väg av de av Trafikverkets delar som inte avser långsiktig planering är självklart nödvändigt. Men det är inte en ny myndighet som är lösningen på alla problem, det är inte organisationsformen, utan det är vad man fyller rutorna i organisationsträdet och hur de olika rutorna ges förutsättningar för och har drivkrafter att samverka mellan varandra och sin omvärld som ger resultat. För detta krävs stora förändringar i synsätt på många olika nivåer. Kundperspektivet måste genomsyra hela verksamheten – och med kund menar vi de organisationer som köper kapacitet på banan inte Trafikverkets typkund "Greta" som bara är ett exempel på en av många av kundens kunder. I linje med detta föreslår vi att Trafikverket i sin rapportering av styrramverket till regeringen i fortsättningen även rapporterar kundnöjdheten som en indikator för att öka blicken internt inom Trafikverket på kundfokus.

Med hänsyn till att "Koll på anläggningen" visar på att det var värre än befarat anser vi att den tidigare diskuterade "kriskommissionen" faktiskt behöver tillsättas. En viktig uppgift för kommissionen blir att reflektera hur Trafikverket blir en organisation där det finns utrymme för de enskilda medarbetarna att känna drivkrafterna att skapa nöjda kunder, leverantörer och beställare. En annan viktig uppgift blir att på nära håll följa upp de insatser som anses nödvändiga för att skapa nödvändiga förändringar i förhållningssätt, ansvar och system.

Förutom de förväntningar som "Koll på anläggningen" skapar kring förbättringar vilka i sig kommer att kräva stora resurser för att åstadkomma pågår redan idag ett antal stora förändringsprojekt inom Trafikverket. Svensk Kollektivtrafik har redan i sitt remissvar kring "Rätt funktion på rätt plats" tagit upp frågan om Trafikverket orkar med alla dessa förändringsresor samtidigt och om det i så fall kan ske utan att riskera kvalitet och tempo i den pågående leveransen. Även det bör ligga inom



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Kriskommissionens uppgift att försöka strukturera ordningen i förändringsresan.

Ytterligare en anledning för kriskommissionens upprättande är att Trafikverket från sin internrevision, Statens haverikommission, Transportstyrelsen, Riksrevisionen mfl kritiserats och ännu flera år efter kritiken inte ha satt in tillräckliga åtgärder för att komma till rätta med de problem som kritiken gällt. Vi finner det oerhört allvarligt att en myndighet som alltid hävdad "säkerheten först" har så bristande rutiner och system för riskhantering. Detta innebär troligen att risknivån för vissa delar av verksamheten är för låg och i andra delar av verksamheten för hög, båda med onödiga kostnader och problem till följd.

Det kan finnas skäl att göra en översyn vad gäller ansvar och arbetsuppgifter mellan statens olika verksamheter inom transportområdet, vi tänker då särskilt på Transportstyrelsen, Trafikanalys och Trafikverket samt även till viss del Jernhusen och Näringsdepartementet. Viss myndighetsutövning bör kanske övervägas att överföras från Trafikverket till andra myndigheter. Detta för att renodla organisationens uppgifter och få fokus på kvalitativ leverans. Idag tex beviljar Trafikverket sig själva de tåglägen och de banarbeten man ansökt om tid för i tågplanen. Detta är inte en önskvärd situation att det är samma myndighet som äskar om kapacitet som fördelar kapacitet.

Regeringen måste också vara beredd att säkra anslagstilldelningen i budgetprocessen de kommande åren. En långsiktighet vad gäller ambitionsnivån är här viktig. Extra medelstilldelning under året skapar självklart nya möjligheter men skapar också onödigt merarbete och ryckighet i processen.

### **Vi måste göra denna resa tillsammans!**

Samverkan inom Tillsammans för Tåg i Tid är ett exempel på när branschens aktörer samlas för att samverka mot ett gemensamt mål. Flera av åtgärderna som TTT kommit fram till har inte kostat annat än ändrat förhållningssätt och förbättrad kommunikation och på det har man vunnit både ökat förtroende och minskat antalet förseningsminutrar.

Svensk Kollektivtrafik förväntar sig att regeringen tar intryck av utredningens förslag och remissinstansernas yttranden och genomför åtgärder i föreslagna frågor med start redan vid årsskiftet 2015/2016 vilket är i linje med vad ministern sedan tidigare utlovat.

### **SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK**

Stefan Sedin  
VD