

Offentlig utfråging om järnvägens punktlighet

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-7915-031-0
Riksdagstryckeriet, Stockholm 2021

Förord

Persontrafiken på järnväg har ökat kraftigt sedan 1990-talet, framför allt inom lokal- och regionaltrafiken. Ökningen innebär att allt fler aktiviteter, såväl person- och godståg som banarbeten, ska samsas i det gemensamma spåret. Genom att allt fler resenärer väljer att åka tåg påverkas fler av förseningar och inställda tåg. I Sverige kommer ungefär 90 procent av tågen i tid, men punktligheten varierar mellan olika linjer och tider på dygnet. I riksdagens granskning av rikets styrelse och förvaltning ingår att följa upp och utvärdera fattade riksdagsbeslut. Som ett led i denna uppgift beslutade trafikutskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering våren 2019 att genomföra en uppföljning av punktligheten i järnvägstrafiken. Uppföljningen omfattar en redovisning och analys av arbetet i Sverige för att förbättra punktligheten för persontrafiken på järnväg. I uppföljningen ingår också en internationell studie som bland annat omfattar åtgärder för att förbättra järnvägstrafikens punktlighet i Finland, Danmark, Nederländerna, Schweiz och Österrike. Den slutliga rapporten Punktlighet för persontrafik på järnväg – en uppföljning (2020/21:RFR5) färdigställdes i december 2020. I samband med publiceringen av rapporten anordnade trafikutskottet den 11 mars 2021 även en digital offentlig utfrågning om en punktlig järnväg med resenärerna i fokus. Syftet med utfrågningen var att belysa olika frågeställningar och fördjupa kunskaperna inom området.

Vid utfrågningen medverkade

- Roberto Maiorana, chef för verksamhetsområde Trafik, Trafikverket
- Malin Holen, chef för verksamhetsområde Underhåll, Trafikverket
- Bo-Lennart Nelldal, professor emeritus, Kungliga Tekniska högskolan
- Carl-William Palmqvist, fil.dr, Lunds tekniska högskola
- Anders Brandén Klang, Trafikanalys
- Lars Yngström, Tågåkeriet i Bergslagen
- Pontus Gunnäs, Västra Götalandsregionen
- Annika Garpefjäll, Norrtåg
- Mats Ohlsson, Skånetrafiken
- Ted Söderholm, Green Cargo
- Mats Johannesson, MTR Pendeltågen
- Monica Lingegård, SJ.

Utskottet bedömer att det som framfördes under utfrågningen är av allmänt intresse och därför bör göras tillgängligt för en vidare krets. Därför publiceras här en utskrift från utfrågningen.

Innehållsförteckning

Förord	3
Program för trafikutskottets utfrågning.....	5
Uppteckning från den öppna utfrågningen.....	7
<i>Bilaga</i>	
Presentationer	41
Bilder visade av Anders Hansson och Lena Sandström för Trafikutskottet	41
Bilder visade av Roberto Maiorana och Malin Holen, Trafikverket	48
Bilder visade av Bo-Lennart Nelldal, Kungliga Tekniska högskolan.....	52
Bilder visade av Carl-William Palmqvist, Lunds tekniska högskola.....	62
Bilder visade av Anders Brandén Klang, Trafikanalys	65
Bilder visade av Lars Yngström, Tågåkeriet i Bergslagen	71
Bilder visade av Pontus Gunnäs, Västra Götalandsregionen.....	72
Bilder visade av Annika Garpefjäll, Norrtåg	78
Bilder visade av Mats Ohlsson, Skånetrafiken	81
Bilder visade av Ted Söderholm, Green Cargo	88
Bilder visade av Mats Johannesson, MTR Pendeltågen	91

Program för trafikutskottets utfrågning

Torsdagen den 11 mars kl. 9.00–11.40, Förstakammarsalen

9.00–9.05 Inledning

Jens Holm (V), ordförande i trafikutskottet

9.05–9.20 Trafikutskottets uppföljning

– *Bakgrund till uppföljningen och gruppens slutsatser*

Anders Hansson (M), ordförande trafikutskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering

– *Underlag för slutsatserna*

Lena Sandström, utvärderare Riksdagsförvaltningen

9.20–9.50 Styrning mot en punktligare järnvägstrafik

– *Samordning och resultat (14 min)*

Roberto Maiorana, chef för verksamhetsområde Trafik, Malin Holen, chef för verksamhetsområde Underhåll, Trafikverket

– *Trafik, kapacitet och infrastruktur (8 min)*

Bo-Lennart Nelldal, professor emeritus, Kungliga Tekniska högskolan

– *Planering med nya mått och indikatorer (8 min)*

Carl-William Palmqvist, fil.dr, Lunds tekniska universitet

9.50- 9.58 Uppföljning och rapportering av måluppfyllelse

– *Trafikanalys (8 min)*

Anders Brandén Klang, projektledare för myndighetens måluppföljning

10.00-10.55 Vilka åtgärder behövs och vem ska göra vad?

Inlägg på 7 minuter

– *Tågåkeriet i Bergslagen*

Lars Yngström, vd

– *Västra Götalandsregionen*

Pontus Gunnäs, regionutvecklare

– *Norrtåg*

Annika Garpefjäll, verksamhetsutvecklare/controller

Paus 5 minuter

– *Skånetrafiken*

Mats Ohlsson, senior verksamhetsutvecklare

– *Green Cargo*

Ted Söderholm, vd

– *MTR Pendeltågen*

Mats Johannesson, vd

– *SJ*

Monica Lingegård, koncernchef SJ

10.55-11.35 Frågestund

11.35-11.40 Avslutning

Anders Åkesson (C), trafikutskottets förste vice ordförande

Uppteckning från den öppna utfrågningen

Ordföranden: God morgon! Jag förklarar trafikutskottets sammanträde öppnat. Hjärtligt välkomna till den utfrågning vi har i trafikutskottet i dag gällande den rapport som vi har tagit fram om punktlighet på järnvägen!

Innan vi börjar med utfrågningen ska vi ta ett snabbt upprop av de ledamöter i trafikutskottet som är med på distans. Så måste vi nämligen göra, så att de får delta på distans. Sedan går vi vidare till de väldigt spännande presentationerna samband med denna rapport. Kan vi besluta att ledamöterna Anders Åkesson, Jimmy Ståhl, Anders Hansson, Thomas Morell, Johan Büser, Elin Gustafsson, Åsa Coenraads, Abraham Halef, David Perez och Mikael Larsson samt kanslitjänstemän kan vara med på distans? Jag finner så. Trafikutskottet har alltså bjudit in till denna utfrågning med anledning av den rapport om punktlighet på järnvägen som vi i trafikutskottet har tagit fram. Jag heter Jens Holm och är ordförande för trafikutskottet. Jag ska leda denna utfrågning. Jag ska inte prata alltför länge. Vi har en diger dagordning med väldigt många spännande talare från forskning, från myndigheter, från branschen och inte minst från den utvärderings- och uppföljningsgrupp som vi har inom trafikutskottet och som har tagit fram denna rapport. Jag skulle vilja säga någonting om punktligheten på järnvägen. Att tågen kommer i tid är den enskilt viktigaste orsaken som får människor att välja tåget. Vi vill ju att fler ska resa med tåg, eftersom det är det mest klimatsmarta sättet att transportera sig på i Sverige. Då är det glädjande att 93,5 procent av tågen kom fram i tid under 2020, enligt den gängse definitionen. Är detta resultatet av ett hårt och idogt arbete från branschen och från våra myndigheter, eller är det bara en effekt av den pandemi som vi ju haft under 2020 och som gjort att det körts färre tåg? Det är en av de frågor som kommer att belysas i dag.

Vi har gjort denna rapport om punktlighet på järnvägen; det är trafikutskottets uppföljnings- och utvärderingsgrupp som har gjort den. Gruppen har letts av ett sekretariat tillsammans med föredragande Anna-Lena Kileus. Denna uppföljning omfattar styrningen och resultatet av arbetet i Sverige för att förbättra punktligheten i järnvägstrafiken; som jag sa är ju punktlighet väldigt viktigt för att få människor att välja tåget. I denna rapport har vi även gjort en internationell utblick för att jämföra med hur man arbetar med punktlighet i andra länder. Jag skulle vilja tacka den uppföljnings- och utvärderingsgrupp som vi har i trafikutskottet och som har arbetat med denna rapport. Ordförande har Anders Hansson varit. Följande ledamöter har också varit med i gruppen: Denis Begic, Patrik Jönsson, Mikael Larsson, Jessica Thunander, Magnus Jacobsson, Helena Gellerman och Emma Berginger. Som ni ser har representanter från alla riksdagens partier ingått i denna arbetsgrupp. Denna rapport finns på riksdagens hemsida. Den finns också upptryckt som en fysisk rapport. Jag kan verkligen rekommendera alla som är intresserade av järnvägen och inte minst av frågan om punktlighet att läsa den, för det är väldigt mycket

spännande information som kommer fram. Nu ska jag inte ta mer av vår tid. Jag lämnar över till Anders Hansson, som är ordförande för den grupp som har tagit fram rapporten.

Anders Hansson (M): Herr ordförande! Jag instämmer i detta. Jag vill börja med att tacka den grupp som har varit med och tagit fram denna rapport. Det här är ju ett väldigt komplext ämne att sätta sig in i. Vi får vara tacksamma för att vi har haft stor hjälp av Lena Sandström, som har gjort rapporten med god hjälp av Anna-Lena Kileus och Anna Blomdahl på kansliet. Detta är som sagt ett stort arbete. Det är på intet sätt en ny fråga, men den är nog så viktig. Som ordföranden tidigare sa är punktlighet en av de variabler som värderas högst när man pratar om järnväg. Jag tänker gå in i den internationella studie som vi har gjort och dra några slutsatser av den och sedan även nämna några av våra slutsatser och iakttagelser. Den internationella studie som har gjorts visar att andra länder, till exempel Nederländerna och Schweiz, har välutvecklade system för att följa upp punktlighet. Detta är någonting som faktiskt saknas i Sverige. I Danmark tillåter man endast en försening på 2 minuter och 59 sekunder, det vill säga nästan tre minuter, mot Sveriges cirka fem minuter. En annan viktig del i den internationella studien som man kan dra slutsatser av är att man i Danmark viktar punktligheten mellan rusningstrafik och lågtrafik. Det är naturligtvis bra om tågen går rätt mitt i natten, när de flesta av oss ligger och sover, men det är desto viktigare att tågen går i rusningstid. I Danmark ger detta ett större värde – man ser till att punktligheten måste hållas när det är rusningstid på morgonen och i synnerhet på eftermiddagen. Vi kan lära oss mycket av de länder som har ingått i studien. Diplomatsiskt uttryckt finns det utvecklingspotential i Sverige i dessa avseenden, och det behövs en samlad översyn av området.

Nu kommer jag till några av de slutsatser som vi har kommit fram till i den digra lunta som vi har tagit fram. Den första slutsatsen är att vi behöver ett nationellt mål för såväl tågens som resenärernas punktlighet. Detta finns inte i dag, men som jag nämnde är det många andra länder som har det. Sverige bör följa detta.

Den andra slutsatsen är att vi måste minska störningarna på grund av infrastrukturfel. Detta har väldigt mycket att göra med hur vi ser till att ha underhåll som kommer i tid. Svensk järnväg har tyvärr en stor underhållsskuld; även om vi betar av den så sakteliga är den stor. Den är intimt sammankopplad med den första punkten, om punktligheten. Om vi har dåligt underhåll och vår infrastruktur inte fungerar kan punktligheten heller inte hållas.

Detta för oss osökt in på punkt tre, som handlar om att ansvarsförhållanden bör tydliggöras. Skälet till detta är att man ska veta vem som har en skyldighet att göra vad och – självfallet – om det faktiskt görs. Vem är ansvarig för vilka delar? Det är synnerligen viktigt att vi vet detta, för annars blir det på något vis mer av ett blame game mellan aktörerna. De kan då säga att det inte låg på deras bord, och så går det runt.

Den fjärde punkten handlar om att organisationen – med detta menar vi Trafikverket – bör ses över för att säkerställa att ett effektivt arbete för punktlighet bedrivs. Här är det viktigt att Trafikverket har en samverkan med alla järnvägsaktörer samt att det är en tvåvägskommunikation och inte en envägs-kommunikation mellan parterna. Jag vill definitivt framhålla att alla aktörer som är på järnvägen vill ha en bättre punktlighet, så här måste man lösningsorienterat arbeta tillsammans mot samma mål. Man kan inte säga ”det går inte” eller ”så kan vi inte göra”. Här är det viktigt att det finns en samverkan från Trafikverkets sida.

Nästa punkt handlar om bättre uppföljning av resultat. Det är ju ganska naturligt – om vi till exempel från statens sida investerar i infrastruktur i åtgärder för att minska infrastrukturfel vill vi ju se vad som blir resultatet av de medel vi tillsatt till detta. Det är i dagsläget på sina håll oklart vilken output det blir av insatta pengar. Vilka åtgärder har vidtagits för pengarna? Vad har samhällsnyttan varit? Vad kan vi säga blev resultatet av de åtgärder som vi vidtog?

Alla dessa punkter hänger samman. Den näst sista punkten handlar om redovisning av orsaker till förseningar i förhållande till punktlighet. Det kan röra sig om vem som har ansvaret för vad. Är det rälsen som det har varit fel på? Är det vid en perrong eller en station det har blivit fel? Är det ett tågfel? Detta behöver vi se, så att vi kan reda ut var investeringar bör göras och vad det egentligen är som orsakar att punktligheten inte kan hållas. Sist men inte minst behöver vi en bättre rapportering till riksdagen – detta är ytterst väsentligt i sammanhanget. Det gäller inte bara riksdagen utan även departementet. Bland annat den internationella studien har visat att många länder har en direkt återkoppling till ansvarigt departement. Man bör se till att denna rapportering sker på bästa möjliga vis. Ökad punktlighet, ökat förtroende för järnvägens punktlighet bland resenärer och att anslag används ändamålsenligt är den grundregel som vi måste ha här. För att kunna förstå järnvägens utmaningar och vid behov hjälpa till måste riksdagen få korrekt och direkt rapportering om tillståndet för järnvägen och för resenärernas och godsets punktlighet. Tydlighet och transparens i detta gör att vi alla kan hjälpa till på ett mycket bättre sätt för att få en ökad punktlighet, till gagn för både resenärer och det gods som ska fram i Sverige.

Detta var några av de slutsatser som vi dragit i denna rapport. Det finns några till, men jag tänkte inte ta mer tid till detta. Jag vill i stället släppa in Lena Sandström, som är den som har författat hela denna uppföljning och som har tampats med all denna information och gjort ett alldeles förträffligt arbete, så att hon kan berätta lite om hur dessa slutsatser har kunnat nås.

Lena Sandström, Riksdagsförvaltningen: Som Anders sa har vi tillsammans med framför allt föredragande Anna-Lena Kileus haft förmånen att hjälpa trafikskottet att ta fram underlag för denna uppföljning. Det jag ska göra är framför allt att redogöra för en del av det underlag som ligger till grund för de slutsatser som ordföranden i arbetsgruppen, Anders Hansson, precis har

redovisat. Uppföljningen grundas på en kartläggning och analys av hela styrkedjan. I presentationen kommer jag framför allt att beröra mål och ansvarsförhållanden för samt resultat av arbetet för att förbättra punktligheten för persontrafiken på järnväg, för detta handlar framför allt om persontrafik. Det finns vissa uppgifter om godstrafiken, men vi har inte behandlat detta närmare. Den tid som uppföljningen omfattar är 2013–2019, med viss utblick mot 2020. Detta resultat baseras framför allt på skriftligt underlag som har kompletterats med intervjuer. Riksdagen har fastställt de transportpolitiska målen. Det övergripande målet innebär att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och hållbar transportförsörjning i hela landet. I dessa transportpolitiska mål ingår det numera ytterligare ett mål som innebär att utsläppen av växthusgaser från transportsektorn ska minska med 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Dessa mål omfattar de statliga myndigheterna samt SJ och Jernhusen. När det gäller mål för punktlighet kan vi, precis som Anders sa, se att det finns exempel på andra länder där regering och departement har fastställt mål som följs upp. Men i Sverige har inte regeringen fastställt något mål för punktlighet. Man kan säga att det finns ett glapp i målstrukturen i den statliga styrningen för att uppnå en punktlig järnvägstrafik. Trafikverket är i hög grad ansvarig myndighet för en punktlig järnvägstrafik genom att Trafikverket ansvarar för så centrala delar som planering, infrastruktur och trafikledning. I Sverige har vi sedan 2013 haft ett branschmål om att 95 procents punktlighet skulle uppnås till 2020. När man skulle beräkna måluppfyllelsen ingick sent inställda tåg i beräkningen. Målet innebar att 95 procent av alla tåg skulle komma i tid till stationen inom cirka fem minuter. Målet har inte uppnåtts, trots coronapandemin och trots att det var en väldigt mild vinter, om man nu räknar in sent inställda tåg. Trafikverket och branschen har bestämt att man i praktiken ska sänka detta mål från 2021 genom att sent inställda tåg inte längre ska ingå i beräkningen. Detta mål, som man fastställde 2013, skulle uppnås genom att aktörerna i branschen arbetade tillsammans inom organisationen Tillsammans för tåg i tid, TTT. Detta arbete skulle inriktas på uppföljning och dokumentation om visade på resultat. Resultatet publicerades i resultatrapporter, och både resultatet av och underlaget för dessa rapporter granskades av Transportstyrelsen och Trafikanalys, som utsågs till oberoende granskare.

Det som kan sägas när det gäller TTT är att Trafikverket väldigt ofta har hänvisat till TTT när det gäller mål, åtgärder och samverkan för bättre punktlighet. Styrningen inom Trafikverket för att uppnå mål har varit väldigt otydlig. Vi har begärt att få in underlag som visar på vilken styrning man har inom myndigheten, men det har vi inte fått. TTT har förändrats. Organisationen publicerar inte längre resultatrapporter, och som jag nämnde ska punktlighetsmålet mätas på ett annat sätt. När det gäller resultat av TTT kan man säga att det är oklara kopplingar mellan vidtagna åtgärder och punktlighet. De oberoende granskarna har pekat på att det inte fanns någon möjlighet att nå målet beroende på hur arbetet bedrevs. De skrev också i en rapport att det inte fanns någon möjlighet att nå målet på grund av hur arbetet bedrevs; detta var en återkommande kommentar. Resultatrapporter publiceras som sagt inte längre,

och det har även gjorts en hel del andra förändringar. Det är såklart viktigt med samverkan för att uppnå bättre punktlighet. Det finns ett antal goda exempel, bland annat ändrad tidtabell för Värmlandsbanan och analyståg i Trafikledningsområde Nord, där man granskar de mest försenade tågen och skickar underlag till de aktörer som kan vidta åtgärder. Jag kan konstatera att infrastrukturåtgärder och samverkan på hög ledningsnivå inom Stockholm och Region syd har lett till bättre punktlighet. Det är alltså strukturerat arbete med åtgärder, tydligt ansvar och uppföljning av åtgärder inom ett geografiskt område som har lett till bättre punktlighet. Varför är det då viktigt med styrning mot en punktlig järnvägstrafik? Jo, punktlighet är den aspekt som resenärerna värde- rar högst men också den som upplevs fungera sämst. Det skedde en kraftig ökning av persontrafiken fram till pandemin 2020, och ju fler resenärer som åker tåg, desto fler påverkas av förseningar och inställda tåg. När ett tåg som avgår från Uppsala 7.56 en vardag är försenat påverkas 1 500–2 000 resenärer; detta var alltså före pandemin. Dessa personer, eller resenärer, ska kanske komma tillbaka till järnvägen efter pandemin. Om utsläppen av växthusgaser från transportsektorn ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 är det otroligt viktigt med överflyttning av personer och gods till järnväg. Det är alltså nio år till dess att målet ska uppnås. Om järnvägen ska bidra till att vi når målet behövs en tydlig styrning från regeringens och ansvariga myndigheter. Styrkedjan behöver fungera, och effektiva ekonomiska incitament kan behövas.

Malin Holen, Trafikverket: Jag inleder och släpper sedan in min kollega Roberto Maiorana. Med oss i dag från Trafikverket har vi också våra medarbetare Sven Ödeen, som jobbar med underhåll, och Viktor Finn, som är programansvarig för TTT. Vi har ju varit inne på hur otroligt central punktligheten är för resenärer och godsköpare och för att det verkligen ska finnas ett högt förtroende för detta transportslag som också ska få fler och fler att välja detta transportslag. I detta sammanhang är punktligheten helt avgörande. Det är också därför detta är en så otroligt central del av vårt arbete på Trafikverket och vårt arbete tillsammans med olika aktörer.

Punktligheten återfinns operativt och strategiskt i hela Trafikverkets verksamhet. Punktligheten samverkar med turtäthet och andra delar för det effektiva systemet. Punktligheten är också resultatet av många faktorer, vilket Lena var inne på. Vidmakthållandedelarna och investeringsdelarna är anläggningen – den fungerande anläggningen – i dag och i framtiden. I det arbete vi gör finns det både inom ramen för den nationella plan som ligger nu och i det inriktningsarbete som vi har gått in i inför nästa planperiod ett otroligt tungt vidmakthållandeanslag utifrån att detta är så centralt för att få anläggningen att fungera. Det finns också externa förutsättningar som påverkar systemet, och det hela hänger otroligt tydligt ihop. Där återfinns vi även frågor som fordon och helheten. För att få systemet att fungera hänger det ihop, men det är också tydligt att man kan se detta sammanhang när det inte fungerar. Det är därför

det är så otroligt viktigt att fortsätta arbetet men att också fortsätta det i samarbete. Utöver att vi var och en gör våra delar måste vi också samarbeta för att sätta kunden i fokus. Det är olika åtgärder och olika åtgärdstyper som ger effekt, och de behöver kombineras för att ge en hög punktlighet. Det handlar om alltifrån forskning och innovation på väldigt lång sikt till att vi jobbar med trafikledning, tidtabell och planering. Som jag var inne på tidigare handlar det också om investeringar och vidmakthållande samt om samverkan och koordineringsåtgärder som håller ihop detta. I flera av de goda exempel som Lena tog upp – och såklart också i de goda exempel som vi har i vardagen i verksamheten – samverkar dessa. När vi tillsammans med andra aktörer får dem att hänga ihop bra på ett systematiskt sätt ger det också god och varaktig punktlighet. Ett exempel är Alependeln. Vi jobbade med olika typer av insatser för att skapa en högre punktlighet i en del av pendeltågssystemet i västra Sverige. Genom att kombinera olika åtgärder har vi fått upp punktligheten men också fått en varaktig effekt. Detta är ett exempel på åtgärder, sammanhang och kombinationer för att tydliggöra integrationen av punktlighetsarbetet i all verksamhet.

Roberto Maiorana, Trafikverket: Jag vill fortsätta på det spår som Malin var inne på. Genom de åtgärder som vi beskriver i presentationen är punktlighet en integrerad del i allt vi gör, i princip. Det handlar om en extern och långsiktig strategisk planering. Framför allt är det här ett arbete som ingår i den strategiska planering som vi kallar nationell plan och genomförandeplan. Detta tar sin början ganska tidigt. Den nationella planen löper ju över en tolvårsperiod, men många av dessa åtgärder börjar planeras tidigare. Det här tillsammans gör att vi kan främja varandras arbete med att förbättra punktligheten i systemet, och det är ett arbete som hela tiden pågår löpande. Vi kan titta på den nationella planen. Vi har ett starkt jämvägsfokus och fokus på vidmakthållandeåtgärder, som Malin var inne på tidigare. Här vill vi beskriva vikten av ett pågående arbete, som är integrerat i hela vår verksamhet. Det tillsammans med de åtgärder som vi beskriver här leder till en sammanlagd effekthemtagning i form av en bättre punktlighet.

Vi hoppar till nästa bild. Vi har varit inne på detta. Det var också något som utskottets arbetsgrupp presenterade i sina slutsatser. Vi tror väldigt starkt på en samordning och på att vi har ett systematiskt arbete tillsammans med branschen för att förbättra punktligheten. Och det är något som vi verkligen upplever att vi har. Vi kommer säkert att komma tillbaka till det, men vi tycker naturligtvis att punktligheten är beroende av kvaliteten i processens alla delar hos alla aktörer. Därför är det oerhört viktigt att vi har en god samverkan. Vi bedömer också att vårt arbete har gett effekt. Vi kan titta på 2020, som ordföranden ställde frågan kring, och huruvida det har varit påverkat av pandemin eller om det är det systematiska arbetet som leder till resultat. Vi kunde redan tidigt på året och även i slutet av 2019 se att de åtgärder och det arbete som vi tillsammans med branschen har genomfört leder till resultat. Vi vill också

påminna om att det under 2020, även om vi har det som en måttstock, var mycket mer trafik än under åren då denna samverkan påbörjades. Så var det alltså även när det var en pandemi. Vi ser att vi har en bättre kvalitet i anläggningen genom att de punktliga tågen har blivit punktligare. Och när vi tittar på målet för tågen i Sverige ser vi att vi har trafik i storstadsområden som har en betydligt bättre punktlighet än de 95 procent som var målet, vilket kanske inte framkommer så tydligt i det totala resultat som vi här beskriver. Men vi kan inte stanna upp detta arbete. Vi är naturligtvis inte färdiga. Vi tycker att det finns mycket mer att göra, som rapporten också pekar på. Vi fortsätter att jobba med ständiga förbättringar. Vi tror att det är otroligt viktigt att vi får fortsätta att jobba i den samverkan som vi beskriver i vårt material men som också beskrivs i rapporten. Vi kommer inte att vara nöjda förrän resenärer och transportköpare är nöjda och väljer järnvägen för att vi kan erbjuda en bra kvalitet.

Jag kan ge exempel på några områden som vi ...

Ordföranden: Roberto! Jag är ledsen att jag avbryter dig, men jag tror att du snabbt måste avrunda.

Roberto Maiorana, Trafikverket: Jag avrundar. Områden som vi tittar på är till exempel stråkstyrning, som kommer att innebära en bättre punktlighet för fjärrtåg. Vi tittar på området kring obehöriga i spår. Där pågår det ett arbete. Och naturligtvis vill vi fortsätta att bidra till en god samverkan.

Ordföranden: Jag ser att Trafikverket redovisar 94,9 procents punktlighet under 2020. Jag sa i min inledning att det var 93,5 procent. Men det är ju där någonstans det ligger. Kan det vara så när det gäller den siffra som jag angav – 93,5 procent – att man inte hade räknat med de sista månaderna under 2020? Vet Roberto det?

Roberto Maiorana, Trafikverket: Nej, men som bilden visar är det ett RT+5-mått som vi redovisar, och då är inte de sent inställda tågen inkluderade. Den siffra som ordföranden visar inkluderar sent inställda tåg, och det måttet kallar vi för STM.

Ordföranden: Då har vi fått det utrett. Det finns helt enkelt olika mått som man kan använda sig av. Det var också Lena Sandström inne på i sin presentation.

Vi går raskt vidare till en röst från akademien. Det är Bo-Lennart Nelldal, som är professor emeritus.

Bo-Lennart Nelldal, Kungliga Tekniska högskolan: Jag ska prata om trafik, kapacitet och infrastruktur i det lite mer långsiktiga perspektivet. Som vi ser på denna bild har persontrafiken på järnväg utvecklats väldigt mycket. Vi kan

se hur det har varit ända sedan 1950. Då var det privatbilens genombrott. Sedan kom det två energikriser. Sedan växte flyget. Och sedan började man investera i järnvägen i och med 1988 års trafikpolitik. På grund av fler och snabbare tåg har vi fått en väldig ökning. Persontrafiken har fördubblats. År 2019 kunde vi också se en effekt av att folk av klimatskäl valde tåg i stället för flyg och bil i större utsträckning än tidigare.

Som jag sa har trafiken ökat. SJ har utökat sitt nät med snabbtåg och fler tåg, men det har också kommit nya operatörer i fjärrtrafiken i och med att vi har konkurrens på spåren. Sedan har de regionala tågtrafiksystemen utvecklats väldigt mycket, så vi har i dag ett heltäckande nät av regionaltåg i Sverige. Som ni ser på den vänstra bilden har turtätheten fördubblats. Det var en liten minskning 2020 på grund av pandemin, men för övrigt går det dubbelt så många tåg i dag som det gjorde 1990. Men det är inte bara det. Också hastighetsskillnaderna har ökat i och med att fler snabbtåg och fjärrtåg har satts in. De går fortare än regionaltåg och lokaltåg, och då blir det konflikter mellan snabba och långsamma tåg. Vi ser här hur antalet tågakilometer för persontåg har ökat – det är mer än en fördubbling – precis som antalet resenärer. Antalet godstågskilometer har minskat något. Men om vi tittar på den mängd gods som transporteras ser vi att den har ökat. Godstågen har nämligen blivit tyngre. Man kan räkna om det till lastbilar på en kilometer bana i genomsnitt i Sverige. Då har det ökat från 178 lastbilar per dag till 217 lastbilar per dag. Det är då det som godstågen tar hand om. Och man kan räkna om persontågen till bussar. Då har det ökat från 74 till 168 bussar. Det har alltså skett en ganska stor överflyttning av personer och gods från väg och flyg till järnväg.

Den här politiken har alltså haft effekt. Men förseningarna har grumlat bilden lite grann. Resenärerna vill ju inte bara ha snabba tåg och hög turtäthet. De vill också att tågen ska vara punktliga. Här ser vi utvecklingen ända från 2001. Vi ser två tydliga saker. Vi har systemsammanbrott. Det gäller alltså andelen försenade tåg 2010, 2011 och 2018. Och så ser vi att förseningarna har gått ned väldigt kraftigt 2020. Vi ser att de långväga tågen – fjärrtåg och snabbtåg – har en mycket högre andel förseningar. Den ligger på ungefär 25 procent. Det kan jämföras med pendeltåg, som ligger på ungefär 5 procent, och regionaltåg, som ligger på ungefär 10 procent. Det skiljer alltså väldigt mycket mellan olika tåg. Vi ser också att den genomsnittliga förseningen ligger väldigt mycket högre för fjärrtåg än för pendeltåg. Det är ungefär 25 minuter för fjärrtågen och 10 minuter för pendeltågen när ett tåg väl blir försenat. Så det är två faktorer man ska väga samman. En resenär accepterar kanske 5 minuters försening, men här ser vi att tågen är 10–25 minuter försenade. Trenden är också lite uppåtgående, även förra året. Här är ett annat mått. Här har vi räknat ut antalet förseningsminuter per 1 000 tågakilometer. Då ser vi samma mönster. Det som är intressant här är att fjärrtåg, regionaltåg och pendeltåg har ungefär samma kurva. De blir alltså ungefär tolv minuter försenade om de kör 100 mil. Detta visar att sannolikheten att bli försenad ökar ju längre man kör.

Vad ska man då dra för slutsatser av detta? Jo, persontrafiken har mer än fördubblats sedan 1990. Godstrafiken har varit relativt konstant, men godstågen har blivit tyngre, så det fraktas mer gods på järnväg. Det är en ökad blandning av långsamma och snabba tåg. Det minskar kapaciteten och ökar risken för förseningar, allt annat konstant. Förseningarna har varierat mycket men ökat över tiden. Om man mäter det med olika mått kan man konstatera att de har ökat över tiden. För att öka kapaciteten och minska förseningarna behövs bättre operativ planering och tidtabellsplanering samt bättre underhåll och investeringar i kapacitet. Vad ska man då göra? Vad säger forskningen? Ja, vi har forskat, och jag kan visa mycket krångliga resultat, som syns på dessa bilder. Men man kan göra det väldigt enkelt för sig. Vi har mycket enkelspår i Sverige, och där har antalet tåg stor betydelse. Då krävs det bättre planering för att undvika skogstid för godstågen. Man måste trimma signalsystemet och bygga fler och längre mötesplatser, så att det går att köra längre godståg. Om inte det räcker måste man bygga dubbelspår, ungefär som man nu håller på att göra på Ostkustbanan längs Norrlandskusten. På dubbelspår har hastighetskillnaderna väldigt stor betydelse. Då behövs trafikplanering för mer homogen trafik, så att långsamma tåg går för sig och snabba tåg går för sig. För att få ökad kapacitet för godståg behöver man bygga fler och längre mötesstationer för godståg. När inte det räcker måste man bygga fyrspår, alltså fler spår, eller nya stambanor, som vi diskuterar i södra Sverige. Det är de möjligheter man har på lång sikt. När inte bättre planering och underhåll hjälper måste man investera i infrastruktur. Det har vi gjort rätt mycket, men det behövs ännu mer.

Ja, detta var vad jag hade att säga. Det finns lite referenslitteratur för den som är intresserad. Sedan får vi lämna över till nästa talare. Jag tror faktiskt att vi kom i tid också denna gång.

Ordföranden: Den här gången kom vi helt i tid. Detta var mycket intressant. Det var väldigt spännande att lyssna på.

Vi fortsätter bland forskarna. Jag ger ordet till Carl-William Palmqvist, som är fil.dr.

Carl-William Palmqvist, Lunds tekniska högskola: Som vi har pratat om är punktlighet ett komplicerat mått. I ett projekt där jag arbetar tillsammans med Ida Kristoffersson på VTI håller vi på att utveckla ett nytt ramverk, så att säga, för olika indikatorer på olika nivåer.

Nivå 1 är det vi alla vill uppnå: kundnöjdhet, så att fler vill åka tåg. Då är det viktigt med nivå 2: att både resenärer och tåg kommer i tid. Men det är mycket som påverkar detta. Det finns mycket detaljerade saker, som infrastruktur, tidtabeller, fordonsfel och väder. Det är mängder av saker som vi brukar studera. Men vad vi har sett är att det saknas ett steg mellan indikatorerna som är lite mer praktiskt. Man kan titta på vad som går att styra mot, lite lättare. Vi ska titta på två stycken sådana indikatorer. Här är bara en liten

överblick över punktligheten i olika pendeltågssystem under 2000-talet. Det går upp och ned lite grann, så det är svårt att se en tydlig trend, och det är mycket hopp. Det är svårt att jobba med punktlighet så. Det är inte en jättelätt indikator att styra mot. Vi har tittat på två olika saker. För att tågen ska bli punktliga gäller det att de inte blir försenade. Och tågen kan bli försenade på två ställen. De kan bli försenade när de åker mellan stationer – det kan ta längre tid än det är tänkt och de kan bli försenade när de står stilla på stationer. Tågen kan bli sena därifrån. Om man får ned förseningarna på båda dessa ställen kommer punktligheten att gå upp. Vi har försökt göra tröskelvärden och räkna ut hur mycket gångtidsförseningar man kan ha och klara en tillräckligt hög punktlighet. Vi kan titta på kurvan till vänster. Där visar y-axeln punktligheten, och x-axeln visar hur stor andel av gångtiderna som försenas. Där ser man överlag ett ganska tydligt samband. Om punktligheten ska vara hög måste det vara få gångtidsförseningar. I de här pendeltågsstudierna har vi sett att om man ska kunna uppnå 95 procents punktlighet, RT+5, får max 3 procent av gångtiderna vara försenade. Ska man nå ännu högre upp, som man gör i de länder som klarar bäst punktlighet i världen, är det max 2 procent, ungefär.

På bilden till höger kan vi se hur detta har utvecklats över tid i olika regioner. Här har vi tittat på pendeltågstrafik, men man kan följa upp detta på samma sätt även med andra indelningar av tåg och per företag eller per typ av tåg, som Bo-Lennart visade förut. Generellt ser vi att det är en positiv trend. Gångtidsförseningarna har minskat någorlunda stadigt sedan början av 2000-talet. Det är väldigt positivt. Det är en långvarig trend, och det är ett resultat av gediget arbete. Den röda linjen längst ned visar pendeltågen i Stockholm, och det är de som går bäst i termer av punktlighet. De klarar i princip målet vad gäller gångtidsförseningar. De andra regionerna har en bit kvar att gå, men de rör sig i princip i samma riktning. Här kan man alltså fortsätta så. Det andra stora att titta på är uppehållsförseningar. Det är här som vår forskning visar att man har mest problem i Sverige – det är problem även i andra länder men i huvudsak i Sverige. Bilden till vänster visar sambandet mellan punktlighet och hur många uppehåll som tar längre tid än det är tänkt. Här är siffrorna högre. Det är många som inte är medvetna om att det är en väldigt stor andel av uppehållen som leder till förseningar. Det är uppemot 40 procent av uppehållen som tar längre tid än det är tänkt. Det är ofta svårt för tågen att komma iväg i tid. Vi kan titta på hur det har varit för pendeltågen under 20 år. Vi ser då att om man ska klara 95 procents punktlighet får max 25 procent av uppehållen ta längre tid än det är tänkt. Ska man nå en ännu högre punktlighet, på 98 procent, vore det bra att trycka ned andelen till 15 procent. Man kan tycka att det är relativt höga siffror, men i praktiken ligger vi ofta högre.

Till höger ser vi hur detta har utvecklats i våra storstadsregioner. Vi ser att det är en ganska hög andel av uppehållen som försenas. I början, från 2000 till ungefär 2013, var det en positiv trend, kan man säga. Men sedan dess har det legat ganska stilla i flera år. Det har inte förbättrats. Undantaget är, som vi ser, förra året. Då var det ett stort hack i kurvan. Då började man plötsligt hålla tiden vid många fler uppehåll. Det blev mycket färre uppehållsförseningar. Vi

tror att en av de stora förklaringarna till att punktligheten har blivit bättre är att det helt enkelt är färre som åker tåg. Då är det lättare att komma iväg i tid. Här bör man följa upp mer, och man bör rikta åtgärder för att trycka ned uppehållsförsejningarna. Man kan prata mycket om vad som går att göra, men det går att planera uppehållen i tidtabeller, så att uppehållen får ta längre tid. De tar nämligen ofta lite längre tid. Man kan också göra åtgärder på plattformar för att skynda på resenärsutbytet, så att det går lättare och snabbare att kliva av och på tåg.

Ordföranden: Det handlar alltså inte bara om hur fort eller hur sakta tågen går utan också om vad som händer när de står stilla på stationen, och där finns det en del utvecklingspotential.

Då lämnar vi över ordet till Trafikanalys, som är en myndighet som följer frågorna om punktlighet.

Anders Brandén Klang, Trafikanalys: Trafikanalys har i sin instruktion uppdraget att varje år göra en uppföljning av de transportpolitiska målen. För det har vi den struktur av indikatorer som ni ser på bilden. Det är 15 indikatorer som tillsammans ska försöka fånga in alla centrala aspekter av en långsiktig hållbar transportförsörjning. Som ni ser är ett antal av indikatorerna på bilden försedda med en liten nyckel. Vi kallar dem för våra nyckelindikatorer. När vi gör en sammanvägd bedömning av hur det går för funktionsmålet, till exempel, kan vi inte säga att det går bättre för funktionsmålet än det går för den nyckelindikator som har haft den sämsta utvecklingen. Tågens tillförlitlighet eller punktlighet ingår i indikatorn transportsystemets standard och tillförlitlighet, som ni ser lite grann till vänster på bilden. Under den indikatorn har vi ett antal mått som ska fånga in olika aspekter av tillförlitlighet, och några av de måtten har standarden av nyckelmått. Det fungerar på samma sätt där: Vi kan inte säga att det går bättre för indikatorn än för det nyckelmått som har haft den sämsta utvecklingen. Tågens tillförlitlighet eller punktlighet är ett av våra nyckelmått för den indikatorn. Vi tillmäter det måttet stor vikt, kan man säga. Vårt system för att väga samman utvecklingen på målnivå innebär ju att det räcker med att ett nyckelmått för en nyckelindikator har haft en ogynnsam utveckling för att vi ska säga att vi inte har en gynnsam utveckling för målet. Här är en bild från förra årets uppföljning. Jag har inte med 2020 års siffror här; den rapporten kommer i april. Vi använder i vår måluppföljning det som SJ kallar för RT, punktlighet. Men vi redovisar också STM, alltså det sammanvägda tillförlitlighetsmättet, som inkluderar de sent inställda tågen. Men vi vill också förbättra resenärsperspektivet i hur vi följer upp punktligheten för persontågen. Därför redovisar vi ett mått som kan sägas försöka fånga in restidsvariation. Det måttet visar hur mycket extra tidsmarginal i hela minuter man som resenär behöver räkna med, det vill säga: Hur stor tidsmarginal bör jag ha om jag vill veta med 95 procents säkerhet att jag hinner till min anslutningsresa, till mitt möte, till bröllopet eller vad nu anledningen till min tågres

är? På bilden ser man ganska tydligt hur punktligheten skiljer kraftigt mellan olika typer av tåg, som flera talare redan har varit inne på. År 2019 behövde man räkna med ungefär 35 minuter extra om man skulle åka med långdistans-tåg och ville vara säker på att hinna fram i tid. Sedan arbetar Trafikanalys med den officiella statistiken om punktlighet. Den redovisar vi varje kvartal och dessutom en gång per år. I den ingår både punktlighetsmått och STM.

På bilden är det några exempel på saker som vi redovisar. Här kan man se STM(5), andel i procent av de planerade persontågen som har anlänt vid slutstation högst fem minuter efter tidtabell, i olika län. Vi ser att vi har den högsta tillförlitligheten i storstadsområden och att det är betydligt sämre längre bort från dem. Vi vet också att det är av ganska stor betydelse hur många tåg som går. Vi ser det när vi tittar på högbeläggningstid, rusningstid eller inte rusningstid, och vi ser det när vi tittar på olika veckodagar. Vi kan se att punktligheten är högre de veckodagar när vi har färre tåg ute på spåren. Det är lättare att hålla tiden då, och man slipper problem med följdförseningar etcetera.

Från Trafikanalys sida har vi önskemål om att stärka resenärsperspektivet ytterligare i den statistik som vi kan visa, både i officiell statistik och i vår måluppföljning. Vi tycker att det skulle vara intressant om man skulle kunna följa inte bara tågförseningar utan också personförseningar, mätt i personminuter på något sätt. Det skulle fordra att vi får uppgifter om antalet avstigande per station och per tåg, något som tågoperatörerna naturligtvis kan uppfatta som affärskritiska hemligheter. Hittills har vi inte kommit vidare i den ambitionen men vi tror att det skulle kunna förbättra resenärsperspektivet ganska mycket i tillförlitlighetsstatistiken.

Ordföranden: Det var intressant att höra om Trafikanalys utvärderingar om punktlighet, att det finns olika mått och att man kan mäta utifrån ett resenärsperspektiv. Det är något som vi också tar upp i vår rapport. Det är vissa länder som har kommit ganska långt i det arbetet och som mäter just på det sättet, om jag har förstått saken rätt.

Nu ska vi få lyssna på inlägg från branschen. Det blir tre branschinlägg innan vi tar en kort paus.

Lars Yngström, Tågåkeriet i Bergslagen: Tågåkeriet i Bergslagen, eller kort och gott Tågab, är ett litet men komplett tågforetag. Jag kan berätta om min bakgrund. Jag har lång erfarenhet från SJ, och jag är en mycket flitig tågresenär. Jag har alltså även lite kundperspektiv. Vi har upptäckt att vi faktiskt är Sveriges mest kompletta tågforetag. Vi är som gamla SJ. Vi har gods- och persontrafik, egen verkstad och egna spår vid verkstaden. Vi är alltså även så kallade infrastrukturförvaltare. Detta innebär att vi har en horisontell integration och det är en fördel vid eventuella störningar och förseningar. Vi har ingen att skylla på. Om vi har fel på ett lok eller om det är snö på spåret vid verkstaden är det vårt eget fel. När det gäller egna förseningar blev vi för några år sedan kontaktade av Trafikverket. De ville ha reda på hur det kom sig att vi

var det företag som, enligt deras mätningar, hade minst antal stoppande fordonfel när det gällde godstrafik i Sverige. Våra förklaringar är enkla. Vi har alltså en egen verkstad, vilket ger närhet mellan exempelvis lokförare och reparatörer – en bra dialog. Vi har också förmånen att ha Sveriges kanske två bästa experter på den vanligaste ellokstypen i Sverige, de så kallade Rc-loken. Det finns drygt 300 sådana. Det betyder att om en lokförare upplever något problem och kontaktar någon av dessa två experter på vår verkstadssida kan de ofta ”prata igång” loket.

”Vinter?” står det på bilden. Det är bara att titta ut genom fönstret: Vi har fått lite vinter igen. Ett problem med vinter kan vara att boggier på lok och vagnar blir nedisade. Vi har myntat ett uttryck, nämligen att vi avisar tåg i stället för att avvisa resenärer. Det är inte bara tomma ord.

Vi har också en del nya vinteråtgärder. En sådan är extra vinterservice. Mellan ordinarie tillsynstillfällena kollar man strömavtagare, löpverk och så vidare. Åtgärder mot förseningar – kvalitetsarbete, helt enkelt – är en del i det vi kallar företagskultur. Det leder till en stolthet. Det blir en positiv spiral. Vi har en devis internt, nämligen ”inte konkurrens”. Jo, det finns förstås konkurrens mot gummihjulen. Men vi ingår i större nätverk, till exempel med SJ och Green Cargo, det så kallade vagnslastsystemet. Då är det också naturligt att vi är ett av de företag som har ansvar för ett var av de ungefär 15 röjningsloken runt om i Sverige, som är till för att dra undan havererade tåg från alla operatörer så att man inte blockerar för helheten. När det gäller våra drivkrafter kan man väl säga att tjäna pengar gör man inte så lätt i den här branschen. Men man kan ju glädja sig åt andra drivkrafter. Miljö och klimat är våra drivkrafter. Vi fick tidigare se lite förseningsstatistik här. Det såg väldigt bra ut för 2020. Är det bättre nu? Nej. Vi anser att det här är en coroneffekt. Men – och det är ett väldigt bra exempel på sambandet mellan kvantitet och kvalitet – det faktum att vi har mycket störningar kan helt enkelt bero på att det är för trångt på spåren. Det här är alltså ett fullskaletest av vad som händer om man inte kör så mycket trafik. Vi ser att det påverkar kvaliteten väldigt positivt. Lena Sandström tog tidigare upp ett bra exempel på en positiv effekt. Det var Värmlandsbanan, där det blivit mindre förseningar och där kvaliteten ökat rejält de senaste åren. Det är inget hokusfokus, det är inte några stora fysiska investeringar; det är helt enkelt nya konstruktionsregler för tågplan. Man lägger in bättre marginaler. Avslutningsvis pekar jag gärna på ekonomiska incitament. Det är ett systemfel, vill jag påstå, att man har någon form av konflikt om tid på spåren mellan å ena sidan banarbete, det nödvändiga underhållet, och trafik å andra sidan. Jag tror att det vore väldigt bra om man kunde få en ekonomisk samsyn så att Trafikverket bemyndigades att lämna vidare en del av de banavgifter vi betalar till sina spårentreprenörer. Ju mindre störningar och ju smartare och effektivare banarbete man har, desto mer trafik går det att köra och desto mer tjänar spårentreprenörerna.

Ordföranden: Stort tack för det, Lars! Det var väldigt intressant att lyssna på dig och er från Tågab i Bergslagen. Vi fick lära oss att det finns olika tågbolag, helt enkelt. Ni har hela kedjan i er egen regi, och det kan ju ha sina fördelar.

Pontus Gunnäs, Västra Götalandsregionen: Jag har de fyra senaste åren arbetat på Västra Götalandsregionen med tågtrafik, men sedan två veckor tillbaka hittar ni mig på Västrafrik – samma familj, lite närmare punktligheten. När man tittar på punktligheten ligger det nära till hands att börja tänka att vi kan glesa ut trafiken och lägga på tid i tidtabellen. Om man drar det till sin spets är det såklart emot våra högt uppsatta mål att köra färre och långsammare tåg, men jag säger därmed inte att vi ska sluta göra det.

När man i Västra Götaland sätter sig och prioriterar infrastrukturåtgärder kommer ny järnväg mellan Göteborg och Borås allra högst upp, och vidare till Jönköping och Stockholm, följt av fyra spår mellan Göteborg och Alingsås. Etta, tvåa, trea och fyra på listan är alltså järnvägssatsningar. Det är väldigt tydligt att man vill satsa på järnvägen och förbättra de förutsättningar som finns. Det märks inte minst om vi tittar på den regionala infrastrukturplanen. Som namnet indikerar handlar det om vad som ska gå till den regionala infrastrukturen, som i huvudsak är vägar. Ändå väljer man politiskt att lägga 700 miljoner på järnvägsåtgärder i länet. Vi har också en målsättning om att tredubbla tågresandet, och det har beställts 45 nya fordon för miljardbelopp som ska möta resenärernas behov och de utvecklingsbehov vi har. Planen framåt indikerar att vi skulle behöva investera i kanske lika många nya fordon igen för att uppnå målsättningen. Även om punktligheten är otroligt viktig och fundamental för järnvägen kan vi i denna graf – med hur många tåg vi kört i rött och hur många som rest med oss i blått – väldigt tydligt se att det är när vi har ökat trafiken som antalet resenärer har ökat. Vi behöver göra trafiken mer attraktiv med fler och snabbare tåg. Grafen visar regionaltågslinjen till Trollhättan som öppnade 2012. I dag, i alla fall innan coronan, har vi över 3 miljoner resenärer på linjen. Till det hade vi en pendelståglinje från Älvängen in mot Göteborg, och det ser likadant ut om vi tittar på Bohusbanan. Ni kan också se att under de tidsperioder där vi inte har kunnat utöka trafiken har resandet legat ganska stilla. Vi måste alltså hitta ett sätt att kombinera utveckling med bevarad punktlighet. Vi har redan hört järnvägen i Schweiz nämnas, och det här är säkert inte sista gången. Jag tycker att det är relevant att vi tittar på dem som är bäst i klassen. De har alltså högst tågresande per invånare, men för dagens tema är det främst bildens punkt 2 och punkt 3 i kombination med varandra som är intressant. De har alltså det högsta kapacitetsutnyttjandet tillsammans med den högsta punktligheten. Vad har de alltså gjort? Jo, i stället för att låta alla ansöka och komma med sina anspråk på järnvägen och sedan försöka göra det bästa möjliga av tidtabellen utifrån de förutsättningarna har man vänt på kuttingen: Man låter tidtabellen vara det som styr planeringen och har den som sitt främsta verktyg för att skapa en attraktiv järnvägsprodukt. Då kan man bestämma hur många godståg, hur många lokal- och regionaltåg och

hur många fjärrtåg det ska vara på en sträcka och sedan lägga fast tidslägena, som kan ligga fast i upp till tio år. Sedan är det upp till branschen att ansöka om dem. På det här sättet kan man skapa ett system som upprepas vid hel och halv timme – det är enkelt att komma ihåg hel och halv – där tåg och bussar möts i knutpunkter. De har byggt upp hela landet kring sådana här knutpunkter. Då kan man också börja anpassa infrastrukturen så att det tar knappt 30 eller 60 minuter mellan dessa, för att kunna återskapa knutpunkten på nästa ställe. Då har du också som resenär, när du kliver av tåget, alla bussar och tåg i de andra riktningarna inne på stationen samtidigt, så att det blir välanpassade byten. Man tänker helt enkelt inte längre länkar, utan man tänker nätverk.

Forskningen här är ganska tunn, men för regionala resor är det 10–15 procent ökat resande om man kan skapa detta i ett regionalt system. För långväga resor är det 5–10 procent. Detta är alltså ett sätt att öka resandet utan att för den skull kasta in fler tåg på järnvägen. Vi har såklart beslutat politiskt att försöka återskapa detta i Västra Götaland. Ni ser här järnvägen i blått, som tillsammans med storregional busstrafik ska skapa de här knutpunkterna så att man kan åka i hela länet på samma sätt och det blir enkelt för resenärerna att lära sig. Men detta bygger förstås på punktlighet. Tågen måste vara i tid. Det bygger också på långsiktighet. När man har lärt sig systemet ska vi inte vrida om det nästa år. Det är en anledning till att jag verkligen vill slå ett slag för fleråriga tidtabeller i dag. När Västlänken öppnas i Göteborg är det den sista storstadsregionen som får genomgående trafik av Göteborg, Malmö och Stockholm. Förhållandet i Göteborg är dock ganska komplext med ett av Sveriges hårdast belastade dubbelspår, Göteborg–Alingsås. Det går inte längre att isolera som en enskild linje. Ska vi flytta på ett tåg där kommer det att påverka ett tåg som går till Kungsbacka, som påverkar ett tåg ned till Malmö – och så är den förändringen helt plötsligt nere i Skåne. Ni förstår att det pusslet inte är någonting som vi vill lägga varje år. Järnvägen behöver stabilitet, och stabiliteten behövs framför allt för resenären. Allt vi gör ska vara för att förbättra attraktiviteten. Vi kan bygga upp det här knutpunktstänket: Det ska vara lätt att resa med välanpassade byten. Men den ehövs också för punktligheten. Vi ska inte köra sönder banan. Vi ska hitta ett sätt som fungerar, som vi hört tidigare, i högtrafik. Och så kan man lära från år till år: Det här behöver vi skriva på. Här tog uppehållet lite längre tid än vi hade trott. Inte minst behövs stabiliteten också för investeringarna. Det är stora, tunga investeringar vi pratar om på järnvägen. Med några års garantier är det lättare att ta sådana miljardinvesteringar.

Ordföranden: Stort tack för det, Pontus Gunnäs från Västra Götalandsregionen! Det var väldigt intressant att höra att det förstås behövs stora investeringar men också att man kan uppnå bättre punktlighet med tidtabeller och genom att hitta knutpunkter i tidtabellerna. Vi i trafikutskottet har ju också varit på studiebesök i Schweiz, och det är verkligen imponerande vad de gör från ett järnvägs perspektiv.

Annika Garpefjäll, Norrtåg: Norrtåg trafikerar de fyra nordligaste regionerna i Sverige. Det är 1 500 kilometer enkelspår. Vi har två signalsystem, ERTMS och ATC. Våra fordonsomlopp är ungefär 30 mil enkel väg. Att nå 95 procents punktlighet är en utmaning i norr. År 2020 var det absolut bästa året under vår tioåriga historia, då vi nådde 95 procent rätt tid plus fem minuter. På sträckor som har mycket godstransport, och Umeå–Luleå och Luleå–Kiruna som har mantrafiken, är vi långt ifrån 95 procent. Vi har just haft två intensiva vintermånader med stora nederbördsmängder och stora effekter av det. Under januari–februari i år har vi haft en punktlighet på 82 procent, att jämföra med januari–februari föregående år då vi låg på 91 procent. För det kunde vi tacka en mild och snöfattig vinter längs Norrlandskusten.

Den största orsaken till försenade tåg är faktorer som ligger utanför operatörens ansvar. Järnvägsföretagen svarar normalt varje månad för mellan 18 och 25 procent, men när vi närmar oss hårda vintrar ökar förseningarna som beror på vinterförhållanden och snöväder. Det ökar antalet olyckor, tillbud och infrastrukturefel. Vi behöver ett underhåll som bättre anpassas efter vårt klimat och vår region. Vi behöver mer snöröjningsresurser. Vi behöver effektiva snöröjningsresurser efter våra kuststräckor. Vi har ju kört tio års trafik med ERTMS, men vi saknar fortfarande effektiva snöröjningsresurser som är ERTMS-utrustade efter sträckan Umeå–Sundsvall. I år medförde de stora nederbördsmängderna att Trafikverket ställde in trafiken i två omgångar under flera dagar. Efter det har vi haft en reducerad trafik på grund av att man inte hunnit med att snöröja driftsplatser och bangårdar. Bangårdar ställer ju till det, för då kommer inte fordonen ut som ska sköta det nödvändiga underhållet med avisning och att ta hand om skador som uppstått. Längst ned i högra hörnet ser ni antalet viltpåkörningar under januari–februari i år. Vi har kört på över 100 djur under två månaders tid. Och det handlar inte bara om djur vi kör på; de stackars djuren blir också stressade och springer längs med spåret. Det finns inte möjlighet att springa i sidled, då det är höga snövallar. Vi behöver alltså mer viltstängsel, och vi behöver en annan typ av snöröjning där det finns mycket älg och ren.

Vi ser också att andelen växel-, signal- och spårfel blivit ganska stor efter vintrar.

Botniabanan, som är den senast byggda banan i Norrtågs system, uppvisade under februari en punktlighet på 75 procent. Det var sämst av alla våra sträckor under februari månad. Det var mycket växel- och spårfel.

Vi har också problem med nedfallande is från tunnlar, som ramlar ned på fordonen och skadar all elektronik på taken. Detta ger dyrbara och långvariga underhåll. Vi har varit tvungna att reducera trafiken både på grund av vilt på spåren och på grund av skador på fordonen – för att underhålla våra tåg, helt enkelt. Våra resenärer drabbas alltså inte bara av försenade tåg utan också av inställda tåg. Men det finns också lågt hängande frukter. Vi brukar säga uppföljning, uppföljning, uppföljning. Det gäller att identifiera alla små förseningar på olika mötesstationer så att vi inte prenumererar på samma fel i nästa

tidtabell. Med en ökad efterfrågan på regional tågtrafik och godstransporter på enkelspår måste vi också respektera kanalpunktligheten. Det gäller samtliga operatörer. Det är enda sättet att hålla tidtabellen. Vi måste också ha rätt prioritering på mötesstationer när det uppstår förseningar hos operatören. Vi måste också prioritera rätt. Det finns en massa information i Trafikverkets olika it-system, men det gäller att analysera den på rätt sätt så att vi kan prioritera rätt saker. Norrtåg tog initiativ till att tillsammans med Trafikverket under två månader följa upp samtliga förseningsminuter och titta på anmälda infrastruktur-fel i Ofelia, där underhållaren skriver in åtgärder i infrastrukturen vid förseningar och även lokförarens observationer. Resultatet blev en lista på lågt hängande frukter. Det kunde vara felaktig lokalisering av avläsningsstationer eller olika gångtider i tidtabellen beroende på riktning. Vi kunde också identifiera växlar som skapade mer förseningar, liknande det man gjort i MTR i Stockholmstrafiken.

Ordföranden: Annika, jag måste tyvärr be dig runda av. Jag vet att det var lite strul i början, men vi måste hålla tidtabellen. Om du kan runda av på 30 sekunder, tack!

Annika Garpefjäll, Norrtåg: Jag tror att vi kommer att leva med förseningar i norr. Det viktigaste är dock att vi har en bra information till våra resenärer, så att de kan ha gott förtroende för tågtrafiken i framtiden.

Ordföranden: Stort tack, Annika Garpefjäll från Norrtåg! Det är helt uppenbart att vi har olika förutsättningar för att hålla tiden i Sverige. I norr är snö och vilt exempel på stora utmaningar. Men det är också intressant att höra att ni arbetar aktivt med de här frågorna.

Mats Ohlsson, Skånetrafiken: Jag heter Mats Ohlsson och har 35 år i branschen. Jag ska representera Skånetrafiken och Öresundståg i dag. Det är en framgångssaga. Vi kör 50 miljoner kunder per år i hela södra Sverige, och det gör vi med 200 fordon. Vi kör i sex län. Vi har avtal med trafikministeriet i Danmark för brotrafiken. Vi samarbetar med tre infrastrukturförvaltare. Samarbete är den röda tråden för att kunna få en punktlig trafik. Vad kan vi då göra? Hur ser det ut? För att få en punktlig trafik menar vi att de fundament som ni ser till höger på bilden behövs. I Skåne har vi just nu en ganska bra punktlighet i pågatågssystemet. Det ni ser i diagrammet är januari's punktlighet. Men det är inte stabilt. Det är väldiga hack i detta. Vad kan då vi som trafik huvudman göra åt det tillsammans med trafikföretagen? Vi har jobbat in det i våra avtal, som driver punktlighet genom vite och bonus till trafikföretagen. Vi har också lagt in i avtalen att det ska finnas redundans för exempelvis strömavbrott samt robusta vändtider för personal och fordon. Sedan jobbar vi

mycket med aktiv fordonsförvaltning. Vi har anställda tekniker som hela tiden följer fordonen så att de inte får några stopp ute på linjen.

Vi kommer att jobba vidare mycket inom TTT. Vi har i dag ett mycket bra samarbete med TTT infrastruktur, där vi har fått till ett annat sätt att jobba med underhåll här i Skåne. Bland annat har vi erbjudit våra fordon som mätvagnar, så att Trafikverket får ut data från dem för att kunna följa infrastrukturen.

Vi vill också fortsätta sköta utrustning och underhåll av lokaltågsstationerna. Det kan låta lite märkligt, men Trafikverket i syd har fått för sig att man ska ta över det. Vi vet att det kostar 50 miljoner om året. De pengarna vill vi att Trafikverket lägger på exempelvis basunderhåll i stället. Det gäller att fokusera för Trafikverket.

Sedan måste det till mer ekonomiska resurser. Det behövs mer pengar till underhåll och infrastruktur i södra Sverige.

Vi jobbar tillsammans med Trafikverket. Vi har gjort mycket bra jobb ihop och har bland annat rustat upp Ystad- och Österlenbanan tillsammans. Vi har ett jättebra samarbete i och med fyrspårsprojektet, lokalt underhåll med mera. Men trots det inträffar det händelser som inte är så trevliga för punktligheten. En av våra tyngsta banor har plötsligt visat sig innehålla jättemycket fel. Den har under en och en halv månad inte kunnat leverera den trafik vi har beställt. Man har fått sänka hastigheten. Vi har Skånebanan, som också är en viktig bana, där det avsattes 160 miljoner 2010 för att vi visste att det fanns punktlighetsproblem. Man skulle göra en hastighetshöjning, men den har inte blivit av. Det senaste budet är att det ska bli av 2030. Vår bild av det här är att Trafikverket måste utveckla sina arbetsmetoder och processer och ha mindre av en stuprörsorganisation. Det måste bli tydligare och målstyrt. Ibland upplever vi att det blir tvetydigt med myndighetsansvaret och leverantörsrollen. Man måste få kontroll på anläggningen så att det inte blir sådana problem som vi fick på Väst kustbanan. Samarbetet med underleverantörerna kan nog också förbättras genom mer proaktivt arbete. Sedan måste man också förstärka den operativa förmågan hos driftledningarna. Det ser vi i Skåne. Problemen vi har i dag är infrastruktur, spårspjäng och driftsledningen om inte maktar med att leverera en punktlig trafik. Sedan måste arbetet över huvud taget gå snabbare. Vi kan inte vänta på framtiden, som någon sa. Vad gör vi då för infrastrukturen? Den måste stödjas av reparatörer som har kort inställelsestid, det måste finnas reservdelslager och det måste vara mer förebyggande underhåll. Sedan, utifrån det som har hänt, är frågan om det inte måste in en oberoende besiktning av anläggningen. Redundansen måste byggas ut så att elen, till exempel till signaler, fungerar. Vi vill ha ännu mer lokal samverkan med underleverantörerna och projektledarna på Trafikverket. Hastighetsnedsättningar måste fixas snabbt – de kan inte ligga i månader. Och man måste se över det som vi kallar för ekonomisk suboptimering. Låga underhållskostnader kan leda till störningar som vi sedan får betala för. Sedan behöver också mer digital övervakningsteknik installeras. Obehöriga i spår är den andra delen som vi har stora problem med. I Skåne respekterar man inte järnvägen längre. Här måste Trafikverket ta ett större mandat och ansvar. Det behövs mer övervakning och

bättre information till polisen men också till folk i gemen och jägare och skolbarn – information i skolor behövs. Det måste också byggas ut fysiska hinder för att stoppa folk. Sedan måste också sjukvården få utbildning. Man har varit ute flera dagar i rad och plockat in samma person som har vistats i spåret.

När det gäller tidtabeller tror vi inte på att man bara kan lägga på mer tid i tidtabellerna, för det minskar kapaciteten och ökar restiden. Tidtabellerna som levereras måste vara konflikthanterande, vilket betyder att de ska vara körbara. Vi har tjatat länge på att vi måste få åtgärder på plattformarna så att vi kan fördela folk för snabb påstigning.

När det är stora projekt, banarbeten, vill vi sätta oss tillsammans med dem som bygger och Trafikverkets projektledare och skapa ett trafikupplägg som även stöder bygget. Vi har testat det i Skåne, och det har funkat jättebra. Det behöver bli så oftare. När detta inte räcker till är det fler spår som måste byggas.

När det gäller lagstiftningen måste det till en oberoende besiktning av anläggningen. Sedan vill vi som kör upphandlad trafik kunna beställa på flera år som i Schweiz. Då kan man få en stabil trafik. Det gagnar alla andra företag också. Sedan måste man se över kvalitetsavgifterna. De driver inte i dag mot punktlighetsarbetet som det är tänkt. Det blir mer en ekonomisk fråga. Tack för mig!

Ordföranden: Tack, Mats! Det var väldigt tydligt och klart och många konkreta förslag från Skånetrafiken.

Mats Johansson, MTR Pendeltågen: Kort och gott är vi en del av MTR Nordic Group som förutom pendeltågssystemet också kör tunnelbanesystemet i Stockholm på uppdrag av trafikförvaltningen. Dessutom kör vi kommersiell fjärrtågstrafik genom MTRX mellan Stockholm och Göteborg. Jag tänkte använda de här minuterna till att prata om tre olika perspektiv, dels lite grann om pendeltågssystemets utveckling och vad vi ser som har varit drivande faktorer i det, dels lite om vad som är vårt fokus nu 2021. Sedan rundar jag av lite kort med vad som kanske är lite större aktiviteter när man ser framåt. Tittar man på pendeltågens punktlighetsutveckling kan man bli väldigt positiv när man ser att det har varit en kraftigt stigande trend där 2020 faktiskt var pendeltågens punktligaste år någonsin, vilket är extremt glädjande. Det har varit lite prat här om coroneffekter och så. Det man ska ha med sig när man tittar på detta är att pendeltågen har kört full trafik hela 2020 – men vi har absolut haft viss hjälp av att uppehållen är något kortare när det är färre resenärer i systemet. Det är en väldigt positiv utveckling. Det ska också sägas – för att knyta an till Anders poäng tidigare om hur man mäter punktligheten – att vi mäter punktligheten på rättidighet plus två minuter. Tåg i tid eller i rätt tid plus 2 minuter och 59 sekunder är sådana som faller ut i tid. Sedan har det varit en del prat om att punktlighet är ett krångligt mått. Det kan man tycka. Jag tycker kanske att det är att rikta fokus fel lite grann. Jag tror att det som kan vara en utmaning

är att det är flera samverkande faktorer som bygger punktligheten. Det är viktigt, när man tittar på det utifrån, är tänka på att det som kan upplevas som en fruktsallad av olika faktorer faktiskt kan plockas isär, och där tar var och en ansvar för sin egen frukt. När det gäller hur vi har jobbat med det de sista åren har vi jobbat en hel del med våra kollegor ombord – dels med utbildning och att säkra ett stabilt resursläge, dels med att bygga ett engagemang rörande punktligheten och hur viktigt det är för resenärerna.

Vi har jobbat mycket med störningshantering under störningarna för att minska effekterna och med fokus på att snabbt återhämta sig efter en störning. När det gäller fordonsutsättningar centralt ska vi ha rätt antal tåg tillgängliga för att kunna ha en robust trafik. Det som vi kanske tycker har varit den viktigaste faktorn är den seniora samverkan som vi har haft igång sedan 2018 tillsammans med Trafikverket och trafikförvaltningen. Jag återkommer till det. För att knyta an till det ordföranden inledde med är det också tydligt att punktligheten är det enskilt viktigaste för att bygga kundnöjdhet, vilket vi ser på utvecklingen på bilden till höger. NKI:n, alltså nöjd-kund-index, är väldigt tydligt kopplad till punktligheten. Det är också det som är det viktigaste för att öka andelen resenärer på järnvägen. Vi går vidare. Senior samverkan har varit igång sedan 2018. Fokus har varit på en rad olika områden. Jag tänker inte ta dem brett utan kommer i stället att fokusera på två exempel på aktiviteter och åtgärder som har kommit ut när vi gemensamt har borrar oss ned i detaljerna. Ett fokus har varit på spårväxlar. I det här systemet finns ungefär 950 spårväxlar. Under 2018 gjorde vi en analys där vi kunde se att ungefär 22 av dem stod för en stor del av feLEN. Med det som grund kunde Trafikverket förändra och förbättra sin underhållsplan. Jag tror att det till dags dato är ungefär 100 av de 950 växlarerna som har en särskild ”attention” och proaktiv hantering. Det har fått en väldigt fin effekt. Denna bild visar ”rullande tolv” när det gäller punktlighetspåverkan som är orsakad av felaktiga växlar, och vi har gått från 0,6 procents punktlighetspåverkan ned till 0,2 procent i december förra året. Två tredjedelar av problemen har alltså försvunnit genom detta arbete. Vi har också gemensamt gjort en pilot där vi har monterat utrustning på våra tåg för att identifiera sådant som mätvagnarna kanske inte fångar på grund av att det inte är exakt samma sätt att köra dem som när man kör med passagerarfordon. Detta har vi gjort för att identifiera både kontaktledningsrelaterade problem och spårrelaterade problem, vilket innebär att Trafikverket kan få möjlighet att faktiskt komma ut och åtgärda mindre problem innan de blir större och påverkar resenärerna. I år jobbar vi inom fyra olika områden. Ni ser här på bilden några olika exempel på åtgärder. Nedbrutet finns det sedan ett hundratal, eller 200, aktiviteter liggande. Jag tänkte bara nämna några exempel. Vi finns naturligtvis tillgängliga för djupare diskussion om detta framöver. Inom infrastruktur vill vi förfina arbetet med datauthämtning från fordon så att vi blir bättre på att faktiskt läsa av de data vi får ut. Vi vet att vi har data som faktiskt indikerar kommande infrastrukturfel – vi har bara inte kunnat se de trenderna än. Där gör vi alltså ett jobb. Vi ska bli ännu bättre på störningshantering. Det blir vi genom att både simulera och öva på olika typer av scenarier tillsammans

och se på hur de påverkar resenärerna och trafiken. Vi vill ha en förbättrad trafikinformation. Det är extremt viktigt vid störningar. Där ska vi med hjälp av digitalisering förbättra vår uppdatering både vid stationerna och i alla andra kanaler.

Sedan, vilket är väldigt viktigt, arbetar vi också med att förebygga och hantera tillfällen då vi har obehöriga på spår, inklusive suicidprevention, vilket naturligtvis är särskilt viktigt. En av de saker vi gör är att titta på arbetssätt med minskad ordergiven sträcka, vilket är något som man också kikar på i hela landet. Det är alltså vårt fokus för året. Framåtriktat finns det två delar som bygger på digitalisering. Vi vill komma till tillståndsbaserat underhåll i infrastrukturen där man med hjälp av data kan agera i tid och snabbt. På samma sätt vill vi jobba med fordonsunderhållet och även med tågdriften och hjälp att köra både hållbart och punktligt.

Sedan finns det en sak som vi gemensamt har ansvar för, och det är en viktig satsning på resenärsstillväxt efter pandemin. Ska detta bli ett finansiellt hållbart sätt att resa framöver måste vi ha resenärer i systemet, för det är det som möjliggör satsningar på olika sätt framöver.

Med det tackar jag för mig.

Ordföranden: Stort tack för det! Vi har lärt oss att genom att fokusera på ett antal spårväxlar kan man lösa många problem. Det var också väldigt intressant med den avsiktsförklaring som ni har tagit fram.

Ted Söderholm, Green Cargo: Punktligheten är såklart oerhört viktig för Green Cargo och inte minst för våra kunder. Det var logistiken som myntade begreppet just in time, och redan där indikeras väldigt tydligt hur viktig punktligheten är för oss. Vi jobbar precis som resten av branschen med målet på 95 procents punktlighet. Här ser vi tydligt vikten, som flera föregående talare har varit inne på, av att man tar ett eget ansvar som tågoperatör och sopar framför egen dörr. Vi jobbar inom Green Cargo oerhört tydligt med just punktlighet – det är vår näst högsta prioritering efter trafiksäkerhet. Här är de mått som vi själva kan arbeta allra hårdast och mest med: såklart klarrapportering men också såväl avgångs- som ankomstpunktlighet kopplat till den i många fall ganska ålderstigna fordonsflotta som vi har. Planerat underhåll och förebyggande underhåll är centrala punkter för att vi inte ska ställa till det för oss själva eller våra kunder och inte minst för andra operatörer som trafikerar systemet. Är man en stor aktör är det viktigt att man också tar ett stort ansvar. Vi är som företag väldigt aktiva och djupt involverade i branschsamarbetet kring TTT, Tillsammans för tåg i tid. Jag är själv med och arbetar i det utskott i styrelsen som ligger särskilt nära den exekutiva ledningsgrupp där vi också har en representant med för att prioritera och driva förbättringsinitiativ och jaga störningsminuter i systemet. Det vi kan konstatera utifrån ett godsperspektiv är att vi väldigt ofta får agera dragspel. Kapacitet är en trång resurs, inte tu tal om det, men det är också viktigt att komma ihåg att kapacitet inte nödvändigtvis

är slut överallt hela tiden, utan vi pratar väldigt ofta om arbetspendling och storstadsregioner under vissa tider på dygnet. Därmed finns ett relativt stort fönster för godset att operera. Vår peaktid är oftast kvälls- och nattetid snarare än i rusningstrafik. Samtidigt märker vi att vi står lite grann och velar mellan persontrafik- och godstrafikbenen. Vi har ganska länge nu fört en dialog som är alltmer konstruktiv, tycker vi, med Trafikverket just när det gäller godsets förutsättningar och hur man prioriterar godset. Vi brukar säga ibland att godset inte twittrar när det är sent, men det ska inte misstas för att det inte är så att varuvärden, många miljoner, många gånger står still i skogen och väntar för att ett passagerartåg ska komma fram i tid. Det här är viktigt för att nå den överflyttning som vi vill ha från väg till järnväg när det gäller gods och för att vi ska nå våra klimatmål. Då behöver det byggas en trovärdighet och en robusthet när det gäller vad vi kan leverera som godsbolag. Tittar vi lite snabbt under testbänken 2020, som faktiskt blev lite grann av ett år med perfekta laboratorieförutsättningar under pandemin, kan vi leda flera av de teser i bevis som vi har drivit utifrån ett godsperspektiv. Vi kan konstatera att kapacitet innebär bättre förutsättningar för godset att komma fram. Vi har många långväga tåg som definitivt behöver prioriteras högre och bättre för att vi ska kunna leverera. Skogstiden, som är det planerade stillestånd som används, kan man väl säga, som ett slack i systemet, ökade tydligt mellan 2019 och 2020. Det var en ökning med 2 procentenheter och var uppe på rekordhöga nästan 13 procent. Det innebär för vår del att vart åttonde lok och förare står still vid varje given tidpunkt och helt enkelt väntar på att bli omkörda, släppa fram eller ta sig in i en kanal. Jag tror att det är en tydlig och viktig bild att ta med sig när vi pratar punktlighet framgent att kanalprecision borde ges än mer prioritet och fokus. Vi har ett läge nu där vi tittar på våra ungefär 400 tåg per dygn – ett läge där väldigt många tåg kommer för tidigt. Det kan man absolut tycka känns bättre än att de är sena, men det får ekonomiska konsekvenser när det blir så fast det planerade läget är för att det ska vara mittenbiten i diagrammet jag nu visar, alltså att tågen kommer i tid, som såklart ska växa. Det här kostar oss pengar som är svåra för oss att ta ut från varuägare och kunder. Det leder till en ineffektivitet som samtidigt också såklart slukar kapacitet som finns i systemet. Vi tror mycket på en fortsatt utveckling av verktyg och it som ett sätt att hjälpa till att detektera fel och störningar och undvika dem innan de inträffar, så att säga, och samtidigt inte glömma bort enkla och basala åtgärder som till exempel snöröjning. Här på bilden ser ni hur det såg ut för ett par veckor sedan. Det som är viktigt att komma ihåg är att det inte bara är stambanor som behöver snöröjas utan också förbigångsspår, depåer och infarter till verkstäder och rangerbangårdar för att hela systemet ska fungera.

Ordföranden: Tack för det! Det var väldigt intressant att få ett godsperspektiv också på detta. Det var också intressant att notera att även ni har haft bättre punktlighet under 2020. Vi hoppas att det håller i sig även 2021.

Monica Lingegård, SJ: En av SJ:s viktigaste frågor är såklart att tågen ska komma och gå i tid. Det är en viktig grundförutsättning för att fler ska välja tåget. Och vi vill ju att fler ska resa med oss, inte bara för att det är härligt, enkelt och prisvärt utan också för att det är en grundförutsättning för att Sverige ska nå sitt utlovade klimatmål för 2030. År 2019 var ett rekordår för tåget. Trots kraftig tillväxt har punktligheten inom svensk järnväg ökat. Men de långväga tågen har dessvärre sämst utveckling, och många väljer fortfarande flyget när de vill vara säkra på att komma fram i tid. Det är en situation som definitivt motverkar Sveriges behov av ett klimatsmart resande. I december 2020 kom närmare 94 procent av alla tåg på svensk järnväg i tid. Det är den absolut bästa noteringen sedan december 2013. Under hela 2020 har vi haft en punktlighet som är bättre än någonsin. Det visar tydligt att när systemet i sin helhet inte är lika stressat ökar också förutsättningarna för punktlighet. För helt klart är att det här är ett system och en infrastruktur som går på max. Investeringar kopplade till både underhåll och utökad kapacitet har under många år varit begränsade. Eftersom jag inte är vare sig politiker eller ansvarar för Sveriges finanser kan jag vara supertydlig och säga: Det finns ett stort behov av mer pengar för att underhålla och utveckla den befintliga järnvägsinfrastrukturen i Sverige. Men undantaget pengar vill jag lyfta fram tre områden som SJ ser som kritiska.

För det första: SJ har varit en av initiativtagarna till branschsamverkan Tillammans för tåg i tid. Vi har satsat monetära och personella resurser för att åstadkomma en förbättrad punktlighet. Samverkan och dialog har tillsammans med ett faktabaserat förhållningssätt varit avgörande för att förbättra punktligheten. Vi vill framåt se mer av samverkan och mer av fokus på stråk. Trafikverket jobbar nu med att införa en nationell regionsöverskridande stråkstyrning. Det är bra, men risken är att resurser och pengar tilldelas och styrs regionalt. Det kan motverka de nationella stråkstyrningarna och bidra till väldigt tidsödande beslutsprocesser. Det är dessvärre tid som vi inte har.

För det andra: Framåt behöver också tiden mellan analys och genomförande av identifierade åtgärder bli betydligt kortare. Det är till exempel inte hållbart att det ska ta ett och ett halvt år att sätta upp fysiska barriärer för obehöriga på spåren. Att det är så enkelt att beträda spåren är väldigt problematiskt och bidrar till många förseningar. Mycket bra har gjorts av Trafikverket vad gäller förbättringar i infrastrukturen – en infrastruktur som fortfarande är en av huvudorsakerna till störningarna. Men vi upplever att arbetet går alldeles för långsamt.

För det tredje: Allt handlar inte om infrastrukturen. Även vi operatörer har arbete kvar att göra. Vi behöver bli ännu bättre på att säkerställa att våra fordon är hela och att våra arbetssätt är effektiva. På SJ satsar vi stora pengar på digitaliseringen. Genom att koppla upp våra tåg skapar vi förutsättningar för att upptäcka och åtgärda fel och brister innan de inträffar. Genom fordonsdata kan även fel i infrastrukturen upptäckas och hanteras. De data som vi nu samlar in behöver vi operatörer dela med varandra. Vi har flera exempel som visar hur viktig digitaliseringen och delningen av data är. Gps-positioneringen är i all enkelhet kanske den mest uppenbara. Allt fler fordon får förmåga att skicka

information om anläggningens status direkt till Trafikverket som underlag för både planering och underhållsinsatser. För att få full effekt av de här satsningarna behöver Trafikverket arbeta betydligt mer flexibelt och snabbt och inte placera den här typen av initiativ med AI och machine learning i forskningsportföljer utan i stället tillämpa dem i verksamheten. Jag vill säga igen att tempot behöver öka betydligt. Vi anser att Trafikverket behöver ges en tydligare central roll i det branschgemensamma arbetet, och det behöver stöttas resursmässigt från politiken. Det ska inte vara riksdagen som fastställer mål för punktlighet, utan här vill vi att branschen även fortsättningsvis kan hålla i takt-pinnen och sätta upp målen. Precis som jag inledde med kan vi konstatera att hög punktlighet är helt beroende av anläggningen och av att den är i bra skick och inte utnyttjas över sin kapacitet. Det är därför angeläget att resurser skapas så att underhållsskulden kan arbetas ned och att nödvändiga kapacitetsinvesteringar kan göras. Tyvärr försenas och fastnar olika nyinvesteringar i politisk oenighet rörande om enskilda investeringar är samhällsekonomiskt motiverbara. En tydlig målbild baserad på varje transportslags styrkor behöver formuleras. Likaså tror vi att välkända brister i nuvarande prognosverktyg och de samhällsekonomiska kalkylerna behöver tas tag i så att politiken får ett mer rättvisande beslutsunderlag. Vi kan inte fortsätta ha en ordning där flertalet stora järnvägsprojekt har en negativ förkalkyl men i efterhand, i de fall de trots allt ändå blir genomförda, visar sig ha ett väldigt samhällsekonomiskt lönsamt perspektiv.

Ordföranden: Tack för det! Vi noterar budskapet om att det behövs mer pengar till både underhåll och utveckling av järnvägssystemet och en del andra väldigt viktiga medskick, inte minst frågan om att dela data. Det tror jag också kommer att bli allt viktigare i framtiden och något som vi alla får arbeta mer med.

Nu har vi kommit över till den del av programmet där ledamöterna från trafikutskottet får möjlighet att ställa frågor. Jag kommer att gå partistorleksvis och uppmanar er som ställer frågor att berätta vem ni ställer frågan till. Jag uppmanar också alla att hålla sig kort. Om vi lyckas göra det här någorlunda snabbt finns det tillfälle för fler frågor, och det är alltid roligt med många frågor, för då får vi också många svar.

Denis Begic (S): Ordförande! Nu sa Monica Lingegård precis i slutet det som jag tänkte fråga, nämligen hur man ser på möjligheten att riksdag och regering är de som fattar beslut om punktlighet. Där tycker jag att ni har varit tydliga. Jag skulle gärna vilja höra hur andra operatörer ser på det, för det som är viktigt i så fall är hur man delar data. Och är man beredd att dela data om riksdag och regering skulle gå mot det beslutet för att kunna nå en bra punktlighet?

Vi vill ju alla att det ska vara 95 procent, och det uppnår vi inte just nu. Då skulle min fråga vara: Är det möjligt att uppnå det med nuvarande resurser?

Ordföranden: Det där var en fråga till branschen. Vi börjar med att SJ kort får kommentera resursfrågan. Är det möjligt att uppnå 95 procents punktlighet med de resurser vi har?

Mats Johannesson från MTR skulle kunna kommentera detta med att dela data, och sedan får vi se om vi hinner med något mer.

Monica Lingegård, SJ: En kort kommentar till frågan om det är möjligt att uppnå 95 procents punktlighet: Det enkla svaret är nej. Det är en otroligt stressad infrastruktur vi kör på, och undantaget pandemin ser vi en fantastisk resandetillväxt. Det är ganska tydligt vad som hände 2020, nämligen att vi fick en hög punktlighet som en konsekvens av att det kördes betydligt färre tåg. Vi har ingen anledning att anta att våra resenärer inte kommer tillbaka 2022 med en fortsatt tillväxt framåt, så det är klart att om vi inte utvecklar och investerar i infrastrukturen ... Branschen kan ju inte trolla, utan investeringarna krävs.

Ordföranden: Tack för det! Det ställdes en fråga till Mats Johannesson om att dela data. Är MTR beredda att dela med sig av data på det sätt som SJ önskar?

Mats Johannesson, MTR Pendeltågen: Det skulle jag säga att vi är. Utifrån ett punktlighetsperspektiv ser jag inga jättestora utmaningar med den data som är delade, och det gäller redan nu. Jag tycker att vi har fått tillgång till väldigt mycket av de data som krävs för att vi ska kunna förbättra vår egen prestation, och kanske även andra aktörer såsom Trafikverket och liknande ska göra det. Jag tror snarare att nyckeln sitter i att man ska grota ned sig i den. Denis Begic ställde en lite blandad fråga. Jag är väl inte säker på att riksdagen och trafikutskottet ska in alltför djupt i vårt arbete med punktligheten, utan det vågar jag tro att vi gör bäst själva.

Maria Stockhaus (M): Ordförande! Tack så mycket för väldigt bra föredragningar! Det är svårt att bestämma sig för en enda fråga och för vem som ska svara på den.

Regeringen kommer ju att lägga fram en infrastrukturproposition inom kort, och vi som sitter i opposition ska lägga någon form av motförslag till den. Jag tänkte välja fyra av er, med lite olika inriktning, som får ge er syn på vad vi ska prioritera allra högst om vi vill öka punktligheten. Det har kommit många olika inspel, men jag vill be er säga en sak var.

Jag skulle vilja höra från SJ, Trafikanalys, Skånetrafiken och Green Cargo.

Ted Söderholm, Green Cargo: Från Green Cargos perspektiv utgår vi såklart utifrån vårt behov, där dubbelspåret Hallsberg–Mjölby är ett oerhört prioriterat projekt. Man har diskuterat det länge, och det borde vara klart och nog så viktigt att man verkligen slutför kritiska projekt som är på väg. Likaså är fyrspåret

Hässleholm–Lund–Malmö redan på väg, och det är oerhört viktigt att det slutlevereras. Den kända flaskhalsen på västkusten, alltså Alingsås–Göteborg, är helt kritisk som vi ser det, inte minst med tanke på den utbyggnad som sker i Göteborgs hamn med djupmuddringen och den förhoppningsvis rejält ökade godsmängd som ska komma in och snabbt och kapacitetseffektivt behöver tas därifrån till resten av landet. Det är tre specifika saker som jag kan nämna.

Mats Ohlsson, Skånetrafiken: Det är helt klart att underhållet måste förstärkas i södra Sverige. Det behövs alltså mer underhållspengar. Det är också så att infrastrukturen är väldigt ansträngd här nere i södra Sverige, så till exempel Skånebanan vill vi gärna ha slutförd. Kristianstad–Hässleholm är ett enkelspår som är väldigt hårt ansträngt, och Knutpunkten i Helsingborg kommer att bli en trång sektor framöver.

Det behövs alltså mer pengar till underhåll, men man behöver även bygga mer spår i södra Sverige.

Bjarni Skipper, SJ: Från SJ:s perspektiv är den enskilt viktigaste åtgärden för att komma till rätta med punktligheten att säkerställa att Trafikverket får tillräckligt med medel för att underhålla och för att beta av den underhållsskuld som finns. Det bör fokusera på de prioriterade stråken, där de allra flesta resenärerna reser. På samma sätt som Mats sa har vi en ansträngd infrastruktur, så vi behöver verkligen högre kapacitet in i och ut ur våra stora städer. Det är väldigt störningskänsligt.

Anders Brandén Klang, Trafikanalys: Det kanske inte är helt lätt att peka ut något enskilt, men jag skulle väl också säga att det är önskvärt att underhållsskulden fortsätter att betas av i en högre takt. Likaså behövs insatser i infrastrukturen för att minska följdörseningar som blir effekten i dag.

Patrik Jönsson (SD): Ordförande! Jag vänder mig till tre personer och företag. Jag undrar hur Trafikverket kommer att ta till sig och arbeta med rapportens slutsatser för att nå en förbättrad punktlighet och om Trafikverket har funderat på att förlänga tidtabellen för uppehåll på större stationer samt återinföra vagnlägesskyltning för att minska uppehållsförseningar, något som vi har fått en redogörelse för här tidigare. Om man tar till exempel Hässleholm där jag ofta byter tåg har X2000, som är ganska långa tåg, en minuts uppehåll. Det tar kanske 15 sekunder att öppna och stänga dörrarna. Det är ganska kort tid, och man bygger lätt in en försening. Jag vänder mig också till Bo-Lennart Nelldal och undrar om ni på KTH har tittat på vilka som är de lägst hängande frukterna, alltså vad man snabbast och/eller billigast kan sätta in för åtgärder för att öka punktligheten och vad du anser som den enskilt viktigaste åtgärden för att förbättra punktligheten. Slutligen vill jag ställa en fråga till Norrtåg. Det ter sig för mig något märkligt att man inte i en upphandling av underhåll har krav på

ERTMS-utrustade snöröjningsfordon och andra underhållsfordon. Det är ändå en bana som har varit i drift i över tio år. Ni på Norrtåg har ju speciella förhållanden jämfört med övriga landet. Upplever ni att Trafikverket tar hänsyn till era problem och samarbetar med er för att lösa dem?

Roberto Maiorana, Trafikverket: När det gäller arbetet kring planen tycker vi att många av de här åtgärderna är aktiviteter som vi genomför, och vi trycker ju på vikten av att fortsätta den goda samverkan som vi har fått exempel på under presentationerna i dag. Vi har tagit del av rapporten, och vi kommer naturligtvis att titta vidare på de åtgärder som föreslås. När det gäller uppehåll på stationer och tågskyltning är det ett pågående förbättringsarbete. Jag är enig i den analys som flera av er har gjort: Under ett år med pandemi ser vi att det går snabbare vid uppehåll, och det bidrar till en bättre punktlighet. Det här är någonting som vi behöver titta på tillsammans med järnvägsföretagen. Det är ju ett samarbete hur vi planerar tågen. Tågskyltningen är också en del av det arbete som vi gör i digitaliserad form för att snabba upp bytena. Det är arbeten som pågår.

Bo-Lennart Nelldal, Kungliga Tekniska Högskolan: Det gäller framför allt att förbättra planeringen av tidtabellerna och även den operativa ledningen. Det finns väldigt många forskningsprojekt. Trafikverket stöder ju sådana projekt som kommer fram hela tiden, och det finns också många projekt inom Trafikverket. Det gäller snarare att genomföra det som redan är framtaget än att hitta på nytt. Det måste man naturligtvis också göra, men som Carl-William visade här finns det möjligheter att planera trafiken bättre. Det är det ena. Det andra är att vi kanske även måste ha en annan kultur, något som jag tycker att Lars Yngström och även Mats Johannesson pekade på. Det krävs ett bra samarbete inte bara inom företagen utan mellan företagen och Trafikverket. Den kultur som Tågab och många järnvägsoperatörer har behövs också inom Trafikverket, det vill säga att man ser kunden som åker med tågen och godset som transporteras med tågen och anpassar planering och operativ ledning efter det på ett bättre sätt. Det kanske är lite svårare, men det måste till en bättre företagskultur, och den måste även finnas inom Trafikverket och delas mellan de olika aktörerna i branschen.

Det var sådana enkla saker som inte kostar så mycket pengar. Sedan finns alltid det där med pengar, men det hoppar jag över nu.

Ordföranden: Tack för det! Det är alltid välkommet med åtgärder som inte kostar något men som leder till ett gott resultat!

Annika Garpefjäll från Norrtåg, tar Trafikverket era speciella förutsättningar på allvar? Det var en fråga från Patrik Jönsson.

Annika Garpefjäll, Norrtåg: Det tror jag säkert, men det har tagit väldigt lång tid. Redan vintern 2013 uppmärksammade vi att det inte fanns snöröjningsfordon för våra ERTMS-utrustade sträckor. Vintern 2018 gjorde vi ett handlingsprogram för att säkerställa en bra punktlighet och framför allt en bra regularitet för persontågstrafiken tillsammans med Trafikverket. Då tog vi återigen upp frågan om ERTMS-utrustade snöröjningsfordon. Nu har vi blivit lovade att det ska komma till nästa vinter. Men det handlar om vilken typ av upphandling man gör med underhållsentreprenörer etcetera, och det är en komplicerad värld, vad jag kan förstå.

Mikael Larsson (C): Ordförande! Tack för jättebra dragningar! Jag har två frågor, den första till Trafikverket. Jag tänker just på den här rapporten som vi har tagit fram och som belyser punktlighet. Vi har ju tittat ute i Europa lite grann, och jag skulle vilja veta lite om hur man redan i dag jobbar med samverkan och ser på hur andra länder gör. Gör man det redan i dag? Min andra fråga är till Mats Johannesson på MTR. Jag tyckte att det här med resenärsstillväxt efter pandemin lät lite spännande. Skulle du vilja utveckla det lite grann också kopplat till punktligheten? Det är ju en viktig fråga.

Malin Holen, Trafikverket: När det gäller just samverkan och att se vad andra är bra på och vad vi kan hämta hem har vi egentligen två olika perspektiv. Det ena är att vi jobbar väldigt intensivt i EU-samarbetet, där vi i olika frågor, ibland systematiskt, mäter gemensamma KPI:er. Det finns ett samarbete som heter Prime, där man har hittat jämförande nyckeltal så att man på så sätt kan hitta vilka som är bra på olika saker och hurdana satsningar man gör i olika länder för att ringa in olika områden. Det finns ett antal sådana EU-samarbeten, men också EU-samarbeten med kluster av länder, där vi hittar frågor som vi vill driva tillsammans. Det kan gälla tillgångsförvaltning eller olika tekniska utvecklingar. Sedan kan det också vara kopplat till organisatoriska utbyten där vi både har organisatoriska utbyten till exempel med våra kollegor i Nederländerna men också i de nordiska länderna, där vi tittar på olika utvecklingsområden som vi vill lära oss mer av och ibland som de vill lära sig mer av. Just Holland och Nederländerna har varit en sådan tydlig plattform där vi har samarbetat under ett antal år, precis som i Norden. När vi gör större, specifika insatser spanar vi såklart också ut i världen. Till exempel när vi har jobbat med höghastighetsjärnvägen har vi varit ute och utbytt erfarenheter med många olika spelare. Det här är någonting som vi absolut tror att vi kan bli ännu bättre på i framtiden så att vi liksom utnyttjar det som andra är bra på. Det finns alltså i strukturerad och ibland enskild projektform inhämtning och utbyte av kunskap och erfarenheter.

Mats Johannesson, MTR: Det handlade alltså om resandet och resandetillväxten. I nuläget har vi ju av naturliga orsaker ett klart begränsat resande, vilket

är väldigt positivt och helt rätt utifrån smittspridningsrisk. Det jag kan vara orolig för är att vi efter pandemin hamnar i ett läge där vi inte tillräckligt snabbt återfår resenärerna. Det blir då initialt ett problem utifrån att järnvägssystemet i olika grad är finansierat både av resenärerna och av det offentliga, och börjar man urholka den korg som är resenärernas tillskott finns det en risk dels att man börjar titta på en minskad trafik, vilket i sig kommer att bli en negativ spiral med färre resenärer som följd, dels att vi inte har medel till att göra de satsningar som vi nu pratar om. Det är alltså extremt viktigt att vi har motståndskraft i en övergångsperiod så att vi inte, om vi ser att resenärerna inte återkommer omgående, börjar dra ned på trafik och hamnar i fel riktning när det gäller medel till Trafikverket och så vidare.

Jessica Thunander (V): Tack för väldigt bra dragningar från alla! Min första fråga går till Bo-Lennart Nelldal. I en rapport från 2019 konstaterar han och två av hans kollegor på KTH att det var en kvalitetskris 2010–2011 och att det har funnits kvalitetsproblem sedan dess som följd av ökad trafik och eftersatt underhåll. Som vi vet utvecklades Banverket i april 2010, och den pågående avregleringen med fullständig marknadsutsättning slutfördes även den 2010. Jag undrar om vi har sett något samband mellan de här två sakerna, med kvalitetskrisen och förändringarna av organisationen och hur vi hanterar infrastrukturen, eller om det bara är en slump. Och om det finns ett samband, vad beror det på och hur kan det åtgärdas? Jag har också en fråga till Trafikverket. Har punktlighetsmålet förändrats sedan 90-talet och i så fall hur? Jag undrar också vilka förbättringar ni ser att ni kan göra gällande er nuvarande organisation, strukturer och kunskaper om järnvägen för att främja punktlighets- och kvalitetsarbetet.

Bo-Lennart Nelldal, Kungliga Tekniska högskolan: Det är svårt att vara exakt, men jag tror att det är väldigt viktigt hur underhållet organiseras och att det faktum att man har upphandlat underhållet och bytt entreprenörer många gånger har betydelse. Varje gång man byter entreprenörer byter man ju också personal, och då försvinner den erfarenhet som finns till exempel i ett område för att snabbt kunna åtgärda fel i infrastrukturen. Vi måste ha en bättre stabilitet när det gäller detta och inte byta entreprenörer så ofta. Det finns en statlig utredning som är färdig och där det finns förslag på hur man ska gå vidare med sådant som basunderhåll och så vidare. Det kanske saknas kompetens på Trafikverket att upphandla underhåll, och det är ju ett problem: Om man bara upphandlar allting kanske man till slut inte ens har kompetens att upphandla, eftersom man inte vet hur saker och ting bedrivs. På något sätt måste alltså underhållet vara mer stabilt. Man kan inte byta entreprenör vart femte år, för då förlorar man kompetensen. Vi har mycket gammal materiel på järnvägen som kanske inte är dokumenterad i datasystem och sådant där. Jag tror att det är viktigt att man ser över detta och tittar på utredningens förslag. När det gäller avregleringen av trafik tycker jag väl däremot att det var positivt. Det har

blivit fler resenärer tack vare att till exempel MTR har kommit in. Även SJ har förbättrat sitt utbud, sänkt priser och sådant. Det här med avreglering är lite svårt. När man avreglerade järnvägen tror jag inte att man i första hand tänkte så mycket på vinterunderhåll och sådana saker, utan det har man upptäckt först nu. Sådana saker kanske man borde ha tänkt på innan. Det ser vi också på Norrtåg här: Man har blivit tagen på sängen när det kommer lite snö och så. Så ska det inte behöva vara, utan här skulle man helt enkelt ha haft en bättre beredskap från början.

Roberto Maiorana, Trafikverket: Punktlighetsmättet har förändrats under årens gång, och vi har ju pratat om de olika måtten här i dag. Ett RT+5-mått har funnits mycket längre än STM-måttet som infördes ungefär 2013. Vi mäter på båda sätten, och jag tycker också att det blir väldigt tydligt att med ett större resenärsfokus finns det flera av aktörerna som mäter mycket tajtare punktlighetsmått. Vi är nere på 2 minuter och 59 sekunder i syd och i pendeltågstrafiken, och jag vet att man gör det även i väst. Det har alltså förändrats. Vi har dock ett nationellt mål för branschen, och det har vi fram till nu mätt enligt STM. När det gäller det fortsatta arbetet vill vi fortsätta på inslagen väg. Vi har pekat på väldigt många bra åtgärder som vi bedömer har gett resultat. Det bygger på en god samverkan men också det arbetssätt som vi har utvecklat internt i Trafikverket med ett mycket starkare samarbete över verksamhetsområdena. Vi har en god samverkan i branschen med både tågoperatörer, entreprenörer och andra aktörer, och vi kommer naturligtvis att fortsätta att fokusera på de åtgärder som ger en effekt både på lång och framför allt på kort sikt. Vi har även pågående uppdrag som fokuserar bland annat på en utvecklad bättre trafikinformation, och vi tittar på möjligheten att förhindra att tåg eller fordon kan skada anläggningen. Det är ett regeringsuppdrag som vi jobbar med. Vi har även precis avslutat ett uppdrag som handlar om evakuering och röjning där vi, som nämndes här i dag, har placerat ut 15 lok i Sveriges avlång land för att avhjälpa störningar genom en snabb röjning och framför allt undsättning när det är resenärer involverade.

Magnus Jacobsson (KD): Ordförande! Jag har två frågor till Trafikverket. Den ena handlar om det som vi själva lyfter i rapporten om att få statistik som också pekar lite mer på när det är högfrekvent. Det är ju korrekt det som sas tidigare att även om det är bra statistik på natten kanske det inte påverkar så många. Den andra frågan handlar om det som SJ lyfte fram om delad statistik om hur banan mår. Är Trafikverket beredda att skynda på processen att använda sig av modern teknik så att vi gör reinvesteringar på rätt ställe? Båda frågorna är alltså till Trafikverket.

Malin Holen, Trafikverket: När det gäller frågorna om att använda statistiken som vi har samlat, om vi använder den över dygnet eller om vi tittar på olika

segment av dagen i hög- respektive lågtrafik, så är det statistik som vi redan har. Vi har också en omfattande statistikbank, så det kan vi absolut dela och presentera löpande. När det gäller frågan från SJ om hur vi kan gå vidare med att aktivt använda modern teknik börjar vi nu att pilota den typen av teknik. Det handlar alltså om att använda en kombination av vad vi får in från våra fordon och att använda fordonen i sig som mätare i systemet – de skulle ju kunna fungera som en detektor i och med att de åker runt i systemet och skaffar sig väldigt mycket information. Den informationen är otroligt viktig för oss för att ta fortsatta steg för att känna av risker i anläggningen eller fordonen, eller anläggningen och fordonen ihop. Att använda den moderna tekniken är alltså en otroligt viktig väg att fortsätta på, för det påverkar både punktlighet och säkerhet: punktlighet så tillvida att vi lagar fel i fordon eller infrastruktur innan de inträffar men också säkerhet i och med att vi bara behöver vistas i anläggningen när vi de facto lagar ett fel som vi vet kommer att finnas där om ett tag.

Helena Gellerman (L): Jag vill tacka så väldigt mycket för de bra presentationerna. Jag tycker att det har varit mycket värdefull information.

Jag har två frågor, och de går båda två till Trafikverket. Den ena gäller punktligheten. År 2013 fastställde man målet om att 95 procent av tågen ska gå i tid. Då ingick de inställda tågen. Sedan har man ändrat och tagit bort de inställda tågen, och jag tänker att det handlar lite grann om vems perspektiv man använder. För resenärer är det ju väldigt viktigt att de inställda tågen finns med, och det blir lite förvirrande i presentationerna när vissa använder det ena målet och andra det andra. Jag skulle därför vilja höra hur Trafikverket resonerade när man ändrade målet och inte längre tog med inställda tåg, för det är viktigt för resenärerna. Min andra fråga går också till Trafikverket. Jag vill ställa en fråga som gäller flaskhalsar i järnvägsnätet, något som flera presentationer tar upp. Sträckan Göteborg–Alingsås har nämnts. Det är en sträcka som har den största kapacitetsbristen i Sverige, och den är viktig både för Göteborgs hamn och för alla tågoperatörerna mellan Göteborg och Stockholm. Min fråga är: Hur påverkar egentligen flaskhalsar tågens punktlighet? Vad har ni kunnat se där?

Roberto Maiorana, Trafikverket: Tack för frågorna! Jag börjar med punktlighetsmättet, som vi har varit inne på. Det är ju så att vi som infrastrukturhållare mäter en systempunktlighet, och vi tycker väl egentligen inte att man *inte* ska mäta inställda tåg. Men vi tycker att man kanske ska tydliggöra det, och därför har vi föreslagit en förändring till 2021. Vi har ända fram till 2020 mätt enligt STM-mättet, och som vi kunde se tidigare i dag har vi båda måtten. Jag skulle nog vilja påpeka att vi genom att separera dessa mätningar ger resenärerna en mycket bättre tydlighet. Jag håller verkligen med om att ett inställt tåg är en sämre service än ett försenat tåg. Vi kan göra en liknelse med flyget som rapporterar punktlighet och regularitet som två skilda uppföljningsmått, så vi

tycker att det här blir tydligare. Flaskhalsar är utmaningen i vårt system. Det kräver en ännu större insats och en ännu noggrannare planering av tågtrafiken och att vi verkligen kan göra det på ett robust vis som vi sedan också kan genomföra. I och med flaskhalsarna blir vi mycket känsligare för störningar, så det är väl egentligen det enkla svaret. Vi vill för övrigt bygga bort flaskhalsar så snabbt vi bara kan.

Emma Berginger (MP): Jag tackar för väldigt intressanta dragningar. Jag är väldigt glad för att jag fick gehör från resten av uppföljningsgruppen när jag föreslog att vi skulle följa upp punktligheten på järnvägen och göra en internationell jämförelse. Jag har två frågor. Den första går till Bo-Lennart Nelldal. Det är ganska lätt att intuitivt dra slutsatsen att vi måste satsa mer på underhåll för att nå en bättre punktlighet. Till exempel är det om man utgår från Trafikverkets inriktningsunderlag ett väldigt stort fokus på underhåll och vidmakthållande. Samtidigt behöver vi också vara medvetna om behovet av att bygga ut kapaciteten, vilket också har lyfts fram här i dag, inte minst med nya stambanor för höghastighetståg, som ger en ökad kapacitet för lokalt och regionalt resande och för godstrafiken. På vilket sätt kan man motivera satsningar på ökad kapacitet samtidigt som behovet av underhåll är så stort? Det är min fråga till Bo-Lennart. Sedan har jag också en fråga till Trafikverket. Jag undrar hur Trafikverket ser på det arbetssätt som Schweiz tillämpar för ökad punktlighet och kapacitet i tågtrafiken och som också har lyfts fram här under dagen. Vad är det som hindrar Trafikverket att arbeta på det sättet?

Bo-Lennart Nelldal, Kungliga Tekniska högskolan: Det är klart att man måste kunna göra två saker på samma gång, eller egentligen tre saker; bättre planering har jag också pratat om. För underhåll behövs det naturligtvis pengar, men det är inte bara fråga om pengar. Det är också fråga om hur man organiserar underhållet och hur effektivt man gör det. Man behöver ha bättre koll på anläggningen, som Alexanderssons utredning kom fram till, och där behövs det bättre metoder inom Trafikverket. Det är på gång, men det tar för lång tid innan man får fart på anläggningsregistren och kan hålla ordning på underhållet och veta exakt vad man ska göra och när. Visst behöver vi bättre underhåll. Det tror jag att vi är överens om.

Men på lång sikt måste man ändå investera i systemet för att öka kapaciteten. Ska vi kunna köra både godståg och persontåg och köra dem punktligt behövs det mer kapacitet, för vi har en väldigt hög efterfrågan på järnvägsresor och järnvägstransporter. Det finns ett uppdämt behov. Därför behöver vi investera till exempel i nya stambanor och i dubbelspår längs Ostkustbanan. Problemet i dag är att det tar alldeles för lång tid. Man måste få fram snabbare metoder för beslut, planering av järnvägar och byggande av järnvägar. Ett exempel är väl Skanskas förslag om att bygga på broar. Det kan vara ett intressant sätt att komma framåt snabbare, och i det här fallet verkar det också bli billigare. Det behöver alltså utvecklas nya metoder, och man behöver se över

investeringarna. Kostnaderna har ökat ganska snabbt. Man behöver få fram nya metoder för att planera och bygga järnväg, precis som med andra saker.

Roberto Maiorana, Trafikverket: Det skulle vara jättespännande att arbeta som i Schweiz. Jag tror att det skulle vara väldigt bra. En aspekt som kanske ändå ska tas med är att man i Schweiz satsar ungefär dubbelt så mycket per tågkilometer som vi gör i Sverige. Vi har ett betydligt större nät att möta. Sedan finns det sannolikt även skillnader i hur långt avregleringen har slagit igenom mellan länderna, vilket vi också behöver ta hänsyn till. Detta handlar i mycket om planeringsfrågor, ett område som vi jobbar på. Vi har ett marknadsanpassat kapacitetssystem som är på utrullning, och det kommer att göra det lättare för järnvägsoperatörerna att vara med i planeringen. Sedan tror jag, precis som man gav uttryck för här från Västtrafik, att det är viktigt med det som är återkommande, så att man inte behöver göra om tågplanen från år till år. Det är också ett område som man tittar på inom Europa i ett arbete där vi deltar och som går under namnet Timetabling eller Redesign. Det tror jag är framtiden. Det kommer att ge många förbättringar i linje med det man har i Schweiz, och det kommer framför allt att underlätta för en storstadstrafik som kanske är densamma år ut och år in i stor utsträckning.

Ordföranden: Jag vill rikta ett stort tack till alla som har medverkat i dag och till er som har svarat på våra frågor. Det har varit väldigt intressant. Jag ska inte försöka sammanfatta detta, för det tror jag att trafikutskottets förste vice ordförande Anders Åkesson gör bättre än jag. Vad har vi lärt oss av detta, Anders Åkesson?

Anders Åkesson (C): Jag vill framföra ett väldigt stort tack till alla som på olika vis har bidragit till en mycket lärorik förmiddag. Utanför mitt fönster här i Kalmar rusar stormen Evert fram. Den är också en orsak till att tågtrafik störs och ställs in, har vi kunnat läsa. Jag vill i synnerhet tacka er som bidragit med extern kunskap från företaget, Trafikverket med flera och ökat vårt gemensamma kunnande.

Att tåg ska komma och gå i tid är en ytterst rimlig förväntan, oavsett om man är passagerare eller godsägare. Detta är ytterst en förtroendefråga. Hur ska det då gå till? Vi har lärt oss att det finns en lång rad olika åtgärder. Framför allt är sannolikt er förmåga som aktörer, oavsett om ni är infrastrukturhållare eller operatörer, att samarbeta och samutnyttja en av de största framgångsfaktorerna. En starkt bidragande orsak till de störningar som sker kan man konstatera med hjälp av det som i detta sammanhang kallas pandemieffekt, det vill säga lägre utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen i vårt land. Det är tydligt att kapaciteten för vad som går att pressa fram i form av tåg i det svenska järnvägssystemet närmast är i taket. Det innebär att varje liten störning orsakad av vad det nu än är får mycket snabb spridning ut i hela systemet. Då uppstår

det som ingen vill ha – störningar, förseningar och opålitlighet – och då väljer godset eller personresenären ett annat och mer förutsägbart transportslag. Att många vill nyttja järnvägen är positivt. Jag skulle säga att det är politikens ansvar att se till att det finns ett system att köra i och nyttja.

Var rädda om er! Jag tänker på både pandemiska effekter och vädereffekter. Ett stort tack för en bra förmiddag från riksdagens trafikutskott till er alla!

Ordföranden: Tack till alla som deltagit i dag! Jag förklarar dagens sammanträde avslutat.

Presentationer

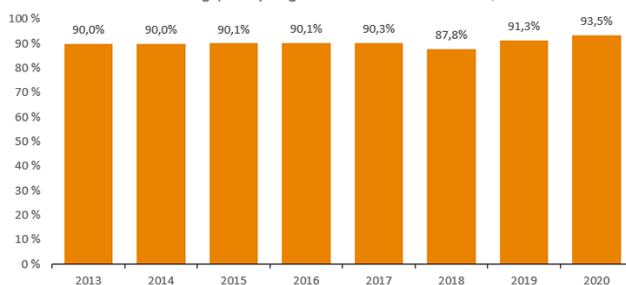
Bilder visade av Anders Hansson och Lena Sandström
för Trafikutskottet

TU:s uppföljning av punktlighet för persontrafiken på järnväg



Rekordbra punktlighet 2020

STM(5), andelen tåg till slutstation
Persontåg (totalt) högst 5 minuter efter tidtabell, år



Bakgrund till uppföljning

- TU:s uppföljnings- och utvärderingsgrupp beslutade den 4 juni 2019 att följa upp punktlighet i persontrafiken på järnväg i enlighet med utskottens ansvar enligt RF.
- Utvärderings- och uppföljningssekreteriatet har tillsammans med föredragande Anna-Lena Kileus i riksdagen tagit fram underlaget.
- Uppföljningen omfattar styrning och resultat av arbetet i Sverige för att förbättra punktligheten för järnvägstrafiken.
- En internationell studie har genomförts inom uppföljningen.



Trafikutskottets uppföljnings- och utvärderingsgrupp

Anders Hansson, (M), ordförande

Denis Begic (S)

Patrik Jönsson (SD)

Mikael Larsson (C)

Jessica Thunander (V)

Magnus Jacobsson (KD)

Helena Gellerman (L)

Emma Berginger (MP)



Gruppens slutsatser och iakttagelser

Den internationella studien visar att:

- En bättre punktlighet i tågtrafiken gynnas av ett långsiktigt engagemang för att skapa ett tillförlitligt system som är attraktivt för resenärerna. Detta kräver en tydlig styrning inklusive noggrann planering, statistik och satsningar på infrastrukturen.
- Uppföljningen visar att det finns en utvecklingspotential i Sverige i dessa avseenden och därför behövs en samlad översyn av området.



I Sverige behövs en bättre styrning genom bl.a.

- Att mål för såväl tågens som resenärernas punktlighet övervägs.
- Att mål för att minska störningarna p.g.a. infrastrukturfel övervägs.
- Att ansvarsförhållanden tydliggörs och följs upp.
- Att organisationen ses över för att säkerställa att ett effektivt arbete för punktlighet bedrivs.
- Bättre uppföljning av resultat.
- Redovisningen av orsaker till förseningar i förhållande till punktlighet behöver bli bättre.
- Bättre rapportering till riksdagen.



Uppföljningen grundas på kartläggning av hela styrkedjan

- Kartläggning och analys av hela styrkedjan (mål, ansvarsförhållanden, resultat av vidtagna åtgärder, kostnader, samverkan, uppföljning samt rapportering)
- Skriftligt underlag kompletterat med intervjuer. Alla respondenter har kunnat komplettera och korrigera underlaget.
- Uppföljningen omfattar 2013-2019 viss utblick 2020.

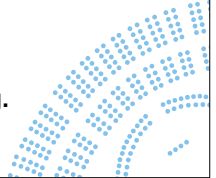
Riksdagen har fastställt mål

Transportpolitiska mål

- Säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet.
- Utsläppen av växthusgaser från transportsektorn ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010.
- Omfattar statliga myndigheter samt SJ och Jernhusen.

Mål för punktlighet

- Flera länder har mål för punktlighet som fastställts av departement/regering och som följs upp. Omfattar både tåg och resenärer.
- I Sverige har regeringen inte fastställt något mål för punktlighet.
- I Sverige är det ett glapp i målstrukturen i den statliga styrningen för att uppnå en punktlig järnvägstrafik.
- Trafikverket är "ansvarig" myndighet för en punktlig järnvägstrafik: planering, infrastruktur och trafikledning.



Branschmål sedan 2013

- Branschmål om att 95 procent punktlighet skulle uppnås till 2020. Sent inställda tåg omfattades av målet.
- Målet skulle uppnås genom samverkan inom branschen inom Tillsammans för tåg i tid (TTT).
- Arbetet skulle inriktas på uppföljning och dokumentation som visar på resultat. Resultaten publicerades i resultatrapporter.
- Resultaten och underlag granskades av Transportstyrelsen och Trafikanalys.



Samverkan är viktig för att uppnå en punktlig järnvägstrafik

Oklara resultat av arbetet inom TTT:

- Granskningarna visade att koppling mellan vidtagna åtgärder och punktlighet var oklar.
- Resultat kan inte beläggas i resultatrapporter och övrigt underlag.
- Ingen redovisning av aktörernas ansvar för att vidta åtgärder.

Trafikverket är ansvarig för samverkan enligt sin instruktion.

Förändringar TTT

- Resultatrapporter publiceras inte längre och systemet med de oberoende granskarna har avvecklats.
- Punktlighetsmålet ska mätas på ett annat sätt fr. 2021. Sent inställda tåg ingår inte längre i beräkningen av måluppfyllelse, dvs. ett lägre mål ska uppnås.
- Begränsad offentlighet om det ”ändrade” punktlighetsmålet. Framgår inte av Trafikverkets verksamhetsplan etc.
- Med mera...

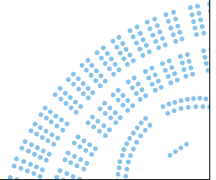
Bättre punktlighet – goda exempel

- Ändrad tidtabell på Värmlandsbanan.
- Analyståg i Trafikledningsområde Nord.

Infrastrukturåtgärder och samverkan på hög ledningsnivå:

- Samverkan för bättre pendeltågstrafik i Stockholm mellan Trafikverket, Trafikförvaltningen i Region Stockholm och MTR.
- Samverkan i Region Syd.

Strukturerat arbete med åtgärder, tydligt ansvar och uppföljning av åtgärder på en särskild linje eller inom ett geografiskt område har lett till bättre punktlighet.



Varför är det viktigt med styrning mot en punktlig järnvägstrafik?

- Punktlighet är den aspekt som resenärerna värderar högst men som upplevs fungera sämst.
- Kraftig ökning av persontrafiken sedan 1990-talet fram till 2020. Ju fler resenärer som åker tåg desto fler påverkas av förseningar och inställda tåg.
- Om utsläppen av växthusgaser fr. transportsektor ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010 är överflyttning av personer och gods till järnväg viktigt.
- Det är 9 år till 2030....

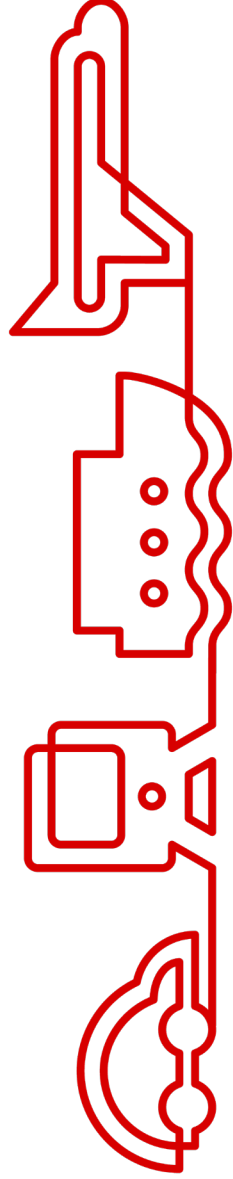


Bilder visade av Roberto Maiorana och Malin Holen, Trafikverket



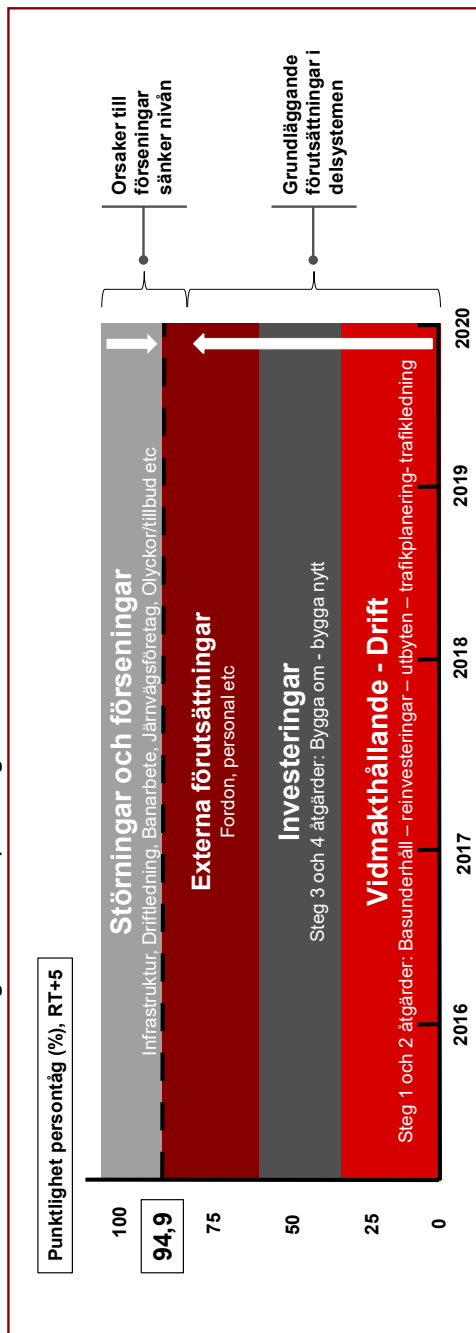
Punktlighet – för resenärer och godsköpare

- Påverkar förtroendet för järnvägen som transportslag för medborgare och näringsliv
- Utgör tillsammans med aspekter som turtäthet, miljövänlighet och prisvärdhet en viktig parameter i valet av transportmedel
- Bidrar till att skapa förutsättningar för ett ökat hållbart resande och hållbara transporter



Punktlighet – ett resultat av många faktorer

- Ett antal grundläggande förutsättningar och åtgärder krävs för att leverera punktliga tåglagen
- Avvikelse och förseningar sänker punktlighetsnivån



Punktlighet – tillsammans ger åtgärderna effekt

Exempel där flera åtgärdsstyper interagerar					
Åtgärdsstyper	Beskrivning	Ale-pendeln	Värmlandsbanan	Samverkan Stockholm	Robust Trafikering
1	Forsknings- och innovationsåtgärder				
2	Branschsamverkans- och koordineringsåtgärder				
3	Vidmakthållandeåtgärder				
4	Investeringsåtgärder				
5	Tidtabells- och planeringsåtgärder				
6	Trafikledningsåtgärder				

Tillför ny kunskap, utvecklar nya lösningar samt förbättrar befintliga tjänster och produkter

Branschgemensam analys och gemensamt förbättringsarbete

Basunderhåll, reinvesteringar och mindre utbyten (förebyggande åtgärder)

Åtgärder som genomförs för att möta behovet av ökade volymer och minska trängseffekten i systemet

Åtgärder som genomförs för att optimera och förbättra tågplanen i sin helhet

Primärt inriktat mot förbättring av den operativa trafikledningen och skapa förutsättningar för en effektivare avvikelse- och störningshantering

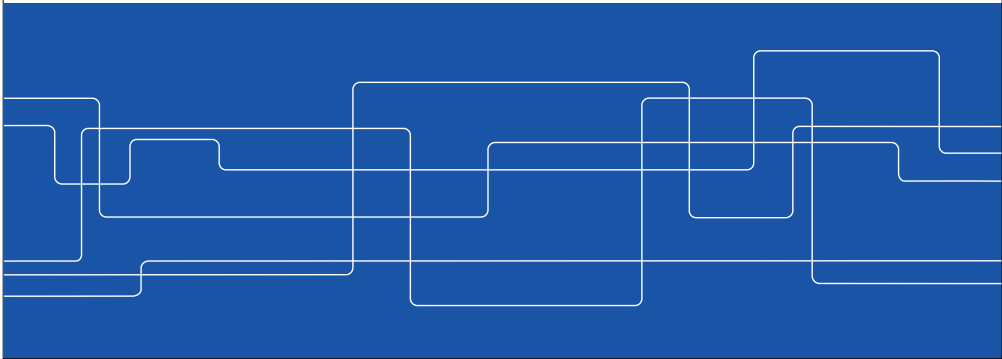
Bilder visade av Bo-Lennart Nelldal, Kungliga Tekniska högskolan

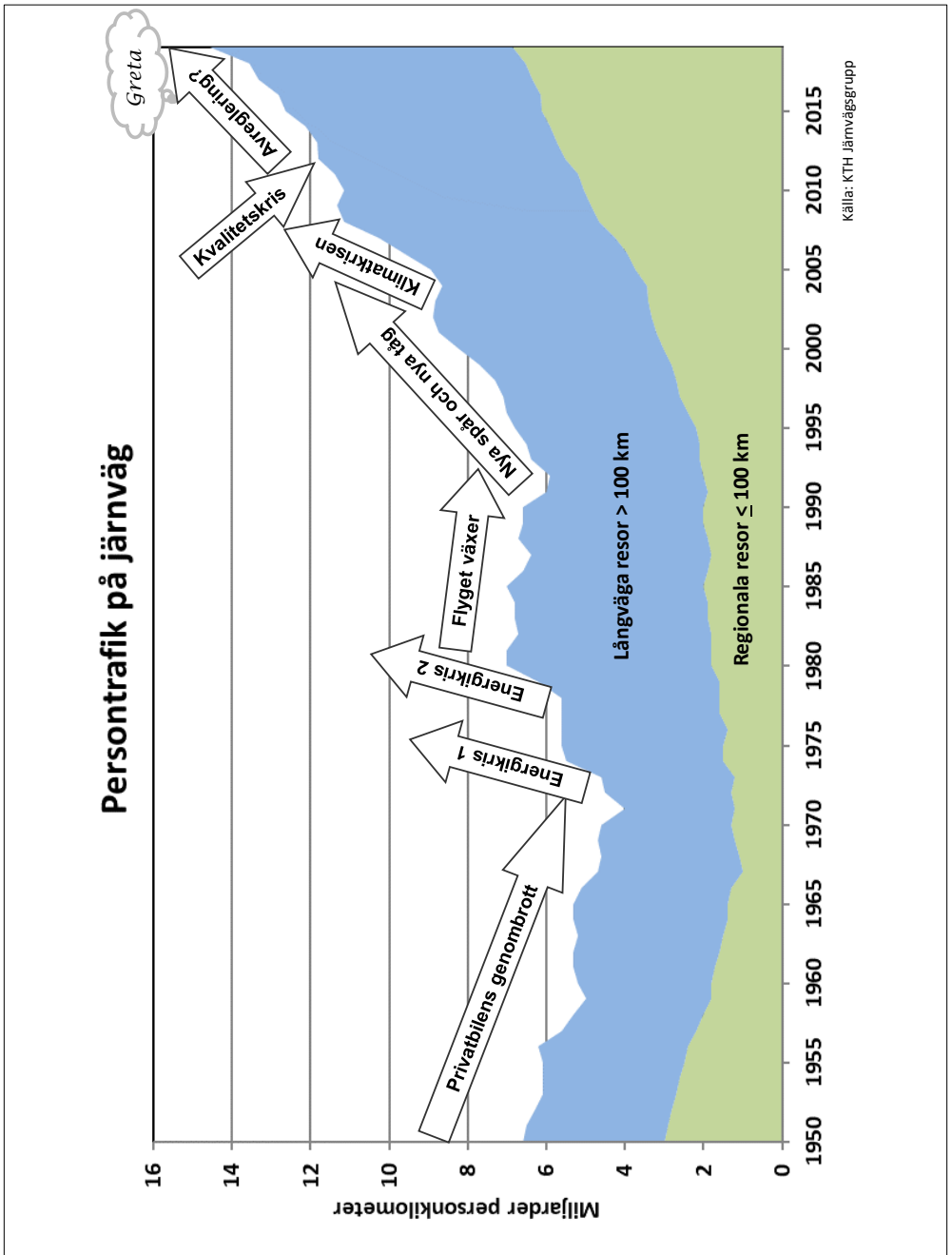


KTH ROYAL INSTITUTE
OF TECHNOLOGY

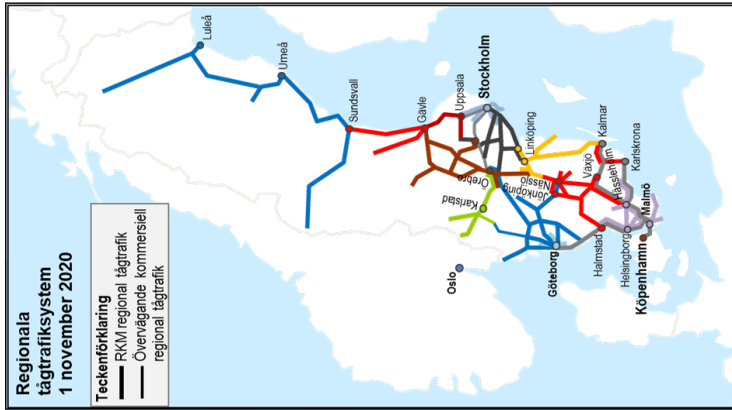
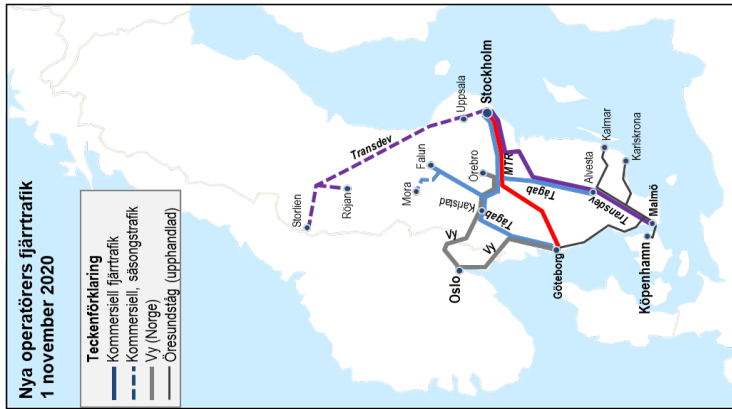
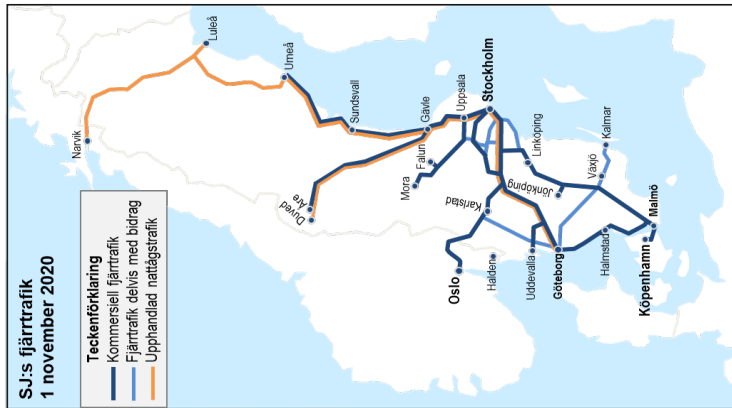
Trafik, kapacitet och infrastruktur

Bo-Lennart Nelldal, professor emeritus,
KTH Järnvägsgrupp
2021-03-11





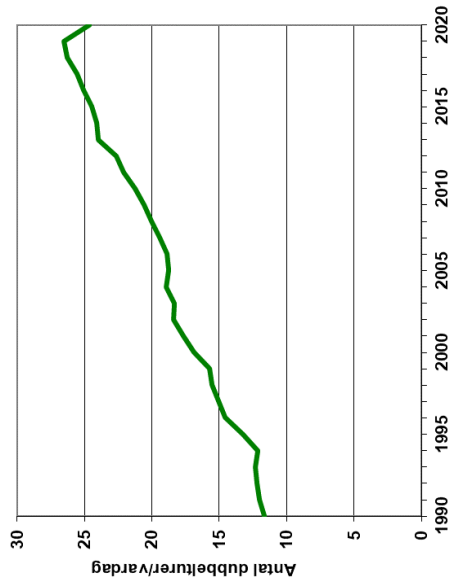
Ökad konkurrens – fler och regiontågssystem



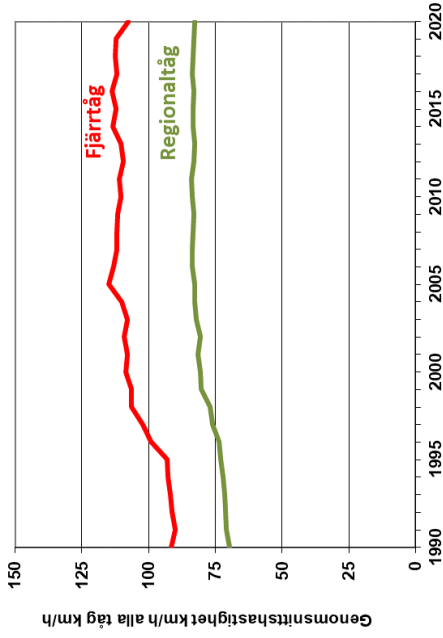


Ökad turtäthet och öl

Turtäthet alla tåg i Sverige



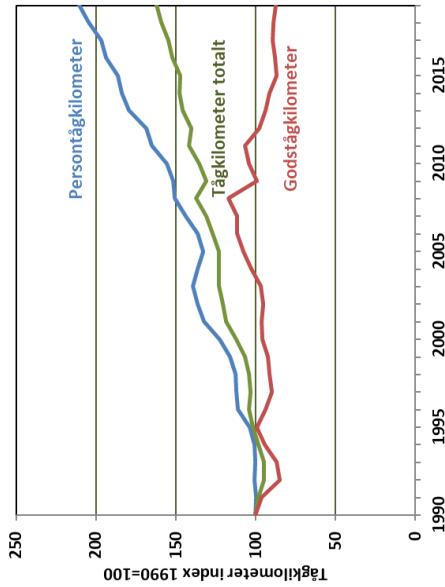
Reshastighet tågtrafik i Sverige



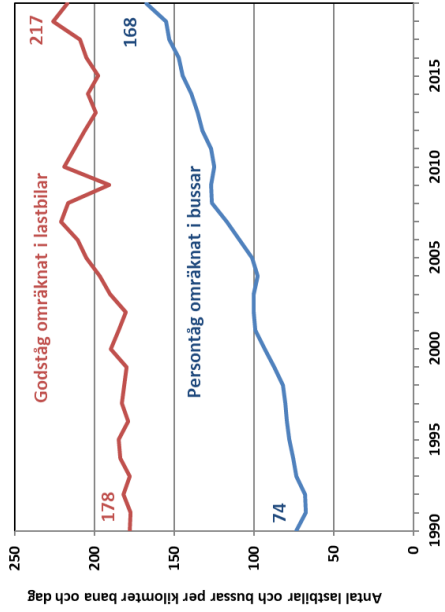
Utveckling av gods-



Utveckling av tågakilometer i Sverige index 1990=100



Utnyttjande av järnvägsnätet i Sverige

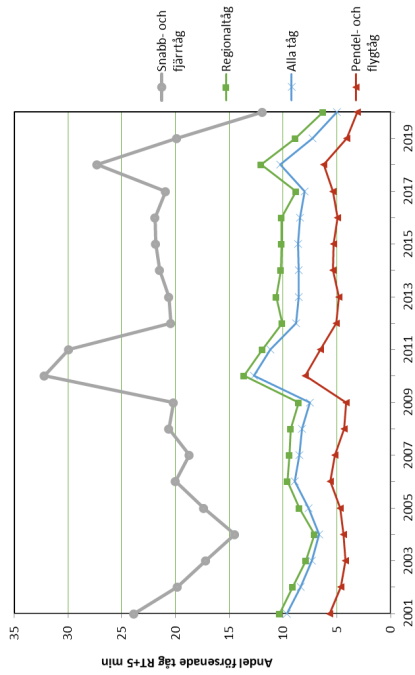


Antal lastbilar och bussar per kilometer bana och dag

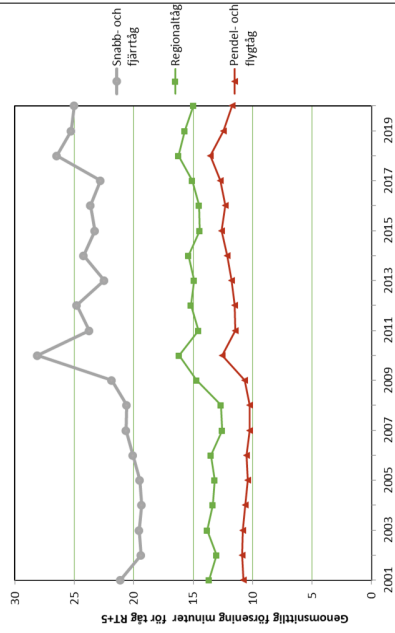


Utvecklingen av föi

Andel försenade tåg mer än 5 minuter
Längdistans, medeldistans och kortdistans



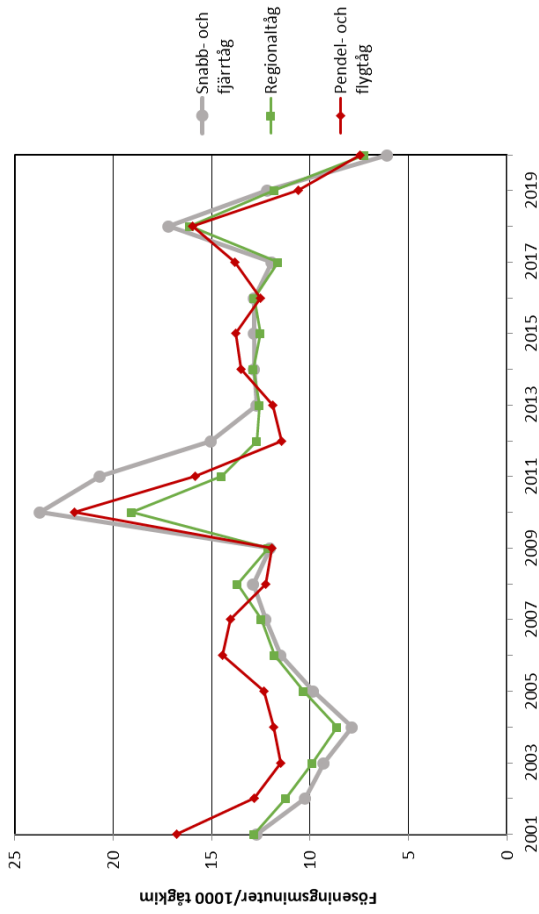
Medelförsening i minuter för tåg RT+5min
Längdistans, medeldistans och kortdistans



Förseingsminuter p



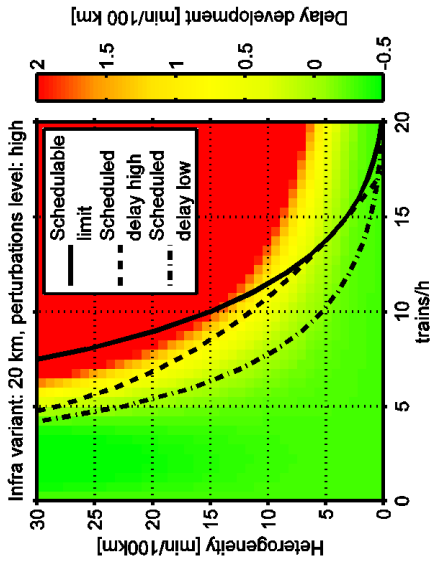
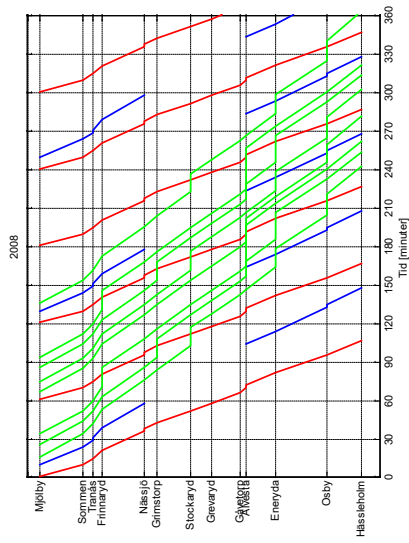
Antal förseingsminuter per 1000 tågkilometer
Långdistans, medeldistans och kortdistans





Slutsat: Trafik → kapacitet

- Persontrafiken har mer än fördubblats
- Godstrafiken har varit relativt konstant, men har blivit tyngre
- Ökad blandning av långsamma godsvagnar har ökat kapaciteten och ökar risken för överbelastning





Tack

bolle@railresea

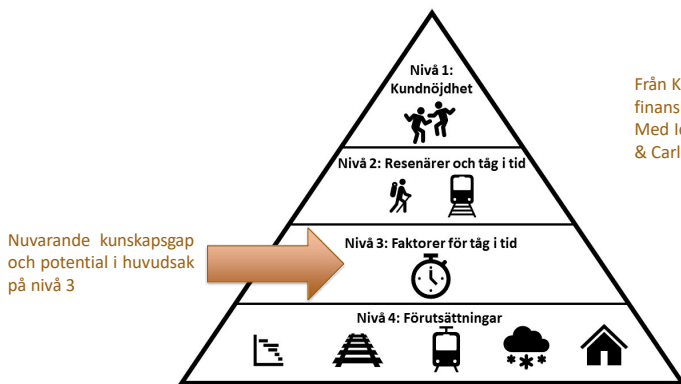
Hemsida



Bilder visade av Carl-William Palmqvist, Lunds tekniska högskola



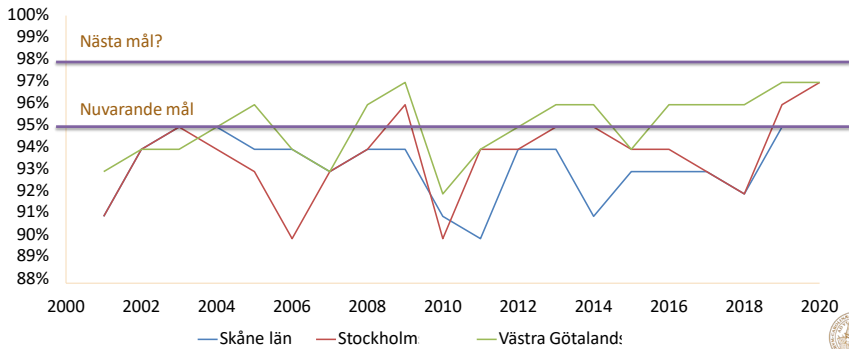
Indikatorer på olika nivåer, nytt ramverk



Från KAJT-projektet Nypunkt2.0, finansierat av Trafikverket. Med Ida Kristoffersson (VTI) & Carl-William Palmqvist (LU).



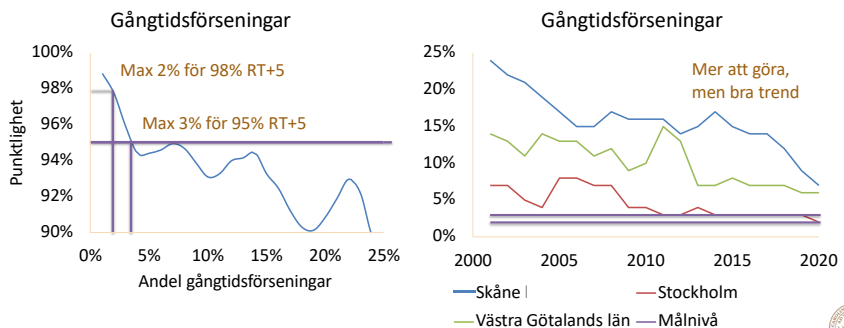
Pendeltågs punktlighet (RT+5) per region och år



Baserat på ca 317 miljoner observationer av pendeltåg i Skåne, Stockholm och Västra Götaland 2001-2020



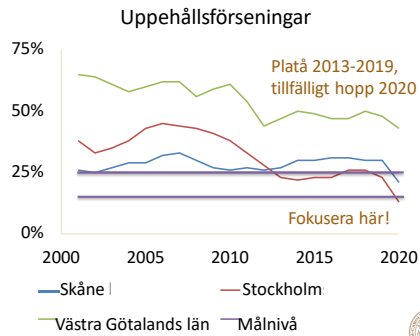
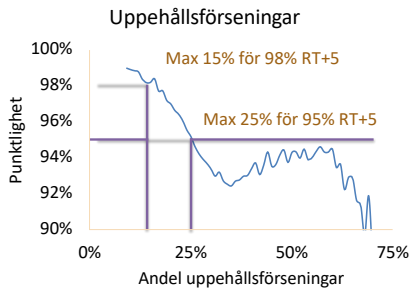
Gångtidsförseningar, fortsatt trenden



Baserat på ca 317 miljoner observationer av pendeltåg i Skåne, Stockholm och Västra Götaland 2001-2020



Uppehållsförseningar, mer fokus här



Baserat på ca 317 miljoner observationer av pendeltåg i Skåne, Stockholm och Västra Götaland 2001-2020



LUND
UNIVERSITY

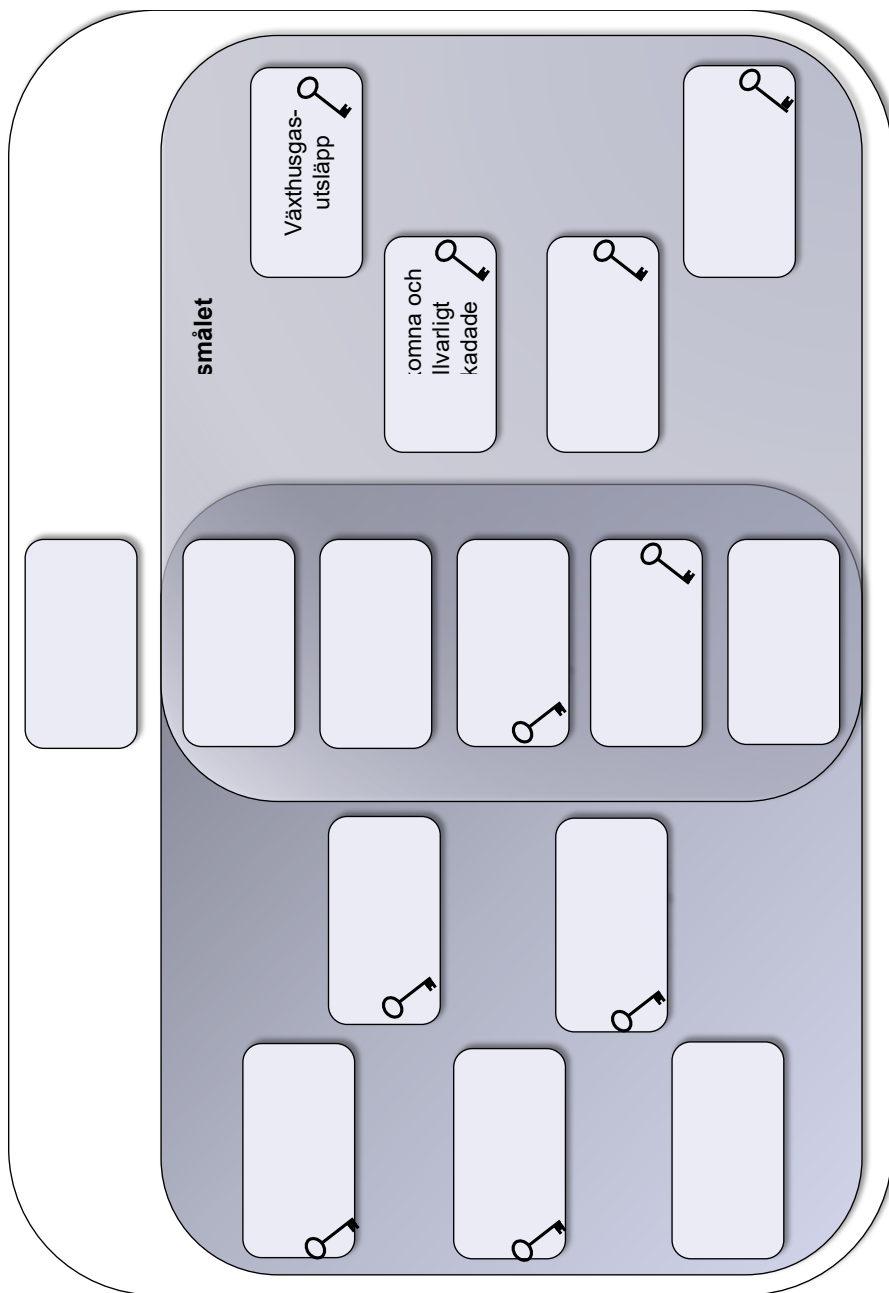
Bilder visade av Anders Brandén Klang, Trafikanalys

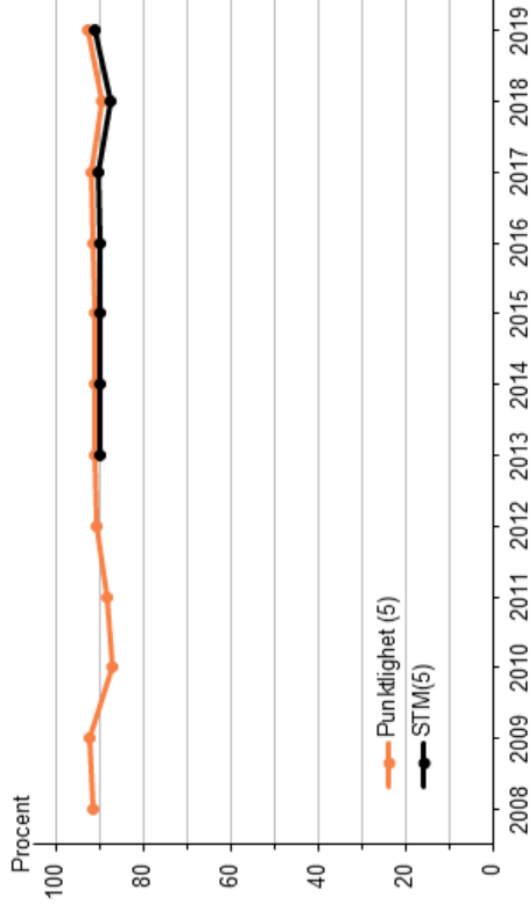


Uppföljning och rapportering
av måluppfyllelse

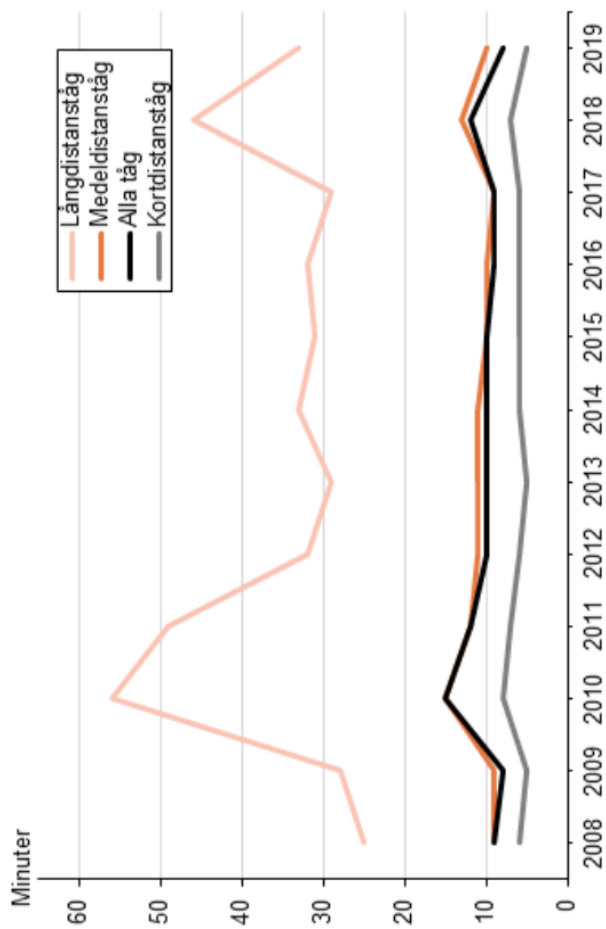
Trafikutskottet
2021-03-11

Anders Brandén K





Figur 3.3. Persontågets punktlighet och STM med 5 minuters förseningsmarginal mätt vid slutstation, 2008-2019. Anm. STM motsvarar andelen av de tåg som var planerade dagen innan avgång, som ankommit "i tid" – i det här fallet inom 5 minuter efter planerad ankomsttid.
Källa: Trafikanalys (2020d).



Figur 3.5. Extra tidsmarginal, i hela minuter, som krävdes för att nå 95 procent punktlighet. Samtliga persontåg och uppdelat på tågsort (distans), 2008-2019.
Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverkets uppföljningssystem.

TRAFIK ANALYS

Punktighet på järnväg 2020

94 % av alla SJ-tåg som avgår från stationer i Sverige kom till sina destinationer i tid.
* SJ-tåg som avgår från stationer i utlandet räknas inte in i denna statistik.

96 % av alla SJ-tåg som avgår från stationer i Sverige kom till sina destinationer i tid.
* SJ-tåg som avgår från stationer i utlandet räknas inte in i denna statistik.

92 % av alla SJ-tåg som avgår från stationer i Sverige kom till sina destinationer i tid.
* SJ-tåg som avgår från stationer i utlandet räknas inte in i denna statistik.

87 % av alla SJ-tåg som avgår från stationer i Sverige kom till sina destinationer i tid.
* SJ-tåg som avgår från stationer i utlandet räknas inte in i denna statistik.

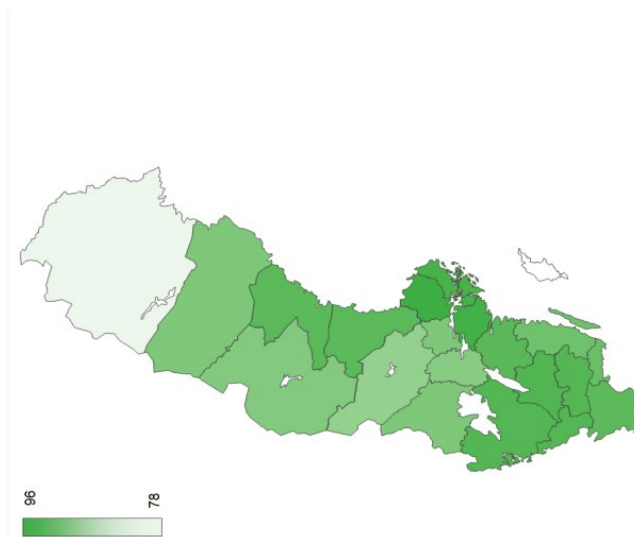
1,5 % av alla SJ-tåg som avgår från stationer i Sverige kom till sina destinationer i tid.
* SJ-tåg som avgår från stationer i utlandet räknas inte in i denna statistik.

78-96 % av alla SJ-tåg som avgår från stationer i Sverige kom till sina destinationer i tid.
* SJ-tåg som avgår från stationer i utlandet räknas inte in i denna statistik.

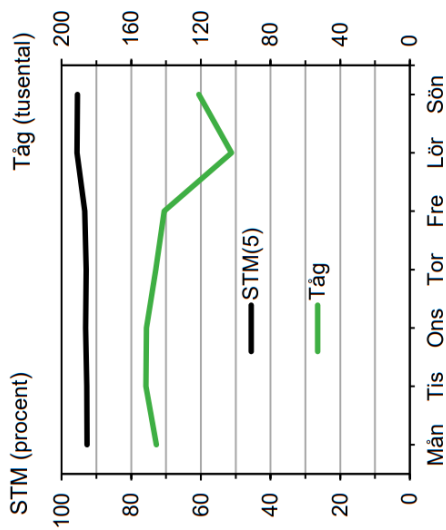
93-96 % av alla SJ-tåg som avgår från stationer i Sverige kom till sina destinationer i tid.
* SJ-tåg som avgår från stationer i utlandet räknas inte in i denna statistik.

92-97 % av alla SJ-tåg som avgår från stationer i Sverige kom till sina destinationer i tid.
* SJ-tåg som avgår från stationer i utlandet räknas inte in i denna statistik.

SÄKERHETSANMÄLAN
 Detta är en sammanfattning av resultaten för Punktighet på järnväg 2020. Statistiken är baserad på data som samlats in under perioden 1 januari 2020 till 31 december 2020. För mer information om säkerhetsstatistiken för SJ-tåg, se SJ:s webbplats www.sj.se.
 För mer information om säkerhetsstatistiken för SJ-tåg, se SJ:s webbplats www.sj.se.
 För mer information om säkerhetsstatistiken för SJ-tåg, se SJ:s webbplats www.sj.se.
 För mer information om säkerhetsstatistiken för SJ-tåg, se SJ:s webbplats www.sj.se.
 För mer information om säkerhetsstatistiken för SJ-tåg, se SJ:s webbplats www.sj.se.
 För mer information om säkerhetsstatistiken för SJ-tåg, se SJ:s webbplats www.sj.se.



Figur 6. STM(5), andel (procent) av de planerade persontågen som anlänt sluttstation högst 5 minuter efter tidtabell, per län 2020.



Figur 4. STM(5), andel av de planerade persontågen som anlänt sluttstation högst fem minuter efter tidtabell, och antal tåg i tågplan dagen innan planerat avgångsdatum. Fördelat på veckodag 2020.

Bild visad av Lars Yngström, Tågåkeriet i Bergslagen

Exemplet "Tågab":

Litet, men komplett

Sveriges mest kompletta tåg företag: Gods- och persontrafik, verkstad, egna spår.

Horisontell integration

Ingen att skylla på!

Egna förseningar?

Minst antal stoppande fordonsfel i Sverige.

Förklaringar:

- Egen verkstad. Närhet och dialog.
- Expertstöd till lokförare. "Prata igång lok."

Vinter?

"Tågab avisar tåg för att slippa avvisa resenärer!"

Vinteråtgärder:

- Vinterservice = extra kontroll av strömavtagare och löpverk mellan planenlig Tillsyn.
- Byte till vinterskena = tåligare kolslitskena på strömavtagare. Även "Autodrop".

Kultur

Kvalitet och stolthet.

Samarbete, inte konkurrens. Ingår i större nätverk, t ex SJ och Green Cargo.

Röjningslok.

Fokus, bonus

Miljö & klimat!

Förseingsstatistik. Bättre nu?

Nej, Coroneffekt. Färre tåg. Tydligt exempel på sambandet mellan kvantitet och kvalitet!

Däremot positiv effekt av nya konstruktionsregler för tågplan på Värmlandsbanan.

Ekonomiska incitament

Generell synpunkt: Behövs för effektivare banarbeten. Samsyn banarbete/trafik.

2021-03-07 /LY

Bilder visade av Pontus Gunnäs, Västra Götalandsregionen



En punktlig järnväg med resenärerna i fokus

Vilka åtgärder behövs och vem ska göra vad?
Pontus Gunnäs



Västra Götaland prioriterar järnvägssatsningar:

1. Stambana Göteborg-Borås-Jönköping
 2. Fyra spår Göteborg och Alingsås
 3. Oslo-Hamburg – del av TEN-T
 4. Satsningar på regionala järnvägar
 - södra Bohusbanan står på tur
 5. Nya slussar i Trollhätte kanal
- Dessutom ska löftet om fullt utbyggd E20 infrias.



■ 700 mnkr från regional plan till järnvägsåtgärder

■ Mål om att tredubbla tågresandet

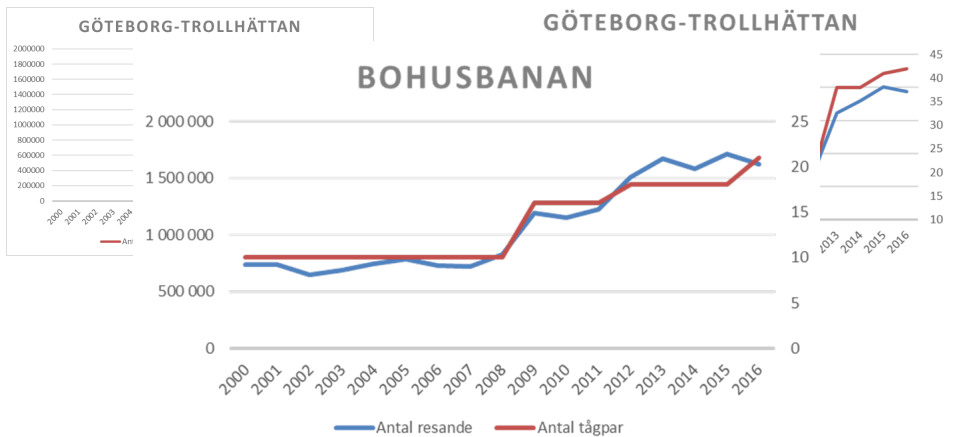
■ 45 nya fordon för miljardbelopp

Samfinansiering av järnväg i nationell plan (11%)

X3 tågresandet

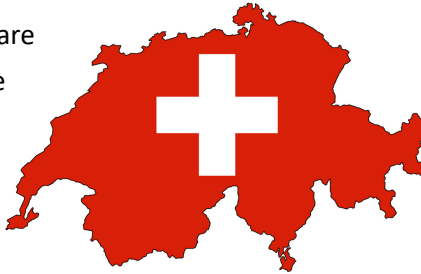


Vi kan inte vänta på framtiden...

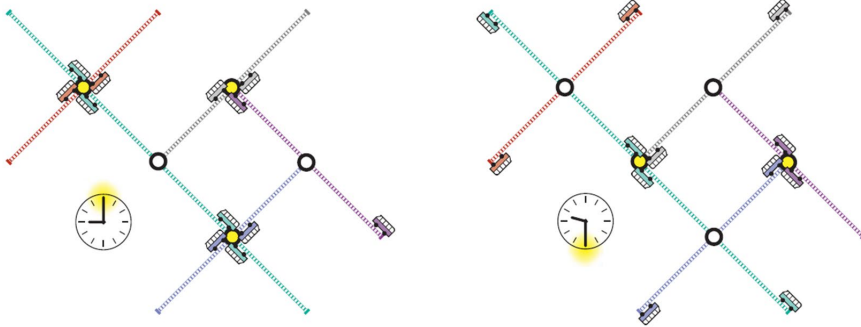


Järnvägen i Schweiz

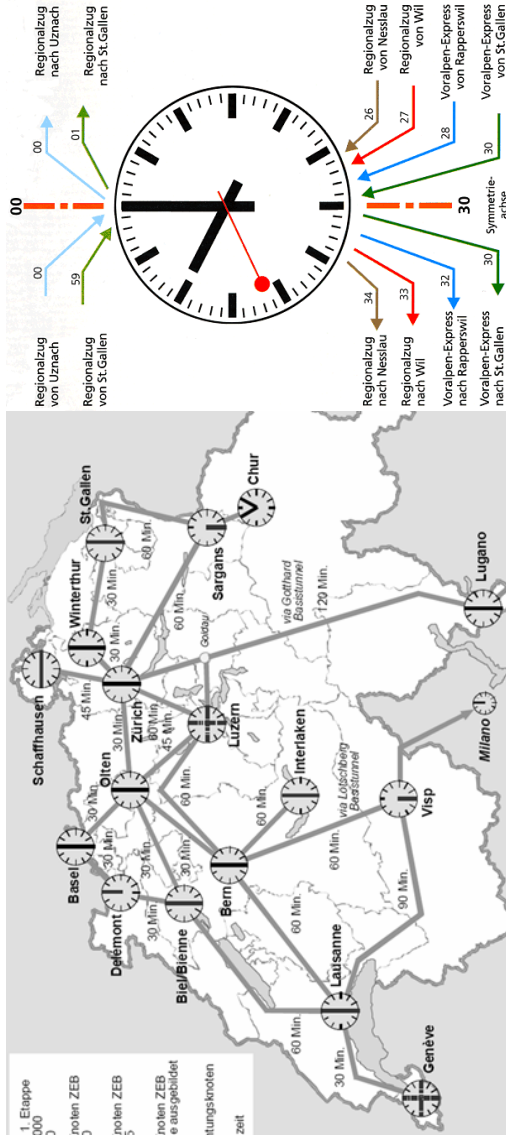
- Högst tågresaende per invånare
- Högst kapacitetsutnyttjande
- Högst punktlighet



Mönster upprepas vid samtliga knutpunkter



Systemtänk!

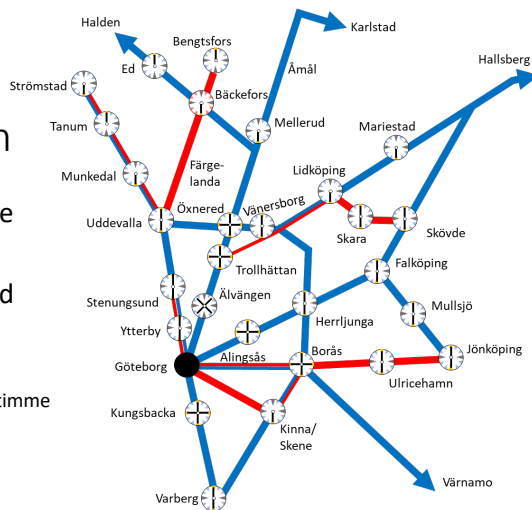


Vad säger forskningen?

- **+10–15 %** för regionala resor
- **+5–10 %** för långväga resor

Ett storregionalt system

- Knutpunkter med återkommande mönster
- Tåg och storregionala bussar med samma öppettider
 - På sikt:
 - Res i hela regionen på samma sätt varje timme



Fleråriga tidtabeller

- Efter Västlänkens öppnande har Göteborg, Malmö och Stockholm genomgående tåglinjer

- Järnvägen behöver stabilitet

Stabiliteten behövs för...

- ...resenären

- Bygg upp knutpunkter som går att lära sig – Lätt att resa och väl anpassade byten!

- ...punktligheten

- Lär från år till år och gör mindre justeringar för att eliminera vissa förseningar

- ...investeringar

- Stora och tunga investeringar kräver garantier



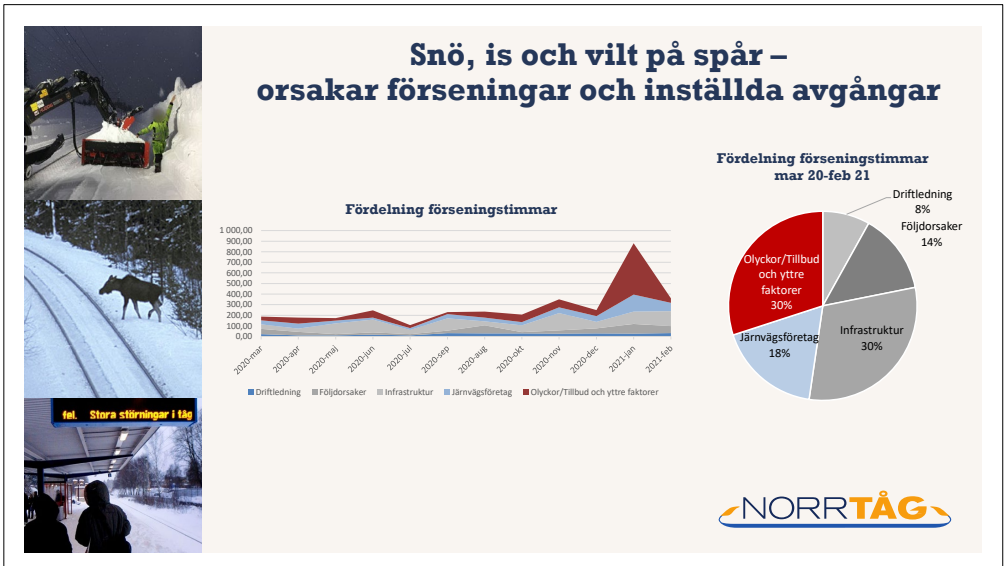
Tack!

Pontus.gunnas@vasttrafik.se

Bilder visade av Annika Garpefjäll, Norrtåg



Sträcka	2020 Helår	2020 Jan och Feb	2021 Jan och Feb
Sundsvall - Umeå	92%	94%	76%
Umeå - Lycksele	93%	91%	80%
Umeå - Vännäs	97%	97%	89%
Umeå - Luleå	77%	72%	65%
Luleå - Kiruna	78%	66%	80%
Sundsvall - Storlien	94%	93%	86%
Boden-Luleå	91%	93%	92%
Totalt	92%	91%	82%



Lågt hängande frukter

- Förbättrad tidtabellsplanering – mötesstationer, kanalpunktighet, prioritering
- Prioritera rätt -Samordna IT-systemen för uppföljning av underhåll, planering och investeringar
- Utbyggnad detektorer – förebyggande underhåll
- Samsyn kring resenärens upplevelse och i trafikinformationen utmed resenärens resa



Bilder visade av Mats Ohlsson, Skånetrafiken



Trafiksystem Skåne och Öresundståg

- Ca 50 miljoner kunder/år i Skåne.
- 99 Pjällgåtag + 111 Öresundståg + 5 Krösatåg .
- Öresundståg = 6 län, och avtal med trafikministeriet i Danmark
- 3 infrastrukturvärdare, Trafikverket, Öresundsbro Konsortiet och Banedanmark
- Samarbete mellan aktörerna borgar för bra punktlighet och effektivt kapacitetsutnyttjande.

Skånetrafiken

2



Vilka åtgärder behövs och vem ska göra vad

- Fungerande tidtabell.

- Fungerande infrastruktur

- Fungerande fordon/personal

- Operativt stark driftledning

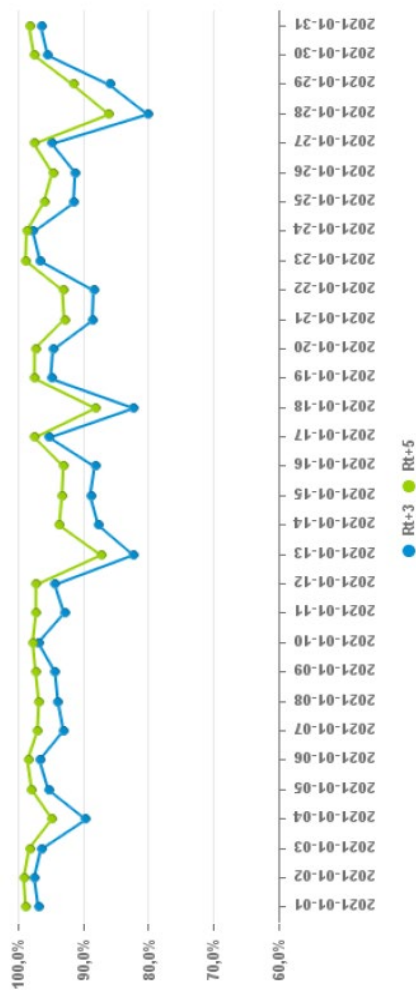
- lagstiftning

- Ekonomi

- Samarbete och samverkan

Punktlighet Arriva Pågatåg senaste månad

Avgång utgångsstationer och ankomst uppehålls- och slutstationer



Skånetrafiken



THM och trafikföretag

- Jobba aktivt med avtal som stödjer punktlighet (viten och bonus på punktlighet, inställda tåg mm)
- Avtal som har inbyggt redundans (IT mm) samt robusta vändtider personal och fordon.
- Aktiv fordonsförvaltning. ST har fordons tekniker för att minimera fordonsproblem.
- Fortsatt arbete inom TTT/JBS. Vi har mycket bra samarbete med TTT infrastruktur. Vi erbjuder våra fordon som "mätvagnar" mm.
- Önskar mer samverkan med Trafikverket (Banarbeten, infrastruktur mm) vid planering.
- Tillsammans med Regional utveckling driva och finansiera infrastrukturståtgärder.
- Vi vill fortsätta sköta utrustning och underhåll av lokaltågstationer. Spar ca 50 miljoner åt Trafikverket som kan användas till punktlighetsarbete (Ex basunderhåll).
- Arbetar för mer ekonomiska resurser. Det behövs mer pengar till underhåll!

Skånetrafiken

PROBLEMTÅGTRAFIKEN 7 december 2020 18:00

Spåra



Trafikverket-Skånetrafiken

- Trafikverket och Skånetrafiken har många kompetenta medarbetare som tillsammans i gott samarbete jobbar med att förbättra punktlighet.
- Goda exempel är upprustning Ystad/Österlenbanan, röjningslok, fyrsårsprojektet Malmö – Lund, TTT infrastruktur, kraftförsörjning, lokalt underhåll mm.
- Trots ovan inträffar händelser som försämrar punktligheten.
- Västkustbanan (VKB). En 19 år gammal järnväg har plötsligt så allvarliga fel att hastigheten halveras. Under många månader har vi inte kunnat köra tilldelad trafik. Kontaktledning och spår.
- Skånebanan. 2004 – 2015 avsattes 160 miljoner för hastighetshöjning (Bättre punktlighet). Detta skulle varit klart 2015. Senaste budet är 2030.

Skånetrafiken

5

Rälsskadorna längs Västkustbanan kostar minst 100 miljoner att laga

Det kostar minst 100 miljoner kronor att laga de omfattande rälsskador som upptäckts längs Västkustbanan i Skåne. Men nu i vintertid kan reparationerna kosta mer än 150 miljoner kronor. Det går ut över andra viktiga järnvägsbyggen i Sydsvertige.



Erik Magnusson + Följ

Trafikverket verkar helt glömt bort Skånebanan

TRAFIKVERKET Publicerat 19 feb 2021 kl 05:30



Redovisnings- och kvalitetsrapport 2020/21

Nedrivnen kontaktledning skapar förseningar och inställda tåg genom Helsingborg

Trots att 160 miljoner kronor avsattes mellan 2004-2015 väntar skåningarna fortfarande på kapacitetshöjningar på Skånebanan. Det har orsakat rejälla problem. Trafikverket måste ge på besked om eller när vi ska kunna köra snabbare tåg på Skånebanan, skriver Carina Zachau (M), Anna Jähnikke (M), Ronny Sandberg (S) och Pierre Månsson (L).



Trafikverket

- Utveckla arbetsmetoder och processer. (Mindre stuprör). Tydligare organisation som är mer målstyrd. Myndighets – Leverantörsroll tvetydig.
- Måste få kontroll på anläggningen, och förebygga fel som påverkar punktligheten.
- Måste utveckla arbete med avtal tillsammans med sina underleverantörer. Mer proaktivt samarbete och mindre avtalsuppföljning.
- Förstärk den operativa förmågan hos driftledningarna. Personal/utbildning/kundfokus.
- Ännu mer samverkan med övriga aktörer.
- Arbeten MÅSTE snabbas upp.

Skånetrafiken

6



Infrastrukturen måste fungera

- Underhåll. Inställelsetider, reservdelslager, avtal, övervakning.
- Mer förebyggande åtgärder. (Se VKB)
- Redundans som t.ex. el. (Bygg upp hjälpkraften igen)
- Mer lokal samverkan. Skånetrafiken vill samarbeta direkt med Trafikverkets projektledare och underleverantörer.
- Åtgärda hastighetsnedsättningar snabbt.
- Översyn ekonomisk suboptimering. Låga underhållskostnader kommer Trafikverket till del, men THM och tågforetag drabbas av förseningskostnader.
- Oberoende besiktning (Se VKB)
- Installera ny digital övervakningsteknik.

Skånetrafiken

7



Obehöriga I Spår

- Trafikverket måste få sektorsansvar för OBIS.
- Mer övervakning (Kameror, detektorer mm)
- Polis med järnvägskompetens i storstadsområde som lagför.
- Fysiska hinder
- Mer utbildning och information (Jägare, skolbarn m.fl)
- Sjukvården måste få utbildning och mandat.



Skånetrafiken

8



Tidtabeller

- Att lägga på mer tid i tidtabellerna är inte hela lösningen (Minskar kapacitet och ökar restid).
- Fastställda tidtabeller måste vara konflikt hanterade.
- Tidig hantering av uppställningskapacitet och växling till och från denna.
- Åtgärder för snabb påstigning. Markering plattformar.
- Skapa forum vid stora banarbeten, där Projektledare/entreprenörer tillsammans med THM/Trafikföretag tillsammans skapar trafikupplägg (Testat i Skåne med stor framgång)
- Bygg fler spår när efterfrågan ökar.

Skånetrafiken

9



Lagstiftning

- Oberoende uppföljning/besiktning av anläggningen. Transportstyrelsen?
- Gör det möjligt för upphandlad trafik att beställa tidtabell flera år framåt. Detta skapar bättre kvalitet (punktlighet) och förutsägbarhet. Det minskar arbetsbördan för allas planeringsresurser som inte kunnat göra ett bra jobb. Detta gagnar även kommersiell trafik.
- Kvalitetsavgifter/Regress. Orsaks-koder används fel, och har dålig kvalitet. Dessa driver inte punktlighetsarbetet i rätt riktning.
- OBIS. Skarp lagstiftning och lagför fler. Ge vården möjligheter att omhänderta personer.

Skånetrafiken

10



Tack!

Skånetrafiken

Bilder visade av Ted Söderholm, Green Cargo



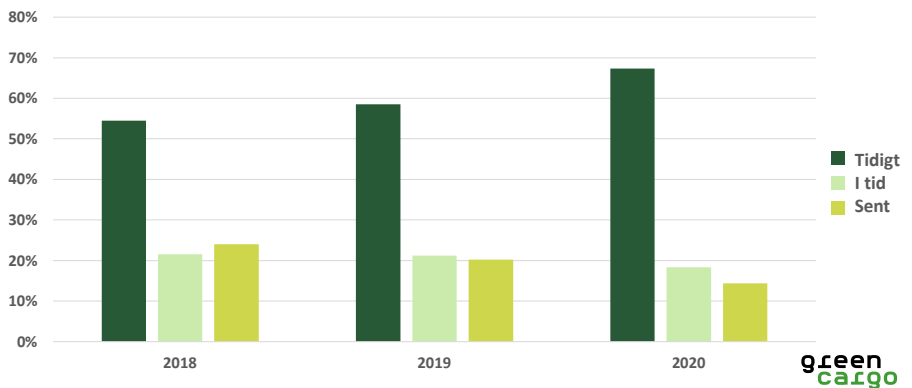
95 procents punktlighet – både vårt och branschens mål



green cargo



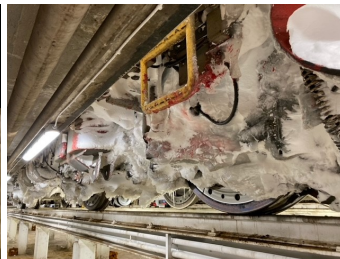
Utveckling för Green Cargos vagnslasttåg 2018 – 2020





Branschsamverkan lägger grunden till ett punktligt system

Utmaningen är störst för långväga gods- och persontrafik



Alla aktörer behöver dra sitt strå till stacken

Fokus på ökad digitalisering och automatisering



green cargo



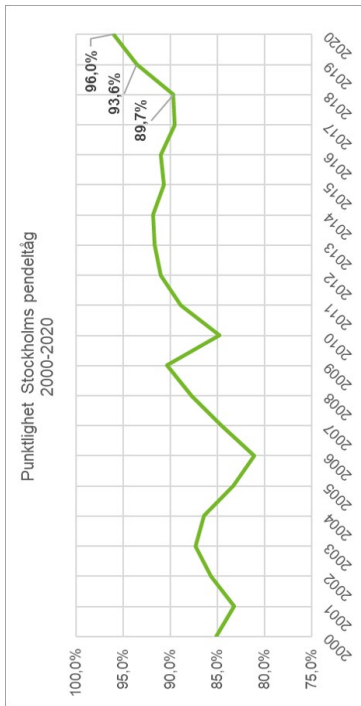
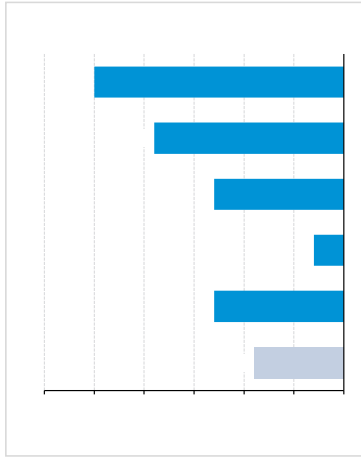
Tack

Ted Söderholm
Vd, Green Cargo AB
ted.soderholm@greencargo.com

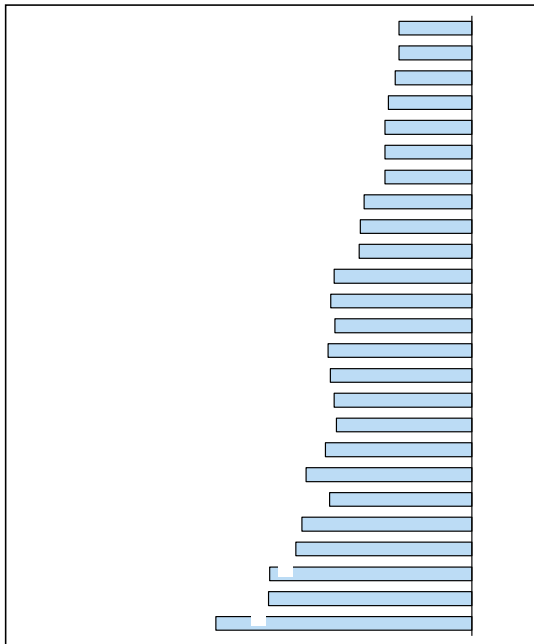
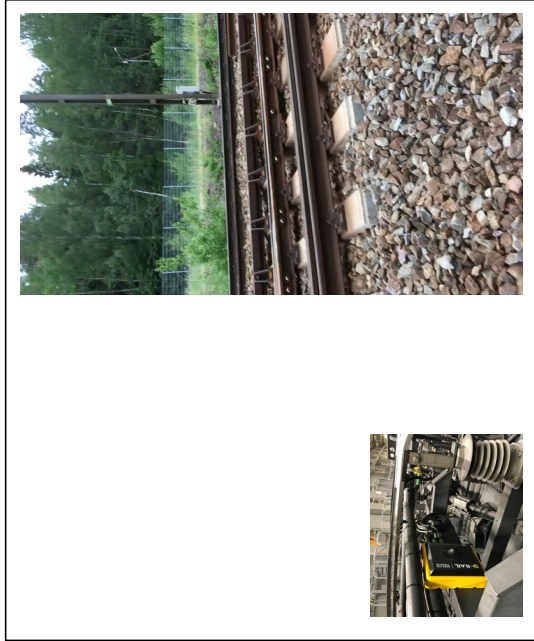
green cargo

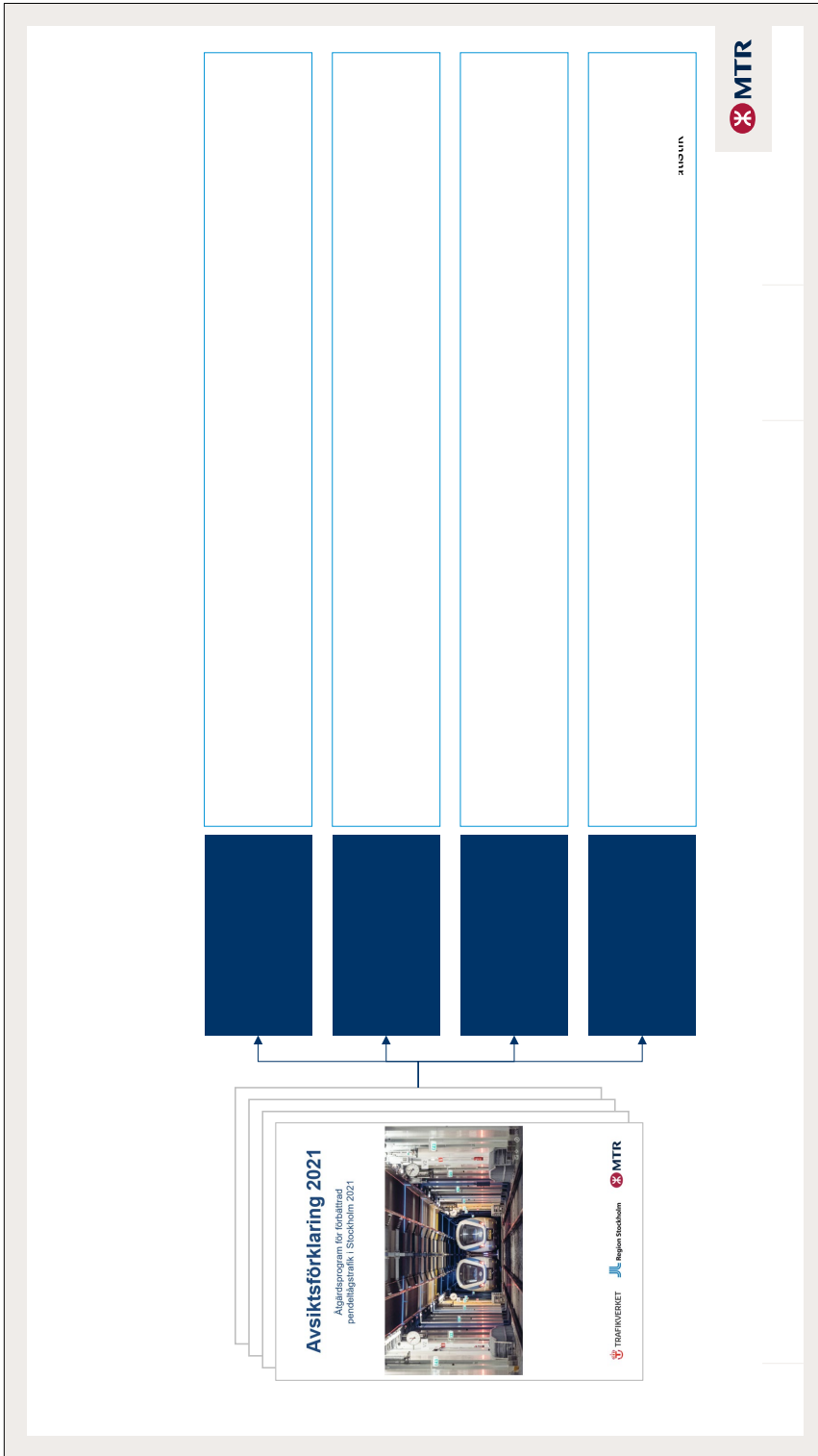
Bilder visade av Mats Johannesson, MTR Pendeltågen

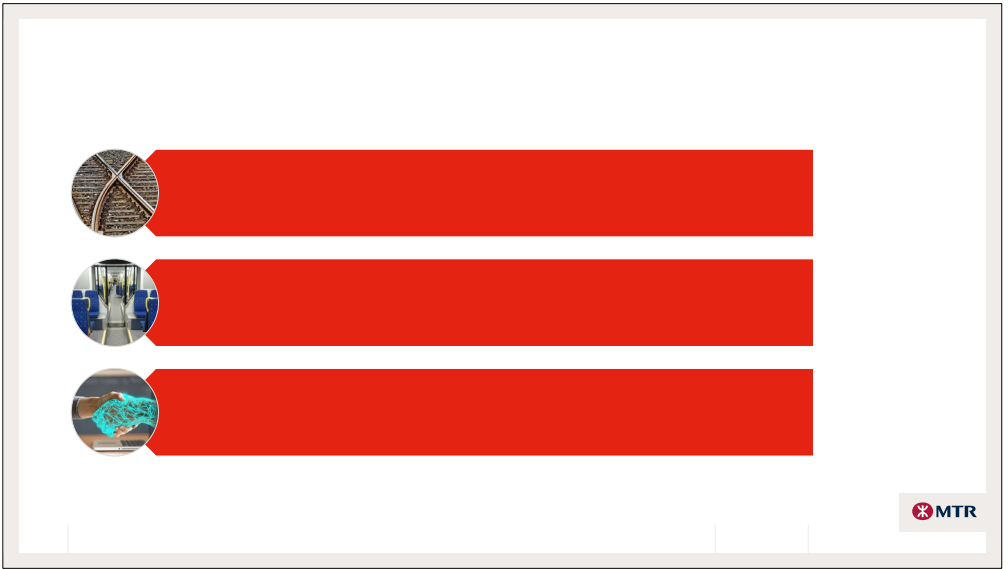




in







2018/19:RFR1	FINANSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 8 november 2018
2018/19:RFR2	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om finansiell stabilitet den 5 februari 2019
2018/19:RFR3	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om transportsektorns bidrag till att uppfylla klimatmålen
2018/19:RFR4	SKATTEUTSKOTTET En utvärdering av personalliggarsystemet
2018/19:RFR5	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 7 mars 2019
2018/19:RFR6	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning den 2 maj om Riksbankens rapport Redogörelse för penningpolitiken 2018
2018/19:RFR7	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om Finanspolitiska rådets rapport Svensk finanspolitik 2019
2018/19:RFR8	KULTURUTSKOTTET Att redovisa resultat – En uppföljning av regeringens resultatredovisning av utgiftsområde 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid
2018/19:RFR9	SKATTEUTSKOTTET Skatteutskottets utvärdering av personalliggarsystemet
2018/19:RFR10	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om skogen som resurs och livsmiljö

2019/20:RFR1	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 24 september 2019
2019/20:RFR2	UTBILDNINGSUTSKOTTET Seminarium om livslångt lärande
2019/20:RFR3	KULTURUTSKOTTET Att redovisa resultat
2019/20:RFR4	UTBILDNINGSUTSKOTTET Regeringens resultatredovisning för UO15 och UO16 – utbildningsutskottets uppföljningar 2012–2018
2019/20:RFR5	FINANSUTSKOTTET Hur påverkas den finansiella stabiliteten av cyberhot, fintech och klimatförändringar? En översikt av forskning, aktörer och initiativ
2019/20:RFR6	NÄRINGSUTSKOTTET Uppföljning av beslutet att bilda Sveriges export- och investeringsråd
2019/20:RFR7	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om finansiell stabilitet den 29 januari 2020. Fintech och cyberhot – Hur påverkas den finansiella stabiliteten?
2019/20:RFR8	ARBETSMARKNADSUTSKOTTET, KULTURUTSKOTTET, SOCIALFÖRSÅKRINGSUTSKOTTET, SOCIALUTSKOTTET, UTBILDNINGSUTSKOTTET Offentlig utfrågning på temat psykisk hälsa i ett Agenda 2030-perspektiv
2019/20:RFR9	UTBILDNINGSUTSKOTTET Öppen utfrågning inför den forskningspolitiska propositionen
2019/20:RFR10	TRAFIKUTSKOTTET Mobilitet på landsbygder – forskningsöversikt och nulägesbeskrivning
2019/20:RFR:11	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Forskarhearing om den representativa demokratins utmaningar i polariseringens tid
2019/20:RFR:12	CIVILUTSKOTTET Civilutskottets offentliga utfrågning om överskuldssättning
2019/20:RFR:13	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om den aktuella penningpolitiken 10 mars 2020

2020/21:RFR1	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 20 oktober 2020
2020/21:RFR2	SOCIALFÖRSÄKRINGSUTSKOTTET Uppföljning av tillämpningen av gymnasireglerna
2020/21:RFR3	NÄRINGSUTSKOTTET Sveaskogs samhällsuppdrag om markförsäljning – en uppföljning
2020/21:RFR4	NÄRINGSUTSKOTTET Artificiell intelligens – Möjligheter och utmaningar för Sverige och svenska företag
2020/21:RFR5	TRAFIKUTSKOTTET Punktlighet för persontrafik på järnväg – en uppföljning
2020/21:RFR6	SOCIALFÖRSÄKRINGSUTSKOTTET Digitalt seminarium om uppföljningen av tillämpningen av gymnasireglerna den 26 november 2020
2020/21:RFR7	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Lantbrukets sårbarhet – en uppföljning
2020/21:RFR8	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om finansiell stabilitet – Risker i kölvattnet efter covid19-pandemin
2020/21:RFR9	SOCIALUTSKOTTET Digital offentlig utfrågning med anledning av Coronakommissionens delbetänkande om äldreomsorgen under pandemin
2020/21:RFR10	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 16 mars 2021
2020/21:RFR11	CIVILUTSKOTTET Uppföljning av lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter – hur har lagen fungerat för resenärerna?