

Trafikutskottets offentliga utfrågning
den 8 december 2011 om järnvägens
vinterberedskap

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-86673-28-4
Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2012

Förord

Flera års vintrar med mycket snö, sträng kyla och kraftiga snöoväder har utsatt landets resenärer och transportföretag för svåra påfrestningar. Problemen har varit särskilt stora i tågtrafiken, där bl.a. trafikstopp, försenade och inställda tåg samt växel- och signalfel har varit vanligt förekommande. Trafikutskottet har mot den bakgrunden ordnat offentliga utfrågningar såväl vintern 2009/10 som vintern 2010/11 för att få problemen belysta, men också att möjligheter redovisas som kan göra tågtrafiken mer robust och driftsäker inför framtida snörika vintrar.

För att följa upp beredskapen och vidtagna åtgärder inför vintern 2011/12 ordnade trafikutskottet den 8 december 2011 en offentlig utfrågning om järnvägens vinterberedskap för person- och godstrafik. Vid utfrågningen medverkade.

Jan Pettersson, chef för verksamhetsområde underhåll vid Trafikverket

Jan Forsberg, verkställande direktör för SJ AB

Mikael Stöhr, verkställande direktör för Green Cargo AB

Peder Wadman, verkställande direktör för Branschföreningen Tågoperatörerna

Lars Yngström, vice ordförande för Branschföreningen Tågoperatörerna

Jan-Eric Nilsson, professor vid Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

Carina R Nilsson, Logistikforum

Madeleine Raukas, tf. verkställande direktör för SL

Per-Ola Fällman, ombudsman Seko.

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

Stockholm i februari 2012

Anders Ygeman

Trafikutskottets ordförande

Göran Nyström
Kanslichef

Hur kommer tågtrafiken att gå i vinter?

Program för offentlig utfrågning om järnvägens vinterberedskap för person- och godstrafik

Datum: Torsdagen den 8 december 2011

Tid: 9.00–12.00

Plats: Skandiasalen

9.00 Inledning, trafikutskottets ordförande Anders Ygeman

9.05 **Trafikverket**

Jan Pettersson, chef för verksamhetsområde underhåll

9.15 **SJ AB**

Jan Forsberg, verkställande direktör

9.25 **Green Cargo AB**

Mikael Stöhr, verkställande direktör

9.35 **Branschföreningen Tågoperatörerna**

Peder Wadman, verkställande direktör, och Lars Yngström, vice ordförande

10.05 **Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI**

Jan-Erik Nilsson, professor

10.15 **Logistikforum**

Carina R Nilsson, Logistikforum

10.25 **Svensk kollektivtrafik/SL**

Madeleine Raukas, tf. verkställande direktör SL

10.35 **Seko, Facket för service och kommunikation**

Per-Ola Fällman, ombudsman

10.45 **Frågestund**

11.55 Avslutning, trafikutskottets vice ordförande Jan-Evert Rådhström

Stenografisk utskrift från trafikutskottets offentliga utfrågning den 8 december 2011 om järnvägens vinterberedskap för person- och godstrafik

Ordförande under utfrågningen var Anders Ygeman (S), och vice ordförande var Jan-Evert Rådström (M).

Ordföranden: Jag vill ta tillfället i akt och hälsa alla välkomna till trafikutskottets offentliga hearing om hur tågtrafiken kommer att fungera i vinter.

Tyvärr har det här blivit något av ett årligt återkommande event i trafikutskottets regi. Vi får väl hoppas att vi med denna hearing också kan avsluta den traditionen. Det här är den tredje på raken, och vi hoppas slippa en upprepning av de senaste årens vinterkaos. Vi hoppas att det ska fungera betydligt bättre den här vintern än tidigare vintrar. Jag överdriver nog knappast när jag säger att vi i utskottet och resenärerna är djupt oroade över den situation vi har haft under de två senaste vintrarna, och vi ser med oro fram emot den här vintern. Minnena av folk som blir evakuerade på banvallar, inställda tåg och kraftiga förseningar, samt uppmaningar om att ha med termos, täcke och matsäck om man ska åka tåg i jultrafiken förskräcker.

Vi vill från utskottets sida säkerställa att vi gör allt som står i vår makt för att detta inte ska upprepas och att Sverige kan få den tågtrafik som vi anser att resenärerna och medborgarna är förtjänta av, nämligen en bra och fungerande tågtrafik där man kan lita på att tågen kommer, och att de kommer i tid och där tågen därmed kan konkurrera med andra trafikslag.

Därför finns ett antal berättigade frågor att ställa till dem som har det yttersta ansvaret för tågtrafiken jämte oss i det politiska systemet. Det är följande frågor: Finns det tillräcklig kapacitet i järnvägsnätet i form av spår, dubbelspår och mötesplatser för att klara de problem vi ställs inför? Finns det tillräckliga beslut om ytterligare kapacitet som står i paritet med det ökande resandet? Finns de ekonomiska resurser som krävs för att undvika förra årets och förrförra årets kaos? Finns de personella resurserna och den nödvändiga kompetensen? Finns den materiel som krävs för att undvika att situationen upprepas? Dessa och fler frågor hoppas jag att vi kommer att få svar på under dagens hearing.

Med den inledningen tänkte jag börja med att lämna över ordet till Jan Petersson, chef för verksamhet och underhåll på Trafikverket.

Jan Pettersson, Trafikverket: Jag är chef för underhållsverksamheten för de statliga vägarna och järnvägarna.

Det känns bra att få komma hit och presentera de åtgärder vi nu har planerat inför den kommande vintern. Ja, inför den kommande vintern – vi är de facto redan inne i vintern. Vi definierar vinter från och med oktober inom Trafikverket. Jag tänker prata om våra åtgärder.

Vi har haft två riktigt tuffa vintrar. Det är två vintrar som har bestått av mycket snö, långa köldperioder och framför allt kraftiga vindar. Kraftiga vindar kombinerat med snö är något som vi som sysslar med underhåll inte tycker är bra. Det skapar stora bekymmer för oss. Vi kan ha stora insatser, vi kan röja undan snö, men med kraftiga vindar blir det en inte särskilt långvarig effekt. De två vintrarna har varit kämpiga för oss. Nu har vi naturligtvis förberett oss inför en kommande vinter, och vi gör inte annat än att vi förbereder oss för att det blir en till riktigt tuff vinter. Vi har gjort våra erfarenheter och gjort olika förstärkningar, som jag nu kommer att presentera.

Jag kommer att prata om framför allt fyra ämnesområden. Det första ämnesområdet handlar om ökad förmåga att hantera kris. När vi har kris är det oftast inte fråga om en kris som varar en, två eller tre timmar eller ett dygn. De två senaste vintrarna har visat att krisen kan pågå flera dygn upp till en vecka. Här är det viktigt att vi har en organisation, att vi tillsammans med våra operatörer och entreprenörer har organisationer som är uthålliga, som orkar hålla i en kris under en längre period. Vi har inför den här vintern förstärkt vår krisorganisation och förstärkt vår ledningsorganisation inom flera olika segment inom Trafikverket. Vi har naturligtvis tillsammans med våra entreprenörer och operatörer också säkerställt att vi är överens om hur vi definierar våra mål, vad det är vi vill uppnå, så att vi är på det klara med vad vi talar om när vi talar om olika eskaleringsnivåer. Det är en viktig del att säkerställa att vi har uthålliga organisationer.

Nästa punkt handlar om att framför allt säkerställa att rätt personer och rätt utrustningar finns på rätt plats runt om i landet när det väl bränner till vid ordentliga snöoväder. Vi har nu inför den här vintern säkerställt att vi har mer resurser att få ut till våra spår. Där tänkte jag visa den här bilden.

Vi har kontinuerligt en grundbemanning som består av ett antal maskiner och ett antal personer spridda runt om i landet för att säkerställa att det finns en god vinterjärnvägshållning. Vi har utifrån våra erfarenheter från de två senaste vintrarna sett att det inte räcker. Vi måste snabbt få in mer resurser. Vi har kontrakterat in 400–500 extra personer som vi snabbt kan få ut i våra spår och i våra anläggningar för att få undan snö och is. Vi har också kontrakterat ett antal snöröjningsresurser, snöröjningslok, för att snabbt få undan snö.

Att vi satsar mycket på att få ut många personer på järnvägen visar att det i mångt och mycket fortfarande handlar om handkraft att få undan snö och is. Det finns en känslig punkt i vårt system, nämligen våra växlar. Jag kommer att prata lite grann om våra växlar. Växlarna är en känslig punkt. När tågen passerar växlarna durrar det till i tågen, och då tömmer oftast tågen sin stora islast rakt över växlarna. Det är inte fråga om några fåtal kilon is som dundrar

ned över växlarna, utan det är ett antal ton is som faller ned över växlarna. Här är det viktigt att vi snabbt får ut resurser som kan få undan is- och snömängderna.

Det handlar mycket om att få fler personer och fler maskiner ut i spåren. Men vi har också jobbat mycket tillsammans med våra operatörer, framför allt på godssidan, för att bli överens om hur vi ska röja våra depåer. Hur ska vi prioritera snöröjningen? Vi ska gå på rätt ytor vid rätt tillfällen i de stora depåområdena så att våra godsoperatörer snabbt kan få ut sina vagnar från sina depåer. Det här är en viktig del, och den har vi gått igenom tillsammans med våra operatörer.

En annan viktig del för oss som upphandlande myndighet är att säkerställa att vi har väl fungerande entreprenörer och att vi har en sådan uppföljning att vi säkerställer att vi får det vi har köpt. Vi kommer att utöka vår kontrollverksamhet ute bland våra entreprenörer för att verkligen säkerställa att de levererar enligt det kontrakt som gäller. Det är mycket fokus på att få ut fler personer och maskiner i spåren.

Nästa punkt är fokus på att få en bättre rustad anläggning. Vi har i dag en anläggning som är i stort behov av reinvesteringar, och vi har ett eftersläpande underhållsbehov för våra anläggningar. Vi har fokuserat mycket på att förstärka, återigen, våra växlar, att få till bättre växlar, säkerställa att de växlar vi har fungerar på ett bra sätt och säkerställa att de är skyddade på ett bra sätt. Jag nämnde exemplet när tågen tömmer sin islast över växlarna. Vi ska ha snöskydd över växlarna så att de inte slås sönder när isen dimper ned över växlarna. Det har vi genomfört ett stort program för.

Vi har också gått vidare med att trädsäkra våra järnvägssträckor. Det innebär att vi utökar röjningsbredden längs järnvägslinjerna, så att vi undviker att träd blåser ned över spåren eller att snötyngda träd viker sig ned över spår- och kontaktledningarna och stoppar trafiken. Det här har redan burit frukt, inte minst i samband med stormen för en vecka sedan. Om vi inte hade startat trädsäkringsprogrammet på ett bra sätt hade vi fått ännu större problem än vad det blev.

Nästa punkt är våra kontaktledningar, att säkerställa att våra kontaktledningar är i gott skick så att vi undviker att de faller ned eller rivs ned. Här är det naturligtvis viktigt att vi samarbetar med våra operatörer så att de har bra fungerande lok med bra strömvtagare som är moderna och funktionella, så att de inte bidrar till att riva ned kontaktledningarna. Där har våra operatörer gjort en mycket bra insats inför vintern, och därför tror vi att det blir en bättre situation inför vintern.

Vi har också etablerat ett antal snöstaket, framför allt uppe i norr med mycket fokus på Malmbanan, för att undvika snö- och drevsituationen som blåser igen våra spår.

Det här är de viktiga saker vi har gjort för att förbättra vår utrustning.

Jag vill också nämna information. Det är mycket viktigt att vi snabbt och på ett bra sätt får ut information till resenären som står på perrongen och väntar på tåget. Här har vi inte varit tillräckligt bra. Vi har fokuserat på att

dels förbättra våra informationsanläggningar i väntsalar och på perronger, dels förbättra våra system så att vi snabbt får ut bättre information till resenären som står på perrongen. Vi har bland annat etablerat ett datoriserat utrops-system så att man mer tydligt kan höra våra budskap i väntsalar och på perronger. Vi tror att det är en viktig sak. Står man som resenär och väntar på perrongen och inte får ett bra besked vågar man inte lämna perrongen. Vi tror i stället att om resenären får mer tydliga och bra besked blir det en bättre situation för resenären. Man behöver inte stå kvar på perrongen och inte våga lämna perrongen. Det är mycket viktigt, och vi har arbetat intensivt för att förbättra detta. Vi är inte fullständigt framme här, och vi har mer att göra. Det finns stora behov av investeringar i våra anläggningar.

Sist men inte minst, kanske det viktigaste, finns det en ökad branschsamverkan. Trafikverket, största beställande myndighet inom verksamheten, har ett stort ansvar att säkerställa att vi har en god samverkan mellan operatörer, entreprenörer och Trafikverket. Vi har fokuserat mycket på att etablera grupperingar där vi sätter oss ned tillsammans med beslutande personer från operatörerna, till exempel SJ och Green Cargo, och entreprenörerna, till exempel Infranord och Strukton, och tydligt går igenom veckovis hur kommande vecka ser ut och vilka utmaningar som finns. Hur ser till exempel vädervarningar ut? Vi ska vara överens om hur vi ska stå på tå för att etablera en bättre verksamhet den kommande veckan. I detta arbete ligger också att analysera den vecka som har varit. Hur har systemet fungerat? Hur har tågen gått? Vad kan vi göra bättre här och nu? Detta är en mötesform som är etablerad från och med oktober i det nya Trafikverket. Vi ser att det redan bär frukt på ett bra sätt. Se inte minst nu på stormen alldeles nyss. Då hade vi en mycket god dialog inför hur stormen skulle hanteras. Vi har nu också ett oväder på gång till i morgon med kanske det riktiga stora snöovädet inför den här vintern. Vi hade ett möte i går där vi diskuterade hur vi gemensamt står på tå och säkerställer att vi på ett bra sätt får fram våra tåg. Detta är viktigt.

Vi är också överens med våra operatörer om hur vi ska reducera trafik, hur vi ska undvika att vi inte skickar in fler tåg in i ett system om det är en krissituation. Här har vi förberett ett arbete där vi har en reduceringsplan så att vi är helt överens om vilka tåg som i första hand ska ställas in om vi måste gå upp i en krisnivå. Det är viktigt att det finns ett planerat reduceringsarbete. Det värsta som kan hända i en krissituation är att vi fortsätter att skicka in tåg i tågssystemet som innebär att det kan bli stopp ute på linjen och folk måste evakueras från tågen ute på linjerna. Det är inte bra. Därför har vi inför den här vintern säkerställt ett planerat reduceringsarbete tillsammans med våra operatörer.

Det här var ett axplock av de viktigaste sakerna vi gör inför vintern när det gäller att förbereda oss inför verksamheten. Vi tror att det kommer att innebära att vi kommer att ha en bättre situation. Men, naturligtvis, om vi får en ytterligare vinter som innebär att det är den värsta vintern på 100 år kommer vi säkert att ha bekymmer. Så är det. Vi har en anläggning i behov av att

rustas mer. Men vi är övertygade om att de här insatserna kommer att leda till en bättre situation.

Ordföranden: Vi tackar Jan Pettersson för det, och jag lämnar ordet till Jan Forsberg, vd för SJ AB.

Jan Forsberg, SJ AB: Det känns bra att få vara i trafikutskottet igen för tredje gången. Vi har viktiga frågor att stämma av med varandra.

Jag ska ge en bild av vad SJ har jobbat med. Redan efter vintern 2010, i april 2010, sade jag att vi hade identifierat ett 80-punktsprogram med de erfarenheter och kunskaper vi fick den vintern för att stärka vår organisation, stärka tågmateriel och göra mycket annat tillsammans med bland annat Trafikverket så att järnvägstrafiken kan fungera så bra som möjligt vid den typen av väderlek. Jag ska ge några exempel på vad vi har gjort.

Vi hörde från Trafikverket att när spåren inte röjs drar tågen på sig snö som fryser till is. Ett tåg fungerar ungefär som en dammsugare när det far fram i 200 kilometer i timmen längs spåren. Det blir vakuum under tåget, snön sugas upp, fastnar och fryser till is. 30 ton is kommer ett X 2000-tåg in med efter arbetsdagens slut som ska smältas bort. Vi har förbättrat avisningsmetoderna och kapaciteten. I fjol tog det åtta timmar att smälta av isen, vilket betyder att om tåget kommer in klockan 22 och sedan åtta timmar har gått är det dags att åka ut och jobba igen. Det tar nu mindre än tre timmar. På så sätt har vi också tid att sköta om tåget på natten.

Den andra delen är att vi jobbat med stora teknikförbättringar, byggt in bromssystem, elsystem- och vattensystem. Allt detta sitter dessvärre under tåget. Vi skyddar systemen så långt det över huvud taget är möjligt. Det kommer att ge avsevärt färre vinterskador.

Vi har etablerat en beredskapsorganisation på ledningsnivå som finns i drift året runt dygnet runt. När som helst på dygnet när det inträffar någonting träder organisationen i kraft för att hjälpa verksamheten att fatta rätt beslut och göra rätt prioriteringar.

Vi har infört vintertidtabell, som innebär att vi reducerar trafiken i antalet avgångar med 10–15 procent. Varför gör vi det? Jo, därför att när det blir besvärligt på spåren kan man naturligtvis inte köra lika många tåg som när solen skiner. Så är det även på vägarna. Vi ser alla när man åker bil att trafiken går avsevärt sämre- och långsammare, köerna ökar. Av det skälet måste vi naturligtvis också dra ned på tågtrafiken på spåren under vintern. Däremot kan vi köra längre tåg. Antalet platser behöver inte bli lika mycket reducerat. Det här kommer att göra tidtabellen mer robust. Vi får dessutom tågreserver över som vi kan sätta in i händelse av att fordon går sönder.

Vi har jobbat med att träna all vår frontlinjepersonal i att ta hand om resenärerna i störda lägen – för att hjälpa till med byten, för att hjälpa till med information, för att ta hand om alla de problem som uppstår efter bästa förmåga.

Vi bemannar alla våra butiker på de större stationerna dygnet runt. Kundtjänst finns på plats dygnet runt i händelse av att vi går in svårt väder. Vi har tillsammans med Trafikverket tittat på hur vi gemensamt ska få ut informationen till de resande på ett sådant sätt att man innan resan påbörjas kan få information om att det är ett förändrat läge beroende på vad som händer väderleksmässigt.

Det handlar också om att rusta fordonen. Här är det en bild som visar hur vi har jobbat de senaste fem sex sju åren och vad vi kommer att göra framåt. Vi har ökat underhållsinsatserna för vår fordonsflotta med över 200 miljoner kronor per år. Vi har under perioden 2005–2010 investerat ungefär 1 miljard i förbättrad teknik, förbättrad komfort och mycket annat. Vi kommer under nästa år fram till 2015 – för att ta X 2000 som ett exempel – att investera ytterligare nästan 1 miljard i teknik och vintersäkringsåtgärder för att tågen ska gå så bra som det över huvud taget är möjligt. Det ska inte hänga på att fordonstekniken faller ur i händelse av tufft väder. Vi har investerat en halv miljard i att rusta det vi kallar våra loktåg. Ni ser dem här. De är inte bara ommålade på utsidan utan de har fått en renovering interiört och tekniskt, som innebär att de tågen så långt det är möjligt är vintersäkrade för stora ismassor, snöskador, bromssystem och mycket annat. Dessutom är de betydligt trevligare att åka i efter upprustningen, och vi har fått ungefär 10 procent fler sittplatser tack vare ombyggnationen. Det gör att vi kan transportera lika många fler människor vid behov.

Den tredje delen för fordon innebär att vi har investerat, som de flesta av er känner till, 2 miljarder i 20 nya snabbtåg som ska komplettera X 2000. De tågen skulle ha varit i trafik för en tid sedan men har av tekniska skäl som hänger ihop med ERMTS-systemet på spåren blivit lite försenade. De har blivit försenade därför att tekniken mellan tåg och signalsystem håller på att stämmas av. Vi hoppas att tågen kan sättas i trafik under första kvartalet, kanske redan tidigt under första kvartalet. Tågen är byggda så att de är så vintersäkra som det över huvud taget går. Jag vågar utifrån de garantier vi har fått från tillverkaren påstå att det inte finns något tågssystem som kan uppvisa bättre egenskaper i vinterväder än de tågen – bara så att ni vet det! Det betyder inte att de går felfritt oberoende av vad som händer, men det betyder att det i alla fall inte finns något bättre att sätta in på spåren i händelse av att vi ser en vinter likadan som den i fjol. På dessa tåg kan man inte bara åka bekvämt, utan det finns alla moderna informationsmöjligheter med infotainment och mycket annat som gör att man kan få information, arbeta, underhålla sig och se vad som händer och sker längs resan. Det är viktigt när det blir störningar.

Det här är Sveriges modernaste och miljövänligaste tåg. Det förtjänar att understrykas, även om det är vinter.

Det är inte alltid lätt att leva upp till människors förväntningar om information. Men vi har lagt ned otroligt mycket energi och kraft på att bli duktiga på det. Det är inte bara det att vi har stärkt vår organisation, utan vi har också kommit fram med nya tekniska möjligheter. Jag ska på nästa bild visa

en mobilapplikation som man kan ladda ned i sin intelligenta telefon. Det innebär att man kan följa de tåg som man är intresserad av för att få se hur de tar sig fram på spåret innan resan, under resan och efter resan. Man kan som pendlare prenumerera på sms för att få information om just det tåg som man pendlar med för att se hur trafikläget är, om man så önskar. Det har införts och testats i Mälardalen, och vi har fått god respons.

Vi har installerat nya automater i Mälardalen som möjliggör förenklingar när det gäller att köpa biljetter och få annan service.

Samarbetet med Trafikverket kan inte nog understrykas. Man måste komma ihåg att järnvägen är unik i det avseendet att det inte finns något annat transportslag där infrastrukturen och själva tågresan är så intimt sammanknippad. Jämför med ett flyg som behöver en start- och landningsbana på två kilometer. Vår start- och landningsbana startar vid resans början och slutar vid resans slut. Det är kombinationen av fungerande infrastruktur och ett fungerande fordon som blir betyget åt järnvägen. Det ska man aldrig glömma bort. Där är järnvägen unik. Därför är det extremt viktigt att också spåren och underhållet av spåren och deras kapacitet finns där och sköts på ett bra sätt. Det ska vi återkomma till.

Här ser ni en bild av applikationen som kan laddas ned i telefonen – SJ:s kundapp. Den lanserades den 28 september. Det har varit ett stort intresse redan från början. Efter bara några veckor var 75 000 nedladdningar gjorda. Jag skulle gissa att vi har långt över 100 000 per dags dato. Det har blivit ett uppskattat sätt att få information om just de tåg man själv är intresserad av. Applikation den är såklart kostnadsfri.

Frågan som alla har på sina läppar är om SJ är redo för en liknande vinter. Ja, det är klart att vi är det. Det är extremt viktigt att alla har klart för sig att järnvägen inte är något undantag i transportbranschen. Det är inte på det sättet att tåg går lika bra i alla lägen. Det gör inget annat transportslag. Jag var på konferens i Bryssel för några veckor sedan, och det är något som alla instämmer i. Det är viktigt att människor har rätt förväntansnivå i fråga om vad järnvägen kan prestera när det är extremväder. Ställs flyg, båtar och biltrafik in är det också problem på spåren. Så enkelt är det. Däremot ska vi som arbetar i branschen se till att det blir så bra som möjligt utifrån de förutsättningar som finns.

Den sista summeringen i detta är att vi har satsat mer än 200 miljoner kronor under de två åren på inte bara fordonsteknik utan också för att stärka vår organisation. Trafikledningen är egentligen spindeln i nätet i en tågoperation. Vi har stärkt den med över 40 personer som bara ägnar sig åt att ta hand om trafikstörningarna utifrån ett kundperspektiv för att ge information ut till alla som jobbar i SJ:s frontlinje och de som reser. Det är en organisation som arbetar dygnet runt året runt och finns till stödes i alla olika lägen. Vi har dygnetruntjourer överallt i verksamheten. Vi är mycket snabbare på att mobilisera i dag än vad vi någonsin har varit. Vi har avtal med bemanningsföretag som innebär att vi kan dubblera vår callcenterkapacitet, dit människor ringer och förhör sig om läget, inom 24 till 48 timmar. Vi kan dubblera vår stations-

kapacitet inom 24 timmar för att sätta ut människor på stationer som kan ge service och information och hjälpa människor till rätta när det blir svåra trafiksituationer.

Vi har genomfört beredskapsövningar i egen regi och tillsammans med Trafikverket och andra för att träna på störda lägen och hur man hanterar besvärliga situationer. Vi har gått igenom våra fordon tekniskt och gjort nästan det mesta som kan göras. Det blir aldrig riktigt klart, men vi har gjort oändligt mycket. Vi har förbättrat våra interna processer i det avseendet för att vara betydligt bättre skickade att hantera situationen. Svaret på den föregående frågan är att vi är beredda på en vinter lik den förra; däremot säger jag inte att järnvägstrafiken kommer att fungera perfekt. Det gör inget annat transportslag heller. Men vi kan erbjuda människor en betydligt bättre resa. Det är vårt mål.

Mikael Stöhr, Green Cargo: Tack för möjligheten att komma hit, för min del för andra gången, och prata godsjärnväg! Det tycker i vart fall jag är det roligaste som finns att prata om, därför tar jag alla tillfällen i akt. Jag tycker att det är väldigt kul att få vara här.

Mina tio minuter tänkte jag i dag dela upp på tre punkter. Först lite om Green Cargo, i och med att vi kanske inte är lika kända för gemene man som SJ. Huvuddelen handlar såklart om vad vi har gjort inom godsjärnvägen för att förbereda oss för vintern. Sedan avslutar jag med lite grann om hur vi ser på förutsättningarna för framgång inom godsjärnvägen. Då kommer jag att upprepa en del av det som redan är sagt av kollegerna på Trafikverket och SJ. Det var med viss glädje jag hörde att vi låter ganska samstämmiga redan innan jag har börjat prata.

Vi har en bild av Green Cargo i ett nötskal. Det är en schematisk översikt över Green Cargo. Vi har 468 lok och vi flyttar varje dag året om ungefär 10 000 godsvagnar runt om i Sverige, från norr till söder. Vi har ett godsjärnvägsnät som täcker hela Sverige, vilket gör oss unika.

Vi kör två olika typer av tåg. Systemtåg känner man igen som resenär, det vill säga att vi har ett lok och ett antal vagnar. Vi åker från en kund till en annan eller från en kund till en hamn eller en terminal. Det är ett obrutet tåg. Huvuddelen av det vi gör är däremot det vi kallar för nätverkståg eller vagnslasttåg. Vi samlar upp vagnar runt omkring i landet på industrier och i handel, kör till en rangerbangård och bygger om tåget, beroende på vart vagnarna ska. Vi bygger nya tåg och åker iväg till kunder, hamnar eller terminaler.

Här kan man även som lekman förstå betydelsen av rangerbangården i godsjärnvägens system, som är kranskärlet. Om bangården inte fungerar eller inte är öppen klappar vår trafik ganska snabbt ihop, givet att vi inte åker från a till b utan i princip alla våra vagnar passerar en rangerbangård för att byggas om och flyttas på.

Det var kort om Green Cargo.

Vi har också förberett oss för vintern. Vi tror väl, precis som alla andra här, att det kommer att bli vinter i Sverige igen och att det är lika bra att förbereda sig. Vi har paketerat våra förberedelseinsatser i tre kartonger:

- utbildning av egen personal
- tillsättning av extra resurser
- samverkan med andra aktörer på järnvägen, både andra operatörer och Trafikverket.

Vi har haft en väldigt praktisk inriktning på våra förberedelser i Green Cargo. Någoting vi har lärt oss av de två senaste vintrarna och av vår verksamhet generellt är att det sitter i detaljerna. Det sitter i att få ut kunskapen och att få ut verksamheten till våra 2 000 anställda som jobbar inom godsjärnvägen och se till att vi kan lösa problemen, i bästa fall innan de ens uppstår. Vi har haft en väldigt praktisk inriktning på våra förberedelser.

Tittar man på vad vi har gjort inom utbildning kan man se att vi har drivit ett antal stora projekt under sommaren och hösten. Vi har drivit en vinterdialog, som vi kallar det, där vi på temat ”Så förbereder vi oss för vintern” har haft en genomgång med alla medarbetare som jobbar inom godsjärnvägsdelen. De har fått tillfälle att stanna upp och på ett strukturerat sätt fundera på frågan: Hur kan jag personligen bidra till att Green Cargo blir bättre den här vintern än förra vintern? Vad kan jag ta ansvar för på min nivå, och vad behöver jag av min chef för att få utrymme att ta det ansvaret?

Utifrån den här dialogen som vi har haft under hösten har vi summerat upp till handlingsplaner lokalt. Det är lite olika vad man behöver göra på bangården i Borlänge och i Hallsberg eller inom kundservicen i Hallsberg för vår del. Vi har valt att anpassa det väldigt specifikt efter individerna.

Vi har också haft schemalagd utbildning för all trafikpersonal. Över 3 200 mantimmar har vi investerat under hösten i att utbilda trafikpersonal i hur vi fungerar på vintern och hur vi kan fungera bättre på vintern. Då handlar det inte om några stora, fina power point-övningar, utan det är extremt praktiskt. Hur fungerar ett lok på vintern? På vilket sätt fungerar ett godslok annorlunda när det är kallt än när det är varmt? Vad innebär det för mig som operatör? Vad behöver jag göra annorlunda? Hur fungerar vagnsyning? Vad behöver vi tänka på när det är mycket snö på bangården, för det kommer det att bli? Hur ska vi fungera annorlunda? Det är den sortens väldigt praktisk utbildning.

Det är klart att det här är kunskap som inte är ny för oss. Vi har den, men vi har efter ett antal gröna vintrar kanske ett stort behov av att steppa upp och se till att vi alla i hela företaget blir medvetna om att det fungerar på ett annat sätt när det är vinter. Det har vi lagt väldigt mycket tid på praktiskt.

Vi har tagit fram och distribuerat olika manualer med det ena namnet *finare* än det andra: *Heta tips och kalla fakta*, som vi har tagit fram själva, och *Tillsammans blir vi bättre*, som vi har tagit fram tillsammans med Trafikverket. Det är också på en väldigt praktisk nivå. Tanken är att personalen i princip ska kunna ha dem i benfickan. När man går ute på bangården och undrar något ska man kunna få ett svar. Det är just för att få ut informationen i vårt

system så långt ut till personalen vi kan. Vi såg väldigt tydligt under förra vintern att på de ställen där vi kan agera resolut direkt när problemen börjar blir vi mycket bättre än om vi väntar på befälsordningen.

Extra resurser tillsätter vi också när det blir vinter. I Green Cargo-land har vi vintern definierad från den 1 november – lite senare än Trafikverket – till den 31 mars. Oavsett väderlek har vi då vinterverksamhet. Det innebär att vi tillsätter ett antal extra resurser när det gäller lokväxlare. Vi har i år som tidigare år gått igenom våra avisningsanläggningar och sett till att vi har mer kapacitet för avisning i år än vi har haft tidigare år. Vi jobbar hårt med de fyra driftsnivåer som vi etablerade förra året, från grön till röd beroende på hur stor störningen är. Det är också koordinerat med Trafikverket så att vi ska kunna prata med varandra. När sätter vi in extra resurser, när gör Trafikverket det och hur blir det synkroniserat?

Samverkan med andra tror jag, som tidigare talare har sagt, är den enskilt absolut viktigaste punkten. Min bedömning är att både vi på Green Cargo och kollegerna som är aktörer i branschen i år har tagit det på allvar på ett helt annat sätt. Jag upplever att Trafikverket har tagit ett antal väldigt fina initiativ för att se till att hålla ihop branschen. För vår del har det bland annat inneburit snöröjningsmöten. Vi har genomfört snöröjningsmöten tillsammans med Trafikverket på de 25 viktigaste bangårdarna. Det är samma sak här. Det har varit en lokal övning, ingenting vi gör centralt på ett huvudkontor. Ut på respektive bangård! Vad innebär det praktiskt för oss på plats här? Det är olika från bangård till bangård. Det är gubbarna och gummorna där ute som ska göra det när det börjar snöa. Det har varit oerhört viktigt att hålla det lokalt.

Vi har också varit med i det arbete som Trafikverket nämnde, att se till att vi inte river lika mycket kontaktledning. Det har i mycket varit att titta över vår utrustning så att den är i så gott skick den någonsin kan vara inför vintern. Vi har också drivit ett antal testprojekt för att se vad vi kan göra på våra fordon för att bli bättre, det vill säga undvika att riva kontaktledningarna.

Underhållsverkstäder är det såklart också extremt viktigt för vår del att samverka med inför vintern. Det har vi gjort på ett helt annat sätt i år än vi har gjort tidigare. Vi har suttit i operativa möten varannan vecka med ett antal av våra viktiga underhållsverkstäder och gått igenom hur lokvärmeposterna fungerar, återigen på just den orten. För vår del är det väldigt lokalt. Jag är tillbaka till det nätverk där vi finns, från Kiruna ner till Ystad. Det blir en väldigt lokal affär, speciellt när det blir skarpt läge. Det blir väldigt annorlunda i Kiruna mot i Ystad.

Utbildning, extra resurser och samverkan, det är de tre kartonger som vi har paketerat våra insatser i inför den här vintern. Då kan man tycka: Gör ni inte det här varje år? Det är klart att komponenter av det här gör vi varje år. Det är en del av vår normala verksamhet. Det som skiljer i år från tidigare år är att vi har gjort mycket mer av det. Det är inte så att vi har uppfunnit ett nytt hjul på något sätt, men vi har valt att göra väldigt mycket mer av det vi tror behövs för att vi ska lyckas.

Det var lite kort om våra vinterförberedelser.

När det gäller förutsättningarna för framgång nämnde Jan Forsberg tidigare att det är viktigt att operatörer och infrastruktur hänger ihop. Jag kan inte mer än med glädje nicka. Det är precis samma syn som Green Cargo har på saker och ting. Ingen i det här systemet är bättre än den andre om inte hela kedjan håller ihop. Det kan inte nog betonas hur viktigt det är.

Det sägs att en bild säger mer än tusen ord. Därför tänkte jag avsluta med några bilder från Green Cargo-land. Hur ser det ut när man lämnar perrongen i Stockholm och kommer ut till de områden där godset åker på järnvägen?

Jag har en bild från Ådalsbanan i Långsele, tagen för ett par månader sedan, hösten 2011. På det här spåret kör vi pappersexport från Dynäs pappersbruk till kunder i Europa. Vi kör fem fullastade tåg i veckan, och Hector Rail kör tre fyra fullastade tåg i veckan á 2 000 ton ungefär. De rullar på de här spåren som man till och med som amatör kan se att det gäller att köra ganska försiktigt på om man ska hålla sig kvar på spåret.

Nästa bild är kanske lite ljus. Den är från bangården Tisken utanför Falun. Huvudspåret mellan Falun och Borlänge syns på ena sidan i bilden och sedan har vi ett sidospår där vi kör rundgångar med våra diesellok när vi behöver ta oss runt för att vända och komma tillbaka. Man ser spåret någonstans där nere i terrängen. Så ser det ut för våra förare när de kommer ut långt borta från plattformarna i Stockholm.

Man kan undra om vi här har grävt upp de två värsta exemplen. Det är tyvärr inte så. Vi har samlat på oss lite bilder på vad vår personal möter när de är ute och kör gods. Här är några bilder från söder till norr på hur infrastrukturen ser ut. Min tanke med att avsluta med den här bilden är bara att betona att Green Cargos position är att det är extremt viktigt att vi alla i branschen och från politiskt håll håller fokus på det som det i dag är fokus på, det vill säga underhåll och reinvesteringar, att underhålla det vi har, för det vi har ser ut så här.

Lars Yngström, Tågoperatörerna: Tack för inbjudan! Jag får väl dela ordförandens förhoppning att vi inte ska ses igen i de här sammanhangen. Jag heter Lars Yngström och är vice ordförande i Branschföreningen Tågoperatörerna, med särskilt ansvar för att föra de kanske mindre tågoperatörernas talan. Till vardags är jag också ansvarig för ett mindre järnvägsföretag, Tågåkeriet i Bergslagen, Tågab. Med här är också vd i Tågoperatörerna, Peder Wadman, som jag hoppas kommer till tals i frågestunden. Jag ska säga någonting om vinter.

Vad är nyheten? Är det en nyhet att det blir vinter? Nej, det har vi väl varit vana vid i 155 år av järnvägstrafik. Nyheten är att det är en kombination av vinter och kapacitetsbrist. Det hade inte alls blivit så stora problem de två senaste vintrarna om det inte hade varit fullt på spåren. Vi har tidigare hört att godstrafiken på järnväg sedan 1988 har ökat med ca 20 procent och persontrafiken med ca 70 procent, men infrastrukturen har inte ökat i motsvarande

mån. Det innebär att det inte finns återställningsförmåga. Har man normala vinterstörningar får det enorma konsekvenser i hela systemet.

Här skulle jag gärna berätta vilka vinterförberedelser vi har gjort. Jan Petersson har pratat från spårinnehavarens, infrastrukturförvaltarens sida, Trafikverket. Vi järnvägsföretag, om jag uppehåller mig vid de lite, lite mindre företagen, behöver ju resurser för att ta rejäla tag. Det är fråga om ekonomi. Den här "snödroppen" får i lite dubbel bemärkelse bägaren att rinna över på grund av en väldigt besvärlig ekonomisk situation. Det handlar om den där förlustbägaren, olönsamhetsbägaren.

Vi har under det här året tre exempel på sortier, företag som väljer att lämna den svenska godsjärnvägen. Det är Stena Recycling, det är företaget Railcare, hemmahörande i Skelleftehamn, och det är nu senast det norska företaget Cargonet, alltså den norska motsvarigheten till Green Cargo, som lägger ned hela det som förut hette Rail Combi i Sverige. Motivet, i alla fall från Railcare och Cargonet, är dels kapacitetsbrist, trångt på spåren, helt enkelt dålig kvalitet, dels ekonomi. Där har vi också en droppe som får bägaren att rinna över. Enligt Cargonet är det senast de höjda banavgifterna.

Vad har vi för pengar att vidta extraordinära vinterförberedelser för? Om jag håller mig till vårt lilla företag Tågab, som jag kan säga under årets första fyra månader gjorde en förlust i godstrafiken på ungefär 8 miljoner – med en omsättning på ca 60 är det alltså en riktigt rejäl förlust, som vi nu försöker ta igen – är frågan vilka resurser vi har. Vårt svar på de avancerade moderna snöröjningsloken, som i nyskick kostar ungefär 50 miljoner, är den investering ni kan se på bilden.

Underredet till den här så kallade spårrensaren är drygt hundra år gammalt. Påbyggnaden är från 50-talet, alltså ca 60 år gammal. Vi har köpt det här underverket från Trafikverkets järnvägmuseum i Gävle för kilopris, 12 000 kronor. Det är vad vi mäktar med. Vi har renoverat påbyggnaden, alltså friggeboden mitt på vagnen, kraftigt och mekaniskt. Det här är en underbar snöröjare. Den har ingen elektronik, men den fungerar enastående bra. Man kan med rattar och spakar ställa in plogarna och mitt under vagnen finns en isrivare. Man tar alltså även bort snö och is mellan spåren. Dessa 12 000 kronor gör alltså nytta som låt oss säga ett halvt modernt snöröjningslok. Vi använder den på vår egen spåranläggning.

Men allt är inte jämmer och elände, om vi håller oss till vårt lilla företag. Någoting tågoperatörer kan göra är avisning. Under året har vi kunnat fördubbla den kapaciteten. Hur går det ihop med den dåliga ekonomin? Jo, vi har en samarbetspartner med bra ekonomi, nämligen Länstrafiken i Värmland. Tack vare det har vi kunnat bygga en hall på 1 600 kvadratmeter, uppvärmd med avisningsresurser både genom tempererat vatten att spruta på boggier och extra varmluftskanaler. Det innebär att avisningskapaciteten i Värmland är fördubblad från 175 meter tåg till 350. Det ska alltså inte finnas någon anledning till att lokal trafik i Värmland eller vår egen persontrafik drabbas av inställelser.

Vi hörde från Jan Pettersson att ett sätt att förbereda sig är reduceringsplaner. Jag vill slutligen bara visa vad som händer om man reducerar trafik i störda lägen med hjälp av osthysel och inte genom selektiva åtgärder. Säg att man bestämmer sig för att osthyseln ska ta 20 procent av trafiken. Har man 100 tåg som går efter en fast tidtabell och tar bort 20 procent har man 80 tåg kvar. Däremot kan det hos en del av de mindre järnvägsföretagen, bland annat vårt företag, kanske vara bara 50 procent som går enligt den fasta tidtabellen och de andra 50 procenten, i det här fallet 50 tåg, är så kallade ad hoc-tåg, alltså extratåg som man inte får ordna i störda lägen. Reducerar man då med 20 procent av det fasta utbudet har man 40 tåg kvar. Blir ett sådant tillstånd långvarigt finns vi inte längre på järnvägsmarknaden i Sverige.

Det här kan ju låta lite illa, så varför kämpar vi för att få det här att fungera? Det är helt enkelt därför att tåg hör framtiden till, inte minst av miljöskäl.

Ordföranden: Jag lämnar ord och bild till Jan-Eric Nilsson på VTI.

Jan-Eric Nilsson, VTI: I förberedelserna har jag tänkt ungefär så här. Vi har i Sverige en infrastruktur som i väldigt stor utsträckning fungerar väl, och det gäller på både väg och järnväg i grunden. Det finns ingenting som tyder på att de vinterproblem som vi har här är speciellt mycket större än i andra länder.

Jag träffade en kollega från Tyskland som påpekade att Berlin hade väldigt samma problem under vintervädret förra året, och det var stora klagomål mot Deutsche Bahn för att tågen och pendeltågen blev inställda. Diskussionen finns alltså i alla länder. Vi har åtminstone inga belägg för att det är sämre här än någon annanstans. Dessutom lägger vi mer offentliga resurser på järnvägen jämfört med åtminstone Tyskland och England. Vi är tre forskare från Tyskland, England och Sverige som har jämfört hur mycket offentliga medel vi skickar in i järnvägen. Ni ser beloppen längst till vänster på bilden, dels i respektive valuta, dels omräknat till euro. Sedan har vi dividerat med hur många tågakilometer som körs, hur många resandekilometer som finns och hur många invånare som finns i de respektive länderna. Då ser vi att oavsett vilket mått vi använder oss av tycks det vara så att Sverige lägger mer pengar på järnvägstrafik än något av de två andra länderna. Det innefattar alltså infrastruktur, drift, investeringar och även stöd till icke-kommersiell trafik. Det ser ganska bra ut i det perspektivet. Däremot menar jag att det finns skäl att tro att det skulle vara möjligt att få ut mer för de pengar som vi satsar genom att skaffa oss bättre information om hur saker och ting faktiskt förhåller sig – mer fakta, eller mer evidensbaserat beslutsfattande, med ett finare ord. Jag ska ge några exempel på vad jag tycker att vi borde veta mer om.

Vi behöver veta – det är alldeles uppenbart efter de här diskussionerna – hur trångt det är på spåren, inte minst därför att vi vet att ju mer packad en tidtabell är, desto större är risken för att en given primärförsening sprider sig till många andra tåg. Det skulle vi vilja veta lite mer om. Det betyder att vi skulle vilja veta hur vanligt det är att operatörer inte får något läge i tidtabel-

len över huvud taget eller hur vanligt det är att man puttats undan från de avgångstider som man egentligen skulle vilja ha. Exempelvis här i Stockholm tror vi oss veta att SL skulle vilja köra fler pendeltåg under rusning, men de låter bli att söka fler tåglängder då de inser att det är så trångt att det inte går att få. Allt detta skulle man behöva dokumentera och visa hur det utvecklas över tiden för att få en grund för att förstå hur trångt det egentligen är. Den kunskapen har vi inte hittat någonstans.

Förseningarna behöver vi veta mycket mer om, bland annat för att hitta de punkter i näten där det är särskilt vanligt att förseningar uppstår. Vad vi vill veta är hur många tåg som ställs in. Vi behöver givetvis också veta vad det beror på, hur stora förseningarna är och när och var de inträffar. Och återigen: Hur ser utvecklingen ut över tiden? Blir det sämre eller blir det bättre? Vi vet från ett forskningsprojekt som vi har genomfört att förseningsstatistiken som den ser ut i dag är problematisk. Den är förenad med stora kvalitetsproblem. Vi vet inte med säkerhet hur det är med tidtabellhållningen i dag om vi ser det på ett samlat sätt. Den app som nu finns i telefoner är paradoxalt nog kanske ett av de bästa hjälpmedel man kan tänka sig för att löpande samla på sig information om i vilken utsträckning åtminstone persontågen kommer i tid eller hur ofta de är försenade. Kvalitetsproblemen i den förseningsstatistik som finns gör att den inte duger att användas till analyser. Dessutom finns det i Sverige, som jag känner till, ingen information om hur många tåg som ställs in. Den information som finns om försenade tåg är inte tillförlitlig, och vi vet inte hur det är med de inställda tågen.

Vi behöver också veta lite mer om vilken typ av åtgärder som verkligen behövs för att hantera drift och underhåll i allmänhet, men givetvis i dåligt vinterväder i synnerhet. Vi behöver veta vad det kostar på marginalen att anställa fler personer, skaffa mer utrustning och så vidare. Men vi behöver dessutom veta vilka effekter det här får. Det är dumt att bara slänga ut en massa resurser utan att ha rimlig kunskap om det vi kallar effektsamband: Vad får det för konsekvenser för tillförlitligheten på spåren, för att tågen verkligen kommer att gå som de ska? Det har under många år funnits en diskussion kring de stora flotta begreppen avhjälpande eller förebyggande underhåll, det vill säga att vi spenderar mycket för säkerhets skull och får få fel i framtiden, eller tvärtom att vi tar hand om felen när de uppstår. Det finns fortfarande inget underlag, som jag har sett, som visar hur den balansgången ska se ut.

Den här typen av kunskaper kommer vi att ta upp på ett seminarium i nästa vecka, som Malin Löfsjögård har organiserat, som heter Från underhållsberg till ökad kunskap. Där kommer vi att sätta mer kött på benen i fråga om vilken information vi menar behövs. Det är särskilt viktigt när det gäller vinterväder. Vi vet alla att det kommer dåliga vintrar och milda och försiktiga vintrar. En central del är givetvis att ta reda på hur ofta det dåliga vädret uppstår och hur mycket reserver vi ska ha för att ta hand om det när det inträffar. Här finns det inga säkra svar, inga sanningar att få fram. Det är viktigt att föra en diskussion om hur sannolikheterna ser ut, och givetvis också ta hänsyn till om

vi tror att vårt klimat håller på att förändras och vilka konsekvenser det får i så fall. Poängen är alltså inte att få säkra svar men att vara medveten om att vi måste föra en diskussion som gör att vi i förväg tänker igenom det vi kan göra någonting åt. Den slutsats vi drar är: Vi har väldigt begränsade möjligheter att fatta beslut om insatser vad gäller vinterberedskap baserat på forskning och beprövad erfarenhet. Där finns en stor potential för att få ut mer pang för pengarna, som amerikanerna brukar uttrycka det.

Ordföranden: Vi tackar Jan-Eric Nilsson för det. Jag lämnar ordet till Carina R Nilsson från Logistikforum.

Carina R Nilsson, Logistikforum: Jag kommer från WSP. WSP har ett uppdrag att hålla i sekretariatet för Logistikforum. Jag kan börja med att beklaga att jag kom sent hit i dag. Det berodde på brist på ström, så tåget blev förse-
nat. Jag är ledsen för det.

Jag vet inte om ni känner till Logistikforum, men det är regeringens rådgivande grupp kring godstransporter och logistik och består av varuägare inom olika branscher, transportörer inom samtliga trafikslag och personer från akademin. Jag tänkte fokusera just på godstransporter och näringslivets behov av och krav på godstransporter på järnväg. Godstransporterna på järnväg ökar över tiden och nådde den högsta nivån 2010 med 23 miljarder tonkilometer, efter nedgången 2009. Det är positivt, men det innebär också tillsammans med persontrafiken att trängseln ökar på spåren. Vi har redan pratat om efter-satt drift och underhåll. Det är kombitrafiken som ökar mest, och även de internationella transporterna, vilket är positivt. Men det ställer också krav på andra länder och på samarbetet mellan länder. Här finns en stor potential att kurvorna kan bli ännu brantare.

Näringslivet har stora ambitioner att lägga mer transporter på järnväg. Men det finns ett antal brister och faktorer som hindrar det. I dag vet vi inte riktigt hur stort mörkertalet är, om jag får kalla det så, hur stor potentialen egentligen är och hur många företag som tvekar att lägga mer gods på järnväg. Det be-
hövs kapacitet att flaskhalsar åtgärdas och att driften och underhållet förbättra-
ras. Det behövs fler öppna intermodala terminaler. Volvo byggde till exempel en egen terminal i Arendal när det inte fanns en öppen terminal att tillgå. Det behövs bra affärsmodeller. Det behövs bättre lösningar för samlastning. Det gäller framför allt kombitransporter, där det i dag är svårt att få till samlastningen. Det behövs ökad flexibilitet och möjlighet att leda om. Det behövs minskade administrativa hinder. Just när det gäller internationella transporter borde man se mer på hela flödet, hela kedjan, och där behövs ett ökat samar-
bete mellan alla aktörer i de olika länderna. Framför allt behövs det, som vi pratar om här i dag, en ökad tillförlitlighet och förmåga att förebygga och hantera störningar.

Här kan ni se rubriker som mötte oss: "Leveranser för miljoner frös fast." Det gällde Stora Enso. Det är stora värden, och det kostar mycket pengar.

Detta påverkade produktionen, och den blev stående. Detta är exempel på konsekvenser vid störningar. De direkta konsekvenserna handlar om omledning, extra tåg och vagnshyra, övertidstimmar för personal i lager och magasin, kostnader för extra bil- och båtfrakter. Ibland går det att lasta om. Volvo har till exempel systemtåg, och man kör på trailer och i container. Det går att ta in en trailerdragare, lyfta av godset och lasta om. För bulkgoods och framför allt för skogsindustrin är det väldigt svårt att lasta om, och man blir stående. Det innebär naturligtvis kostnader. Störningarna gör också att man påtvingas alternativ som inte är optimala i fraktkedjan. I dag är produktionen och transporterna optimalt utformade, och det finns inte så stora marginaler. Man har ett effektivt logistiksystem. Vid störningar tvingas man till sådana lösningar som inte är optimala, och det kostar pengar. En försening innebär en försening till nästa länk, till exempel en fartygstransport. Fartygen kanske inte går så ofta, och det kan innebära att man får vänta en vecka på nästa fartyg, och godset kommer fram för sent. Vid störningar på landsväg handlar det ofta om timmar, men på järnväg handlar det om dagar och kanske veckor och får betydligt större konsekvenser.

Det kan bli förseningar i produktionen. Kommer inte varorna fram till fabriken dit de ska blir det förseningar som kostar oerhört mycket pengar och en tappad försäljning som konsekvens. Lite mer långsiktigt finns det en stor oro i näringslivet just för att kunderna tappar förtroendet. Kan det här företaget verkligen leverera sina varor i tid? Man tappar kunder som helt enkelt inte litar på transporterna. Man tvingas också till en ökad lagerhållning. För att inte drabbas ökar man sina lager av insatsvaror, som en del i beredskapsplaneringen. Att binda lager kostar naturligtvis pengar. Det kan även vara så illa att verksamhet flyttar ut därför att de är för sårbar. Den önskvärda överflyttningen till järnvägstransporter, som de flesta av oss vill se och som näringslivet också vill se, är svår att få till. Det blir mer gods på lastbil.

Det är svårt att nå miljömålen. De flesta företag har i dag tydliga miljömål och en inriktning att lägga mer gods på järnväg. Posten bygger till exempel nya kombiterminaler. Det blir alltså svårare att nå miljömålen. Jag vill avsluta med att poängtera att i dag när det blir störningar och man beräknar effekterna av störningar tittar man mycket på persontrafiken, där de stora värdena ligger. Det beror en hel del på att godset har en väldigt låg värdering. Man pratar om kapitalbildning gånger två. Men det blir betydligt större konsekvenser som kostar mer. Här behövs det en bättre värdering av godset när det gäller förseningar och även omflyttning mellan trafikslagen. En ansats gör vi nu på WSP, då vi har fått medel från Vinnova för att ta fram ett förslag på hur man kan jobba vidare med de här frågorna för att få en bättre värdering och titta på vilka konsekvenser det får och vad det är värt vid störningar. Det är tänkt att vara en del i beslutsunderlaget framöver.

Ordföranden: Vi tackar Carina R Nilsson. Jag lämnar ordet till Madeleine Raukas, tillförordnad verkställande direktör på SL.

Madeleine Raukas, SL: Det här är en punkt som Svensk Kollektivtrafik har, men de tyckte att det var bättre att lämna den punkten till någon av sina huvudmän. På det viset blev SL inbjuden hit, och det är vi väldigt glada för.

För er som inte sitter och funderar på kollektivtrafiken i Stockholm varje dag kan jag kort nämna att SL har ungefär 730 000 kunder varje dag. Vi är otroligt viktiga för stockholmarna och för dem som bor i Stockholms län. Vi är någonting av en livsnerv för att få det att fungera. Därav är det här oerhört centralt. Det handlar inte bara om spår för vår del. Det handlar om pendeltåg som går på de traditionella spåren, statens spår. Vi har även egna spår för tunnelbana och lokalbanor i form av Saltsjöbanan, Roslagsbanan och Nockebybanan. Vi har våra spårvägar, Spårväg City och Tvärbanan, som vi håller på att utveckla. Sist men inte minst har vi bussar. Allt det här är som kommuniserande kärl som hänger ihop. Vi kan inte prata om de olika transportslagen var för sig, för de hänger så intimt samman.

Precis som herr ordförande var inne på hade vi två år av problematik med snö. Åren var lite olika. År 2010 hade vi framför allt problem med tunnelbanan. År 2011, i vintras, hade vi framför allt problem med busstrafiken, när den stod praktiskt taget helt stilla. Bakgrunden till detta är att vi hade haft ett antal år utan snö, och någonstans lär man sig att leva med det. De traditionella vägarna för att jobba tillsammans fanns där, men de var inte riktigt upparbetade utan kanske mer i vilande läge. Samordningen mellan trafikentreprenörer och underhållsreparatörer var bristfällig. Det var oklara kontaktvägar mellan trafikutövare och väghållare i form av kommun och trafikverk. Det var brist på effektiv utrustning. Alla de lärdomar som vi nu har dragit från 2010 och 2011 har vi förpackat, analyserat och gjort en hel åtgärdslista kring. Framför allt handlar det om att få en gemensam lägesbild: Vad är det vi kommunicerar? Våra kommuner, som skulle sköta till exempel snöröjning, sade: Åk kollektivt! Men vi hade i vissa lägen svårt att få fram våra bussar utifrån att snömodd, felparkeringar etcetera gjorde att bussarna inte kom fram. Snarare hade det rätta budskapet i vissa lägen varit: Stanna hemma! Det var kaos.

Vägbanorna ska vara i gott skick, men busschaufförerna menade att de var ofarbara i vissa delar. Här gäller det att få en samsyn: Vad är det som gäller? Visst var det så att vägtrafikhållarna hade varit ute och sandat. Men på vissa delar har vi otroligt hög kapacitet – ta Slussen och Stadsgårdskajen, där vi har 120 bussar i timmen. Även om man hade sandat och tyckte att man gjort ett gediget jobb skedde det en krock vid Slussen på grund av att sanden försvann ganska fort. Det beror på stort kapacitetsutnyttjande.

Vad vi har gjort är att försöka få en samsyn. Till exempel har vägtrafikhållarna, de som ska snöröja, fått åka med på bussarna och uppleva hur halt det är. När man då får en samsyn och känner att ”aha, är det så här det är”, kan man börja utveckla verksamheten. Det tror jag är ett första steg.

Vi har en lista med saker som vi har gjort. Bland annat har vi, ganska självklart, insatt en tjänsteman och en kommunikatör i beredskap. Det betyder att när ledningsgruppen eller andra inte är på plats har vi alltid någon som kan fatta erforderliga beslut. Det ska vara snabba beslutsvägar och rätt mandat

och bemyndigande för att kunna kommunicera detta. Vi har delegerat snösamordningsansvaret till trafikentreprenörerna. Jag kan ta tunnelbanan 2010 som ett exempel. Där skulle MTR, som är vår entreprenör, hantera tunnelbanan. SL hade en annan entreprenör som vi hade kontakt med för att snöröja. SL satt där som något slags spindel i nätet och skulle strukturera upp detta. Det blev inte bra, mina vänner, och detta har vi ändrat på. Hela poängen här är att beslut ska fattas så nära kunskapen som möjligt. Det ska vara korta besluts- och informationsvägar. Man ska ha en känsla av att ”det här är min bana”, att ”det här äger jag”.

Nu har vi gjort en funktionsupphandling så att MTR ansvarar för allt med tunnelbanan, det vill säga inte bara att köra utan att se till att spåren är farbara, att det inte är löv där när det är lövhalka och inte snö när det eventuellt kan vara snö. Då får man ett bättre helhetsgrepp. Jag kan säga att vi inte hade några problem med tunnelbanan 2011 – då hade vi andra problem. Vi har jobbat med krisövningar på olika nivåer, för att få rutiner och samverkan, inte minst med alla de parter som är med. Det är många kommuner involverade. Det är Trafikverket och alla våra trafikoperatörer. Vi har jobbat tillsammans och teamat ihop detta så att vi verkligen får den samlade bilden och hittar alternativa planer. Går inte tunnelbanan har vi ett antal bussentreprenörer som måste fungera. Går inte pendeltågen, hur kan våra andra system täcka upp? Vi ska ha klara banor som ska snöröjas och så vidare, så att det inte blir en diskussion när det väl händer utan det finns en tydlig struktur för detta. Vi medverkar varje torsdag i ett regionalt samråd. Vi har, som jag har gått igenom, beredningsplaner med alla trafik- och underhållsentreprenörer och har tittat på olika scenarier för att se vad som händer om det eller det trafikslaget står, hur vi kan föra över våra kunder till andra trafikslag.

Vi har, som många har varit inne på, ökat robustheten i informationssystemen. Det gäller inte minst tillsammans med Trafikverket. Det gäller inte minst att när det blir störningar går man gärna in på vår hemsida och tittar på sl.se för att se vad som händer, och den kraschade i vintras. Där har vi nu sett till att de tyngre delarna, typ SL:s reseplanerare, plockas tillbaka så att man verkligen får bara den aktuella information som alla behöver. Därmed ska en jätteanstormning inte göra att hela vår server går ned, utan vi kan stå stadigt där.

Vi har också införskaffat ett antal nya fordon, multifordon och avisningsutrustning. Vi avisar tågen, precis som man gör inom flyget. Detta ger mindre isbildning under tågen, vilket i sin tur leder till mindre is på växlarna. Det är väldigt bra eftersom pendeltågen går på de statliga spåren och det påverkar, eftersom nästan 50 procent av all trafik från Centralen är våra pendeltåg. Vi är alltså ett stort nav i hela systemet. Så om vi kan underlätta med våra tåg hoppar vi att det också ger ett bättre resultat i fråga om helheten för hela landet. På bilden visas ett roligt exempel på hur en av dessa åtgärder kan se ut live. Det är alltid kul att se hur de ser ut. Detta är ett fordon som ersätter traktor-skottning och manuell skottning. Vi har köpt in fyra. Vi hade två till tidigare. De är mycket bra eftersom de kan snurra runt, och man behöver inte några

vändspår och så vidare. Dessa fordon är utsorterade på våra lokalbanor och alla banor vi har. Vi hoppas nu att vi med mer teknik och fler åtgärder får bukt med detta.

Som jag var inne på tidigare måste vi samverka och få kommunikationen att fungera. Det handlar om Trafikverket som vi har en god dialog med, och det handlar inte minst om våra vägtrafikhållare i form av alla kommuner. Där har vi en bra dialog.

Våra bussar kräver speciell snöröjning vid vändplatser, hållplatsfickor och cirkulationsplatser. Det har som bekant kommunerna och Trafikverket ansvar för. Spårvagnar kräver att vägarna är röjda och att inga bilar står parkerade inom det fria rummet. Det är kommunerna som har ansvar för det. Vi för en dialog om det. Våra pendeltåg kräver att växlar, spår och signalsystem fungerar. Det är Trafikverkets ansvar. Vi har en god dialog där också. Sedan har vi ett eget ansvar för tunnelbanan tillsammans med MTR.

Sedan finns det alltid risker i det vi gör. Det handlar till exempel om osäkra väderrapporter. Med kort framförhållning kan det leda till felaktiga prioriteringar. Det gäller till exempel när det kommer stora mängder snö på kort tid. När det gäller den snö som kom den 10 och 11 februari blir man nästan eskimå på köpet. Eskimåerna har nämligen 17 olika namn på sin snö, och det var mycket tung snö som kom då. Trots att man skottade bort snön var det mycket komplext. Jag har lärt mig att det handlar om vilken typ av snö som kommer.

Det är bristfällig snöröjning på det lokala och regionala vägnätet, felparkerade fordon, snövallar och så vidare som gör att våra bussar etcetera inte kommer fram. Tillgång till snötippor kan vara ett stort problem. Vi har till och med haft en nordisk konferens för att se hur man gör i de andra huvudstäderna. I Finland hade man ännu större problem. Där hade man en snötipp som var kvar ända till augusti i år. Det är alltså problem när det gäller var man ska göra sig av med all den snö som kommer. Det är till och med så att man börjar tippa snö i Mälaren, i Riddarfjärden, vilket inte är så bra för miljön. Min bedömning och förhoppning är att det med alla de insatser som vi har gjort – vi har tränat, samordnat och införskaffat fordon och verkligen tittat på alternativa planer – och med den erfarenhet som vi har i bakfickan ska se ut som bilden. Men, som sagt var, vi råar inte över vädrets makter. Får vi en klass 3-varning eller en klass 2-varning kommer det att bli störningar. Det tror jag att man också måste ha en beredskap för rent mentalt ute hos befolkningen. Får vi en storm som Gudrun eller om det som hände i Skåne med en klass 2-varning händer kommer trafiken inte att gå precis som vanligt. Men vanligt snöoväder ska vi hantera.

Per-Ola Fällman, Seko: Jag är ombudsman på Fackförbundet för service och kommunikation. Jag tackar för inbjudan. Seko organiserar ca 15 000 medlemmar inom järnvägsbranschen. Vi finns nu i ca 130 företag. Vi organiserar bland andra trafikoperatörer. Vi organiserar också underhålls- och serviceföretag. Ni kanske stötte på några vid ingången här. Personalen på Trafficare

blir efter 30 års tjänstgöring då de städat SJ:s tåg nu utkastade i kylan när SJ återtar städningen i egen regi.

Vi organiserar också de infrastrukturföretag som bygger och restaurerar de järnvägar som tågen trafikerar, och vi organiserar personal på Trafikverket. Vi tycker själva att vi har en ganska god överblick över hur järnvägsbranschen har utvecklats under de senaste åren.

Jag tänkte påminna om varför järnvägstrafik är viktig. Järnvägstrafik bygger samman regioner. Arbetsgivare får lättare att hitta arbetskraft som har rätt kompetens, och motsvarande gäller för arbetstagarna som kan hitta en marknad att arbeta på. Detta tillsammans skapar tillväxt. Det andra stora skälet är naturligtvis klimatmålen som blir alltmer överhängande. Europa måste minska sina koldioxidutsläpp med 75 procent. En stor del i detta är naturligtvis transporterna. Det betyder att vi måste föra över trafik från bil, buss och flyg till järnväg. Hur för man då över passagerare från flyg till järnväg? Ett mycket bra exempel är höghastighetsjärnvägen mellan Barcelona och Madrid som tagit 70–80 procent av flygpassagerarna till järnvägen i stället.

Vi behöver också utveckla intermodala transporter, som det har talats om här. Man tar emot gods i hamnar som har transporterats så lång väg som möjligt på det miljövänligaste sättet, nämligen med järnväg, för att det i sista skedet ska levereras till kunder med lastbil.

Här vill jag fästa trafikutskottets uppmärksamhet på det faktum att Cargo-net nu helt drar tillbaka sin trafik från Sverige. Det betyder att från och med den 12 december har ni 50 000–75 000 fler lastbilstransporter på vägarna. Bara i Norrbotten handlar det om 8 000 lastbilar från och med den 13 december. Jag uppmanar trafikutskottet att ta sig en rejäl funderare på detta, dels hur man löser den akuta situationen för de intermodala transporterna, dels hur man löser den mer långsiktiga utvecklingen för godset på järnväg.

Jan-Evert Rådström talade lite grann om statistik. Finns det statistik? Självklart gör det det. År 2010 blev 8 847 tåg inställda i persontrafiken. Vi hade dessutom 45 000 förseningstimmar i persontrafiken. Godstrafiken hade 98 000 förseningstimmar. Det finns även här en siffra på hur många tåg som har ställts in, men den är lite svårare att använda eftersom det handlar om kapacitet som är beställd men icke utnyttjad. Detta betyder egentligen att järnvägstrafiken är en bransch i kris och att man måste återupprätta förtroendet för ett helt trafikslag. Vad är då förseningskostnaderna för detta? Vi har gjort en kalkyl på detta, och det är lågt beräknat enligt vårt sätt att se det. När det gäller regionala privatesor finns det förseningskostnader på 1,5 miljarder, och när det gäller nationella privatesor är förseningskostnaderna ca 2,3 miljarder. Beträffande inställda tåg är kostnaden 277 miljoner, och beträffande resor är kostnaden 981 miljoner. Totalt sett finns det alltså drygt 5 miljarder att använda för reinvesteringar på järnväg utan att man behöver tillföra extra resurser. Det finns mycket pengar att spara genom att investera i järnväg. Hur mycket investerar vi i Sverige? All statistik tyder på att Sverige tillhör de länder i Europa som investerar allra minst. Den graf som ni ser beskriver egentligen att Sverige är sämst på drift, underhåll och reinvesteringar. Där

ligger vi absolut i botten oavsett hur vi mäter. Mäter vi som andel av BNP hamnar vi fyra från slutet. Det enda måttet som visar att vi ligger lite högre upp i statistiken är i fråga om nyinvesteringar där Botniabanan och en del andra projekt genererar lite positivare statistik för Sveriges räkning.

Vi sitter här igen. Är vinterproblematiken ny? Nej, det är den inte. Efter den hårda vintern 1966 tillsatte man utredningar. Även efter de hårda vintrarna 1985, 1986 och 1987 gjorde man det. Jag kan nämna några av de senare utredningarna kring vinterproblematiken som finns. Riksdagens revisorer gjorde 2002 en utredning som hette *Problem och aktörer i järnvägstrafiken*. Banverket gjorde samma år en vinterutredning med åtgärdsprogram inom järnvägssektorn. Dåvarande generaldirektör Bo Bylund kom fram till följande förslag: Tågförseningarna skulle minska med 10 procent under 2002. Informationen till resenärerna före, under och efter resan skulle under året märkbart förbättras. Snöröjning och andra vinteråtgärder, särskilt i Stockholmsområdet, skulle i fortsättningen fungera avsevärt bättre än tidigare. Resenären skulle dessutom ha en garanti och alltid bli transporterad till färdbiljettens slutstation oavsett störningar. Detta kan man jämföra med de resegarantier som de nuvarande trafikoperatörerna försöker krypa ur för att de har blivit för dyra genom att järnvägen fungerar så pass illa.

Sedan hade vi Per Unckels utredning föregående år. Vintern har egentligen satt fokus på att järnvägen lider av ganska uppenbara systemfel. Jag ska visa några bilder på hur det ser ut på underhållssidan och hur det kan se ut inuti ett tåg nu för tiden. På bilden ser vi ett handfat på X 2000 som hålls på plats med hjälp av gaffatejp. Ni som har rest känner säkert igen det. På ytterligare bilder ser vi hur en toalettspiegel kan se ut, hur man kan laga utvändiga insug på tågen och hur det kan se ut för lokföraren i förarhytten där man har tätat fönstret. Ni kan se en bild på hur man har gjort en lagning i maskinrummet, där det är viktigt att det inte kommer in damm i maskinerna och datorerna.

Vi har alltså mycket stora brister i underhållsarbetet. Grundproblemet är att det saknas reservtågskapacitet. Tågtillverkare utlovar guld och gröna skogar. Man utlovar svarvningsfria hjul, och man utlovar servicefria tåg. Tyvärr går en rad regioner och andra uppköpare av tåg på detta. Men låt mig bara berätta för er att på exempelvis det nya pendeltåg som ni åker med måste man montera ned i stort sett hela inredningen för att kunna byta en högtalare. Det är ett jättepprojekt. När vi har för få tåg måste alla tåg rulla. Det finns ingen tid att genomföra underhåll på ett systematiskt och förebyggande sätt utan allt ska ut och rulla så fort som möjligt. Vi tvingas till akuta och provisoriska reparationer. Det underhåll som man skulle behöva göra skjuts ständigt upp.

Dessutom finns de mycket skadliga ekonomiska incitamenten mellan tågoperatör och underhållsleverantör. Det kan komma in ett tåg där en reparatör hittar ett fel exempelvis på bromsen. När han har lagat det ser han på den andra sidan av tåget en annan sak som skulle behöva åtgärdas. Men det gör han inte. Det har inte tickat tillräckligt många kilometer. Därför tjänar underhållsleverantören inte pengar på detta. Man skickar därför ut tåget igen. Vad

händer när tåget kommer ut? Jo, det kan stanna på spåren med stora konsekvenser för alla andra leverantörer.

Jag vill fästa uppmärksamheten på arbetet med säkerheten. Ni ser en bild på olycksplatsen i Linghem då en man förolyckades förra året. Han stod och arbetade tillsammans med en annan person vid en så kallad friliggande växel. Det skulle de inte ha gjort. De hade inte fri sikt ända bort till kurvan. Det var alltså egentligen inte tillåtet att arbeta på det sättet. Det var två personer som jobbade där. En skulle enligt regelverket för arbete med friliggande växel vara tågvarnare. Men det skedde inte. Konsekvensen av detta blev att en man dog. Detta fångas egentligen inte in av de säkerhetssystem som finns. Som om det inte är nog med detta, vad hände efter dödsolyckan? En kort tid senare ser en lokförare en ensam arbeta vid en friliggande växel, vilket man inte får göra. Då har man dessutom ännu kortare siktsträcka när tåget kommer i 160 kilometer i timmen från andra hållet. Detta är alltså en kort tid efter den första dödsolyckan. Lokföraren konfronterar denna person och frågar: Hur vågar du stå här och arbeta ensam? Du vet väl vad som hände på den andra sidan för en kort tid sedan? Mannen svarade: Det är inga problem. Jag har ständig kontakt med fjärren. Men man får inte arbeta ensam. Man har inga tågvarnare ute.

Detta handlar om operatörer som uppfyller alla officiella krav på säkerhet. Detta kan ständigt ske och återupprepas beroende på att det inte finns tillräckliga uppföljningar och kontrollmöjligheter. Entreprenörerna uppfyller alltså officiella krav i förfrågningsunderlag angående säkerhetssystem, och de är säkert ISO-certifierade och uppfyller en mängd kontraktuella åtaganden. Men hur ser säkerheten ut i praktiken? Det finns en övertro på kontraktuella säkerhetsåtaganden.

Företagens egenkontroll måste därför kompletteras med extern kontroll och uppföljning av Trafikverket och Transportstyrelsen. Jag kallar det för att man går från att arbeta med förfrågningsunderlag till kontroll och uppföljning på plats. Det räcker inte att skicka brev och fråga hur deras säkerhetssystem fungerar. Detta upptäcks bara genom att man gör oanmälda kontroller. Vi ser också en tendens att man försöker förkorta säkerhetsutbildningar för den personal som ska arbeta med säkerhetsrelaterat arbete. Man genomför korta utbildningar med fyra timmars säkerhetsutbildning och skickar sedan ut dessa personer i spåren. Är detta rimligt? Vill ni själva skicka ut era söner och döttrar med den typen av kort utbildning för att arbeta med denna typ av riskfyllt arbete? Det tycker inte Seko. Likadant ser det ut vad gäller arbetsredskap. Vi har en stor mängd underentreprenörer som kan gå i långa entreprenörskedjor. På bilden kan ni se en entreprenör som är fiffig och bygger om ett slags arbetsredskap så att det ska kunna framföras på rälsen. Han upptäcker en kort tid senare att det finns räls och slipers som måste fraktas för att det ska komma fram till arbetet. Vad hittar man? Man hittar någonting som man kan släpa detta på, även om det är lite provisoriskt. Det finns ingen ögla, och därför svetsas en bygel på i all hast. Sedan släpas 250 ton med detta fordon som helt saknar bromsverkan. Detta upptäcks inte därför att det inte finns någon uppföljning och kontroll på plats.

Vad krävs då för en fungerande järnväg? Jo, vi behöver långsiktiga investeringar i infrastrukturen. Det finns en mycket bra kapacitetsutredning som beskriver de problem som finns. Vi behöver nu ha långsiktiga satsningar. Vi behöver inte ha 1,8 miljarder extra på två år, utan vi behöver ha satsningar på 20–30 års sikt för att återuppbygga järnvägsnätet från grunden. Vi behöver ha bättre reservtågskapacitet. Vi behöver förbättra underhållet av tågen, och vi behöver ha en kvalitet på underhållet. Det måste till extern uppföljning och kontroll av entreprenörer. Vi behöver också ha trafikslagsneutrala avgifter. Anledningen till att Cargonet slås ut är naturligtvis den konkurrenssituation som de är utsatta för. Man kan inte införa en ökad banavgift om man inte samtidigt diskuterar en vägsnitageavgift. Lastbilstrafiken fick en jättefördel i konkurrensen när man 1994 kunde förlänga transporter utan någon som helst avgiftshöjning. Jag uppmanar trafikuskottet att ta sig en funderare på hur vi kan införa avgifter som på något sätt är trafikslagsneutrala. Vi tycker också att man ska ha ekonomiska incitament för de miljövänliga transportalternativen, och då tror vi att järnvägstrafiken är en vinnare.

Ordföranden: Vi ska nu ha en frågestund.

Lars Mejern Larsson (S): Jag tackar för en intressant föredragning. Det är lite lustigt att dagens första stenograf här, Marika, kommer inrusande med andan i halsen på grund av att hennes tåg var försenat.

Jag är själv pendlande riksdagsledamot mellan Karlstad och Stockholm. Även om problemen med punktligheten blir svåra vintertid är det något som vi brottas med hela tiden. Det går inte en vecka utan att någon frågar mig hur det står till. Problemen beror på kapacitetsbristen. Det är då skrämmande att vi även är sämst på drift och underhåll och reinvesteringar.

Jag vill med anledning av de två senaste årens allvarliga arbetsplatsolyckor vid banarbete ställa en fråga till Jan Pettersson från Trafikverket. En av dem som har gjort underhållsarbete, Balfour Beatty, har varit inblandad i allvarliga olyckor och prutat på säkerheten tidigare. Hur säkerställer Trafikverket att säkerhetsföreskrifter för järnvägssäkerhet, elsäkerhet och arbetsmiljö faktiskt beaktas vid genomförandet av entreprenörer? Gör Trafikverket kontroller av säkerhetsarbetet?

Jan-Evert Rådhström (M): Jag vill börja med att tacka för mycket bra och intressanta föredragningar. Jag ska göra ett konstaterande. Jag ser framför mig ett nytt seminarium där vi talar om satsningar på drift, underhåll och kapacitet. Vi hör facket som säger att vi är sämst i klassen, och vi hör Väg- och transportforskningsinstitutet som gör en helt annan bedömning av svenska satsningar på drift och underhåll. Det är mycket intressant.

Jag har egentligen en fråga till Jan Pettersson på Trafikverket och Jan Forsberg på SJ. Vi hör att det är tänkt att ni ska införa reduceringsplaner om det blir kraftiga varningar i fråga om vädret som kan uppstå mycket plötsligt.

Om vi ser detta ur ett resenärsperspektiv vill jag fråga följande: Vad betyder en reduceringsplan? Om jag har beställt en tågbiljett och ska åka med ett tåg och ni konstaterar att det snöoväder som är på väg in blir betydligt värre än planerat kanske ni tar beslutet att ställa in detta tåg. Hur får jag som resenär vetskap om situationen? Hur får jag information om alternativa resor? Hur kommer jag som resenär att kunna vara trygg i att jag inte blir bortglömd när ni tar beslut om reduceringsplaner?

Stina Bergström (MP): Jag vill också tacka för intressanta föredragningar. Jag har tre frågor. Den första handlar om persontrafiken, och den andra handlar om det som vi talar alltför lite om, nämligen godstrafiken.

Min första fråga riktar sig till Jan Forsberg. Per-Ola Fällman talade om att företagen vill krypa ur resegarantierna. Vid förra årets utfrågning fick vi information om att SJ då hade infört en ny restidsgaranti. I dag får man tillbaka halva biljettpriset om tåget är 30 minuter försenat och hela beloppet om det är en timme försenat. Många ser ändå detta som ett litet plåster på såret för de ständiga förseningarna. När riksdagens järnvägsgrupp för några veckor sedan hade ett frukostseminarium på temat Vinter och järnväg fick vi reda på att SJ nu planerar att se över sina resegarantier. Det tycker jag låter mycket oroväckande. Jag skulle vilja veta mer om vad SJ har för planer för detta och vad det innebär för resenärerna.

Min andra fråga handlar också om servicen för resenärerna vid förseningar, och den riktar sig också till SJ men även till andra tågoperatörer. I dag händer det att en tågresenär blir lämnad på en station när han eller hon ska byta från en operatör till en annan när tåget är försenat. Det finns ingen ersättningsförbindelse, och det finns ingen resegaranti som gäller. Jag vet att så inte alltid är fallet, men det förekommer alldeles för ofta. Nu har vi talat mycket om samtal och samarbete, och jag undrar om den frågan också finns med i diskussionen om hur vi löser det för resenärernas bästa.

Min sista fråga handlar om godstrafiken, och den riktar sig till tågoperatörerna och kanske också till andra, till exempel Green Cargo. Vi har hört att Cargonet kommer att lägga ned sin verksamhet, och då försvinner en stor del av kombitrafiken i Sverige. Det huvudsakliga skälet är det dåliga underhållet av järnvägen men också, som flera av er har tagit upp, banavgifterna. Jag skulle vilja ha lite mer utrett vad ni förväntar er att vi politiker ska göra i denna fråga, både i ett akut skede och kanske på lite lång sikt.

Jan Pettersson, Trafikverket: Jag ska svara på frågan om olyckor. Det stämmer att vi har en mycket tråkig utveckling på järnvägssidan. Vi har haft sju dödsfall ute på spåren i år. Det är sju för mycket. Det är mycket allvarligt. Detta ser vi mycket allvarligt på från Trafikverkets sida. Vi jobbar därför intensivt med våra entreprenörer. Jag kan nämna att jag efter denna utfrågning i eftermiddag kommer att sitta med samtliga vd:ar för våra entreprenörer. Även Seko kommer att delta på detta möte. Vi ska diskutera vad vi tillsam-

mans kan göra bättre för att vända denna dåliga utveckling. Vi vidtar redan nu ett antal åtgärder direkt utifrån denna dåliga utveckling. Vi har precis infört nya regler angående spårgående fordon för att undvika den situation som Per-Ola Fällmans bilder visade. Det är naturligtvis mycket allvarligt.

I vårt nya trafikverk har vi nu möjlighet att dra ut synergier mellan väg och järnväg. På vägsidan har vi haft ett mycket lyckosamt arbete med att få ned antalet arbetsplatsolyckor. Det är i dag mycket få olyckor. Vi har till och med haft år med noll förolyckade på vägsidan. Vi för nu ihop dessa två organisationer. Det innebär att vi efter nyår kommer att öka uppföljningen rejält mot våra entreprenörer ute på plats. Dessa besök kommer att vara oanmälda. Vi kommer också att lägga ut dessa redovisningar på vår hemsida och visa hur detta har utfallit så att det blir en transparens i hur detta arbete sker. Vi kommer också att lista de 20 viktigaste och mest allvarliga incidenter som vi upptäcker vid dessa oanmälda besiktningar. Vi kommer alltså att lägga ett stort fokus på detta nu, och det pågår redan ett intensivt arbete för att vända denna utveckling.

Jag kan gå vidare med nästa fråga också som gällde reduceringsplaner som Jan-Evert Rådström frågade om. Reduceringsplanerna syftar till att mer strukturerat få ett arbete som innebär att vi inte skickar in fler tåg i systemet när vi har en krissituation så att vi undviker att det blir en förvärrad situation ute i systemet. Det innebär att vi från Trafikverket klart och tydligt har kommit överens med våra operatörer om vilka tågsätt vi ska ställa in när det blir en krissituation. När det gäller godstrafiken är det ända ned på vagnsnivå. Det är klart och tydligt vilka vagnar som man ställer in. Detta är någonting som vi initierar när vi får en krisvarning. Då initierar vi från vår driftledningscentral en kontakt med våra entreprenörer att det är dags att reducera trafik. Då vet våra operatörer exakt vad de ska göra. Vi skickar också ut sms till de stora basindustrier som har behov av att frakta gods att vi måste reducera godstrafiken. Detta går mycket fort. Genom detta arbetssätt har vi möjlighet att vara mer snabbfotade när det gäller att få ut information. Det blir ett proaktivt arbete med detta reduceringsplanearbete.

Jan Forsberg, SJ AB: När det gäller reduceringsplaner och hur vi säkerställer att människor framför allt får information föregås det av att SJ och Trafikverket har en samsyn kring vad det är som behöver göras om vi akut får dåligt väder som är på väg in över landet. Det är det första. Med de kanaler som vi har förfogar vi över resebutiker, kundtjänst, hemsidor och mobiltelefoni. Alla dessa använder vi för att få ut informationen till resenärerna om det skulle vara så att vi i morgon exempelvis har en klass 3-varning över södra Sverige. Alla som ska ut och resa kan söka information antingen via teknik eller ringa till våra resebutiker, vår kundtjänst eller andra ställen som vi bemannar. Dessutom har vi avtal och samarbete med lokalradiokanalerna i Sverige. Det innebär att vi även där hjälper varandra för att få ut information om vilket trafikläge som kommer att råda och vad det innebär för mig som resenär. Jag

tror därför att vi har en ganska bra bas för att informera människor som planerar att åka ut och resa.

När det gäller restidsgarantin som Stina Bergström frågade om ser vi över den. Vad det innebär ska vi berätta när vi är klara med denna översyn. Det får du därför dessvärre inte veta i dag. Vi tittar på detta utifrån att vi i grunden vill behålla vår restidsgaranti. Men ska vi hållas ansvariga för allt som sker när vi själva inte har regressrätt mot exempelvis Trafikverket som är vår leverantör i detta fall? Det är sådana frågeställningar som vi tittar på och som vi tillsammans med Trafikverket försöker hitta någon lösning på. Resenärerna ska uppleva att de har en bra restidsgaranti. Men vad den kommer att utmynna i ska jag återkomma till.

Stina Bergström frågade också om bytesproblematiken. Det är ett problem på den avreglerade marknad som vi har med olika operatörer. Nu finns det dessbättre ett samarbetsorgan som alla tågoperatörer är delaktiga i och som heter Samtrafiken. Där sitter vi alla för att just lösa denna typ av problemställningar. Vad händer om jag åker med SJ och sedan ska åka vidare med någon annan operatör och tåget är försenat eller om något annat har inträffat som gör att bytet inte fungerar?

Vår ambition är att resenären ska hållas så skadeslös som det bara går och att det ska vara enkelt att få den ersättning som krävs och att man ska få den hjälp man behöver. Där pågår ett arbete, och där är vi inte riktigt framme än. Men jag tycker att vi är på god väg att lösa detta på ett bra sätt för den som reser, även om det är olika operatörer som samverkar.

Peder Wadman, Branschföreningen Tågoperatörerna: Stina Bergström frågade om detta med banavgifter som blivit aktuellt i och med Cargo Nets frånträde från marknaden. Som Lars Yngström säger är banavgifterna en del när det gäller de problem som i dag finns på järnvägen. Och som Lars beskrev är det som en bågare som runnit över för vissa företag. Banavgifter är en del. En annan del är att vi ser ökade administrativa kostnader utan att få några ökade affärsmöjligheter – alltså enbart en kostnadsökning.

Störningarna i tågtrafiken är stora. De bärs till största delen av Tågoperatörerna eftersom det är Tågoperatörerna som har kontrakt gentemot kunder och som får betala ut restidsgarantier samt ersättning till godskunder och för andra för försenade leveranser.

Vi har i dag väldigt svårt att söka vår rätt gentemot Trafikverket, så vi får inte ut någon ersättning där. Diskussioner pågår om ett nytt trafikeringsavtal. Vi tycker att det är rimligt att vi har rätt till en rejäl ersättning när Trafikverket inte kan leverera en infrastruktur som är sådan att vi kan köra enligt de tidtabeller som vi fått oss tilldelade.

Här ska man också ha med sig att det varit två snörika vintrar, vilket inneburit att många operatörer har ont om pengar – ja, kanske har mycket lite i kassan – och är beroende av banker och andra. Man kan ju inte hur länge som helst jobba med förluster. Det hela har att göra med att det är väldigt låga

marginaler i transportbranschen. Dessutom är det stenhård konkurrens. Ovanpå det har vi en lite osäker framtid här.

Vi hoppas mycket på Trafikverkets utredning och på kloka beslut om ökad kapacitet så att vi ganska snart kan komma till rätta med en del av kapacitetsbristerna.

En annan faktor som påverkat Cargo Net och andra företag är osäkerheten kring det nya europeiska signalsystemet ERMTS. Ingen vet hur dyrt det kan bli. Investerare hatar osäkerhet. Det vi fått inpräntat i oss via press, radio och tv under många års tid är ju att osäkerhet är vad investerarna mest av allt hatar.

Som ett kort svar på Stinas fråga om vad vi tycker kan jag säga att vi gärna ser att vi får en paus i banavgiftshöjningarna och att en utredning snarast tillsätts för att se över kostnadsutvecklingen inom hela transportbranschen, inte bara inom järnvägssektorn. Om detta är vi helt överens med Näringslivets Transportråd och andra näringslivsföreträdare. Vi skulle vilja ha en översyn av kostnadsutvecklingen och av hur konkurrensförhållandena påverkas när det gäller de olika transportslagen.

Vi delar den uppfattning som Svenskt Näringsliv framfört, att Sverige för att kunna vara ett effektivt och konkurrenskraftigt exportland är väldigt beroende av hur det är med transportkostnaderna. För den skull är det också viktigt att rejält fundera på kostnaderna för transporter. Nästa sak som vi skulle vilja se är alltså att man gör en rejäl utredning och där tittar på vad transportkostnaderna innebär dels för exportindustrin, dels för konkurrensförhållandena sett till de olika transportslagen.

Mikael Stöhr, Green Cargo AB: Som medlem i Tågoperatörerna delar vi såklart Peders uppfattning om det han nyss sade. Jag ska bara fylla på med några ord om vad som i praktiken kommer att hända i och med banavgiftshöjningen och införandet av ERMTS som blir en kostsam investering för operatörerna genom att kostnaden ligger på operatörerna. Kombinerat med en även i goda tider florstunn intjäning på godsjärnvägen har vi inget annat alternativ än att låta de här kostnadsökningarna rinna vidare till våra kunder, till varuägarna. Det innebär att svensk industri och handel får ökade kostnader.

Ökade kostnader kan man som kund leva med om det går att backa upp dessa med ökad kvalitet. Men sett till hur vårt nät ser ut – bilderna från Green Cargo-land – är det inget som i varje fall på kort sikt förändras. Då befinner vi oss i en situation där priserna går upp och kvaliteten, i alla fall på kort sikt, inte nämnvärt förbättras. Det är klart att det är utmanande.

Carina R Nilsson, Logistikforum: Jag vill betona den problematiken, som detta ställer till med när det gäller Cargo Net och den frustration som i dag råder i branschen när man inte kan köra på järnväg.

Det gäller också detta med avgifter, som Peder var inne på. Det som saknas i dag är en samlad konsekvensbeskrivning av de avgifter som drabbar alla transportörer – såväl på järnväg och väg som inom sjöfart och flyg. Frågan var för drygt ett år sedan uppe i trafikutskottet. Men någon samlad redovisning är fortfarande inte gjord. Där vill jag understryka att det finns ett behov av att titta på de samlade avgifter som drabbar transportföretagen.

I dag verkar vi på en internationell marknad och vi finns långt ifrån Europa i övrigt, så transportkostnaderna är en viktig del. Det svenska näringslivet behöver kunna stå sig i den internationella konkurrensen. Vi vill fortsatt vara bra på logistik och ha en logistik i världsklass.

Lars Tysklind (FP): Jag vill tacka för intressanta dragningar. Det är intressant att vi nu har den tredje utfrågningen i samma ämne. Man kan kanske vända lite grann på det hela och säga att det faktiskt finns ett värde i att med lite kontinuitet diskutera samma fråga; det har ju ganska mycket med uppföljning att göra.

Jag tänker ställa en fråga om just uppföljning, med avstamp i Jan-Eric Nilssons slutsats här om begränsade möjligheter att veta att man fattar rätt beslut och vidtar rätt åtgärder.

Två vintrar i rad har varit hårda här. En hel del åtgärder vidtogs efter den första hårda vintern. För ägare av gods är det kanske svårt att se att förbättringar skett när det blir ytterligare en hård vinter. Har det från SJ:s och Trafikverkets sida gjorts en relevant uppföljning av att det blivit förbättringar, och hur har det i så fall påverkat de åtgärder som nu vidtas? Ytterligare en fråga är vad som händer om vi får fem milda vintrar på raken. Hur har ni säkrat att vi ligger kvar på den aktuella nivån? Några gånger har det nämnts att frågan funnits på bordet när vi haft perioder med hårda vintrar. Sedan har frågan sjunkit tillbaka igen.

När jag ändå har ordet skulle jag vilja få ytterligare en sak belyst. Det gäller påståendet från Lars Yngström om tågreduceringen, om att man blev av med många tåglägen vid trafikreduceringen. Det gäller också ad hoc-tågen. Det skulle vara intressant att få en kort kommentar från Trafikverket om hur det fungerar, om det är på nämnda vis.

Anders Åkesson (C): Ordförande! Först vill jag tacka för bra dragningar. Carina R Nilsson från Logistikforum fäste uppmärksamheten på näringslivets behov. Givetvis är det så att hundra tusen frusna mälardalsbor för mer väsen än hundra tunga godsköpare och alltså får mer uppmärksamhet. För den skull är ingen mindre viktig än den andra. Men helheten måste fungera.

Jag skulle vilja ställa ett par frågor med anledning av näringslivsfokus och rikta frågorna till tågoperatörerna Green Cargo och Trafikverket. I Green Cargos, Trafikverkets och för den delen även SJ:s redovisningar har kunddialogen lyfts fram. På vilket vis förs motsvarande kunddialog med näringslivet utifrån både ett verkligt och ett potentiellt behov av att dels möta utmaningar

och klara de förtroenden man har, dels kunna kapa åt sig mer transporter? Finns det utrymme för mer?

Jag ber er att lite grann reflektera över det som Per-Ola Fällman från Seko i en bisats sade i anslutning till sin näst sista bild: Det är svårt att veta hur många inställda godståg det är därför att alla tåglägen nyttjas inte.

Hur mycket är då kapacitetsbristen orsakad av blockeringar i form av gjorda tåglägen som sedan inte nyttjas? Då stämmer det lite grann med Jan-Eric Nilssons resonemang om att det vi gör med anledning av Lena Erixons kapacitetsutredning som kommer fram på våren, att vi gör rätt saker, att det finns ett orsakssamband och att det vi gör bygger på en kunskap om hur det hänger ihop.

Min fråga gäller alltså dialogen med näringslivet i syfte att vidmakthålla ett förtroende och självklart också ta marknader när aktörer lämnar marknader. Nyttjas tåglägena och den kapacitet som finns, och hur får man dialogen att fungera så att man nyttjar den kapacitet som finns?

Tony Wiklander (SD): Herr ordförande! Också jag vill tacka för intressanta dragningar här. Jag har en känsla av att de möten vi haft, och fortfarande har, mellan utförarna och utskottet skapat fokus på förbättringar av redovisade brister som vi hör om från olika håll.

Låt mig försöka följa upp en tidigare uppgift. Jag tittar i anteckningar från förra året. Seko upplyste oss då om att man hade 17 snöröjningsmaskiner men att bara 2 var kvar. Jag ställde då en fråga och fick svar från Gunnar Malm, Trafikverket. Han kommenterade detta och sade: Tyvärr har det varit så illa att de använts för grusspridning och liknande. Vi har tagit tag i det här och ska se till att man förstärker när det gäller snöröjningsmaskiner. Det är kanske en detalj i det hela men en inte helt oviktig detalj, tycker jag. Låt mig därför av naturliga skäl igen fråga Trafikverket: Finns maskinerna? Är de återställda, eller har man på annat sätt ersatt dem med annan metodik som jag inte känner till?

Jan Pettersson:Trafikverket: Jag kan börja med frågan om vi har konkreta exempel på om det gått bra eller inte. I december förra året hade vi intensiv vinter. Ändå hade vi väldigt många tåg som gick enligt tidtabell. Nu i november visar det sig att vi haft en mycket bra månad. Vi har faktiskt lyckats nå våra mål. Vi har ju mål om 90 procents punktlighet i persontrafiken. Det målet har vi klarat i år i november. Vi tror att det mycket har att göra med de insatser vi gjort. Jag nämnde tidigare stormen förra veckan och effekterna av vårt trädsäkringsprogram. Vi tror att det inneburit en bättre situation. Vi jobbar vidare med växlar, med snöskydd och med annat som jag har redovisat.

Vi är övertygade om att de här sakerna kommer att ge effekt. Men systemet är, som sagt, eftersatt, så det kommer att ta tid innan vi gått igenom hela detta system. Men jag tycker att vi kommit i gång bra. Det känns bättre inför denna vinter.

En riktigt bra fråga är den om hur vi håller tempot uppe. Vi har haft två tuffa vintrar. Vad händer då om vi får fem gröna vintrar? Ja, det är en jätteutmaning. Men vi som infrastrukturhållare ska naturligtvis ha greppet om vår anläggning. Vi ska jobba med att känna vår anläggning och hela tiden förbereda oss utifrån ett riktigt svårt scenario. Som jag sagt utgår vi från att en tuff vinter kommer. Tack och lov har en sådan inte riktigt kommit ännu, men vi räknar fortfarande med att det blir en tuff vinter. Det är helt enkelt så att vi som infrastrukturhållare har ansvaret att verkligen hålla tempot uppe.

Vidare gäller det kommentarer till detta med ad hoc-reducering. Ja, det är väl egentligen just det vi vill komma ifrån. Vi vill inte ha en ad hoc-reducering, utan vi vill ha ett strukturerat reduceringsarbete, så att vi på ett bra sätt kan informera våra operatörer, basindustrin och så vidare.

Det här är ett långsiktigt arbete, men vi tror att vi nu slagit in på rätt väg – att vi blir mer proaktiva – när det gäller reduceringsfrågan.

Ordföranden: Jag tror att du missförstod frågan. Det handlar väl om vad som händer med ad hoc-tågen, vad som händer med dem när trafiken reduceras och de aldrig får köra – om jag förstått frågan rätt.

Lars Tysklind (FP): Det gällde det som sades från Tågoperatörerna här om att de vid 20 procents reducering drabbas dubbelt i och med att så många ad hoc-tåg inte var tidtabelslagda och så.

Jan Pettersson, Trafikverket: Jag tror att jag senare får återkomma med svar om det.

Jan Forsberg, SJ A: För att svara på Lars Tysklinds fråga om det blev någon skillnad 2011 mot 2010 kan jag säga att när det var som värst, 2010, hade vi när det gäller X 2000-trafiken planerat att ha 33 tåg i trafik. Men när det var som värst var 22 tåg i trafik. Resten av tågen var sönderslagna av ismassor.

Med de åtgärder som vi vidtog 2010 och en bit in på 2011 kunde vi den senaste vintern ha 28 av 33 tåg i trafik – alltså klart bättre. Vi är långt ifrån de 33, men det är i alla fall en signal, menar jag, om att alla våra tekniska åtgärder har lett till en positiv förbättring. Vi har också mätt antalet kundreklamationer och hur många sms vi skickat ut till resenärer och så vidare. Det är en avsevärd förbättring i termer av vår förmåga att ge information. Vi ser det även i människors uppfattning när vi mäter hur man i störda lägen upplever informationen. Det är inte bra än men avsevärt mycket bättre.

Sedan till frågan om att behålla nivån. Jag tror att man inte så förfärligt mycket ska fokusera på detta med vinter, vilket i sig är viktigt. Men vi har ju också vår och sommar med allt vad de innebär i termer av krökta spår och sedan höstar med lövhalka och mycket annat. Ovanpå väderleken har vi ett av de kanske sämsta järnvägsnäten i Europa, som vi sett siffror på inte minst från Seko. Jag kan säga att vi med det som utgångspunkt har gott om tillfällen att

året runt få praktisera. Jag tror alltså att vi har alla möjligheter att träna och att utöva våra färdigheter men också att inse vikten av satsningar för att vid störningar som uppträder i såväl bra som dåligt väder kunna ta hand om resenärerna på det sätt alla förväntar sig. Det tror jag att vi har all anledning att göra.

Peder Wadman, Branschföreningen Tågoperatörerna: Jag fortsätter med Anders frågor här.

När det gäller godskunder är kunddialogen någonting som vi hela tiden utvecklar. Hur vi ska bedriva kunddialogen har varit en lika viktig del i våra diskussioner med Trafikverket som när det gäller persontrafiken. Men det är något annorlunda på godssidan där det är betydligt färre kunder. Vi försöker ha en nära dialog med alla kunder. Tillsammans med många stora kunder har vi i dag forum där alla tre parterna träffas, alltså Tågoperatörerna, Trafikverket och kunden. Vi jobbar intensivt med att utveckla den här dialogen och med att kunna ge våra godskunder ett bra beslutsunderlag med information om hur man ska agera när problem uppstår. Det är också väldigt viktigt att kunna ge bra prognoser om hur lång tid man kommer att drabbas av problemen så att man kan fatta rätt beslut. Vi jobbar nu tillsammans med Trafikverket med att utveckla metoder för detta.

Sedan var det frågan om utnyttjandet av kapaciteten och godstågen. Ja, i dag har vi väldigt många inställda godståg. Det beror på att godsmarknaden är väldigt varierande. Det varierar mycket från tid till annan. I och med att vi långt i förväg – inte ett år utan nästan ett och ett halvt år i förväg – tvingas söka tåglägen finns det när vi kommer till den dagen då trafiken ska genomföras kanske inte samma transportbehov hos godskunderna. Behoven kan då vara större, men de kan lika gärna vara mindre. Därför ställs ett stort antal godståg in, liksom det nyanordnas ett stort antal godståg. Det är någonting som vi måste leva med.

Därför har vi nu föreslagit Trafikverket att vi – det känns som att vi fått gehör för detta – börjar jobba med en ny kapacitetstilldelningsmodell, så kallad successiv tilldelning. Man gör kortare tidsplaner. Man har en bastidtabell enligt vilken persontåg och annan trafik med fasta tidtabeller går. Men vi utnyttjar effektivare de tåglägen som lämnas tillbaka, och vi har bättre och smartare tåglägen för de tåg som anordnas. Framför allt skapar vi bättre möjligheter att jobba med tåglägena – en väldigt viktig produkt för många av våra små operatörer.

Siv Holma (V): Jag är väl medveten om att paneldeltagarna inte kan svara på alla frågor. Ni arbetar utifrån de politiska beslut som finns. Jag delar Sekos beskrivning av den verklighet vi lever i och skulle vilja fråga vad Per-Ola Fällman anser: Är inte svensk järnvägs svårigheter eller svagheter större, mer omfattande, än oförmågan att hantera vintrar?

Krisen visar egentligen bara på ett symptom på hela problematiken. Det passar väldigt illa att ha det system vi i dag har med uppstyckningen av tågtrafiken. Egentligen borde det innebära att krav ställs på ökad samordning och planering. När Ulf Adelsohn avgick som ordförande i SJ:s bolagsstyrelse sade han att han ville att det skulle tas en form av timeout och att man skulle utreda om avregleringen verkligen hade fått de positiva effekter som man förutspått. Borde man inte, oavsett vad man i grund och botten tycker om avregleringen, göra en ordentlig utvärdering och analys av dess effekter?

I augusti var jag i Narvik och studerade där godstågtrafiken på Lofotenbanan och Malmbanan. Jag fick ta del av oerhört stark kritik mot att nio av tio persontåg mellan Kiruna och Narvik hade ersatts med buss. Detta har föranlett att man vill att norska SJ tar hand om den här tågtrafiken som ju har stor betydelse för besöksnäringen. Det uttrycktes också kritik mot en allt sämre punktlighet i godstrafiken. Främsta orsaken var eftersatt spårunderhåll.

Jag skulle vilja rikta en fråga till Carina R Nilsson som tagit upp dessa saker. Ni hos Logistikforum är i sammanhanget regeringens rådgivare. Vilken bedömning gör du av möjligheterna att få en ändring tillstånd? Det är inte ett bra läge att vi får mer gods på väg och mindre på järnväg. Såvitt jag förstår är Cargo Net i Norge befriat från banavgifter. Vore det någonting att ta efter här i Sverige?

Slutligen vänder jag mig till Trafikverket. Jag har mycket funderat på om vi verkligen använder spåren på bästa möjliga sätt. Det är trångt på spåren. Det finns lite motstridiga uppgifter, men jag har hört att Sverige har det sämst underhållna järnvägsnätet i förhållande till jämförbara länder. Skulle det inte behövas en ännu starkare samordning och planering – en instans med ett tydligt helhetsansvar – för att därmed optimalast och effektivast kunna använda det begränsade spårutrymmet, i väntan på att nya spår byggs? Vi vet ju att sådant tar tid.

Annelie Enochson (KD): Det är roligt att träffas igen. Men jag håller med Anders om att det nu förhoppningsvis är sista gången. När man lyssnar på er hör man att en hel del förändringar och förbättringar sker. På Trafikverkets hemsida kan vi läsa om vad man kommer att göra vid olika vinterväder. Det känns bra.

Till vårt möte här i dag fick vi en skrivelse från en av Sveriges basnäringar, från skogsindustrin, som ju är oerhört beroende av att järnvägen fungerar. Det är viktigt att tomvagnarna kommer tillbaka till fabrikena – det är ju liksom ett rullande band; hela tiden måste man få det att fungera. Någon sade att om något missas här har kanske fartyget gått. Då kan det dröja en hel vecka till nästa fartyg.

Min första fråga riktas till Trafikverket: Hur kan man garantera att det kommer att finnas tillräckligt med vagnar till vår basnäring, och hur sker samarbetet mellan er och varuägarna? Man har en känsla av att de står ganska långt ned på prioriteringslistan. Som någon sade är passagerarna de som först hörs. Samtidigt är basnäringen oerhört viktig.

Nu kommer jag till min andra fråga. När vi den 9 december förra året träffades hade vintern redan varit i gång rejält under en månad. Vid den dragningen var Per Unckel med. Han redovisade sin utredning *Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen*. Bland annat tog han upp två saker. Den ena var att det måste finnas en bättre samordning mellan stationsförvaltare och järnvägsföretag så att inte något hamnar mellan stolarna – det gäller då var gränserna går, vad som är kontaktytorna.

När vi i trafikutskottet tidigare i höst träffade Jernhusen, som inte är med här i dag, fick vi höra att det finns en bra samordning, så man känner sig lite tryggare på den punkten. Men samtidigt fanns det en annan punkt, nämligen att åtgärds paket från tidigare års störningar inte följs upp systematiskt. Vi har här hört om åtgärds paket redan från år 2002.

Den fråga som återstår gäller om åtgärds paket från tidigare år systematiskt följs upp och i så fall om det sker en rapportering till regeringen. Jag tror att det är Trafikverket, eller kanske någon annan som känner för det, som ska svara på frågan.

Leif Pettersson (S): Herr ordförande! Jag vill tacka för mycket intressanta genomgångar. När jag lyssnar på er drar jag lite grann slutsatsen att vi för att vi ska kunna få en fungerande vintertrafik på järnvägen måste skicka över en hel del av trafiken till väg. För mig är det naturligtvis helt fel riktning som trafiken i så fall tar. Dels grundar jag detta på SJ:s neddragningar när det gäller tidtabellerna. Man säger att de som ska ta sig fram får hitta andra vägar; det är en slutsats som kan dras. Dels har vi den andra biten, Cargo Net som här lyfts fram. Det handlar om mer än 50 000 lastbilar – jag tar inte den övre gräns som här förts fram.

I går var vi tre personer som åkte ned till Malmö för att skaffa oss mer information i frågan. Vi visste inte vart vi skulle vända oss, men vi ringde till Cargo Net och fick komma ned till Malmö där vi fick mer information direkt från Cargo Net.

Den bild som nu ges av orsaken till nedläggningarna stämmer. Den bilden fick vi också av Cargo Net. Samtidigt sade de att trafiken skulle kunna fungera på måndagen om Green Cargo ställde lok till förfogande.

Jag tänker inte vara domare i en tvist mellan Green Cargo och Cargo Net, men min slutsats måste bli att för att hålla tredje man – Polarbröd, Ferruform och alla andra företag som fraktar sitt gods med containertrafiken över Sverige – skadeslös måste väl ni från Green Cargo och Cargo Net ändå kunna lösa er tvist om kontrakt och annat vid sidan om och ändå fortsätta att trafikera med containertrafiken så länge det finns ett kontrakt. Det är uppenbart att det finns till någon gång i slutet av mars.

Till Trafikverket skulle jag vilja ställa frågan: Finns det någon annan operatör som kan ta över trafiken? Som svar räcker ett ja eller ett nej.

Per-Ola Fällman, Seko: För att svara på Sivs fråga: Ja, det stämmer. Järnvägen är till sin karaktär systemisk och har uppenbara stordriftsfördelar. Men nu är det ett politiskt beslut att avreglera. Det är klart att långa entreprenörskedjor ställer till vissa besvär. Det är viktigt att minsta lilla entreprenör tänker på helheten.

När det gäller de politiska besluten om avregleringen är det fortfarande egentligen valfritt att ansluta sig. Man kan tänka sig att ett gemensamt biljettsystem skulle ha varit ett krav. Vidare gäller det ett gemensamt informations-system, att ha ett slags obligatorium för det minimiunderhåll som måste göras och så vidare. I dagens lagstiftning finns inga sådana krav. Det betyder att när en liten entreprenör till exempel inte sköter sitt underhåll och något går sönder mitt ute på järnvägen förstörs helheten. Det är tänkt att marknaden ska lösa detta. Men kommer den att göra det? Jag är nog lite tveksam.

Jag kan ta ett exempel från tunnelbanan, apropå snöunderhåll. MTR har tagit över trafiken i tunnelbanan. Ett gemensamt underhållsbolag bildades, TBT, som till 50 procent ägs av det Hongkongbaserade MTR och till 50 procent av Mantena. När snön väl kom var man osäker på vem det var som skulle beställa snöröjning – MTR eller deras eget underhållsbolag som också var dotterbolag. När man till slut hade rätt ut det hela ringde man in en beställning hos Strukton Rail som skulle leverera snöröjningen. Strukton Rail hade inte haft snöröjning på lång tid så man hade inte underhållit snöfordonen som man i sin tur hade beställt underhåll av hos Euromaint. Fordonen gick således inte att använda.

Det är alltså klart att den marknadsmodell man har etablerat har vissa problem.

Carina R Nilsson, Logistikforum: När det gäller näringslivets behov av gods-transport på järnväg är det bra att du lyfter fram att det är ett stort problem i dag. Det har vi pratat om här i dag, att det behövs ökade satsningar på drift och underhåll för att vi ska kunna lägga mer gods på järnväg.

Det är inte en konkurrenssituation mellan väg och järnväg. Åkeriföretag vill också lägga mer gods på järnväg. Bristen är tillförlitligheten – att det inte går att lita på att godset kommer fram i tid och att man inte kan hantera de störningar som uppstår. Det handlar om de kapacitetsbrister och de brist på underhåll vi ser i dag. Här har Logistikforum en stor tilltro till och förväntan på Kapacitetsutredningen och att man faktiskt anslår de medel som behövs för att förbättra järnvägen och öka kapaciteten.

Jan Pettersson, Trafikverket: Vi har den kapacitetsutredning som nu är under rull, så att säga. Förhoppningsvis kommer den att ge oss svar på hur vi bättre kan nyttja systemet, vilket frågan också var här. Använder vi spåren på rätt sätt? Vad kan vi göra mer? Vi har ett stort intresse av att köra mer på våra järnvägar, och vi tror att Kapacitetsutredningen kommer att ge ett bra bidrag

och svar på frågan hur vi ska kunna lösa detta på ett bättre sätt. Den ser vi alltså naturligtvis väldigt mycket fram emot.

Jag tänker på detta med samarbetet mellan oss och skogsindustrin. Vi har ett väldigt nära samarbete med skogsindustrin. Vi för ständiga dialoger om hur vi ska kunna arbeta tillsammans på ett bättre sätt för att få till och få fram deras transporter på ett bra sätt. Den dialogen finns alltså, och den pågår kontinuerligt. Hur många vagnar man har i systemet är nog däremot inte en fråga för Trafikverket, utan den kanske jag vill lämna över till Green Cargo.

Mikael Stöhr, Green Cargo AB: Då tar jag den passningen med omedelbar verkan. Tomvagnsförsörjning är något vi jobbar extremt aktivt med. Vi äger själva ungefär 6 000 vagnar, och som jag nämnde tidigare flyttar vi på ungefär 10 000 vagnar i vårt system varenda dag, 365 dagar om året. Det sätt vi arbetar med det på är såklart i nära dialog med respektive kund. Det är en mix av vagnar som är våra – som vi utvecklar och köper nya – samt kundägda och sådana som vagnbolag hyr ut. Vagnförsörjningen blir alltså en mix av operatörens, kundens och vagnbolagens.

Det sätt vi hanterar frågan gentemot kunden på är att vi mäter inte bara lastad vagn utan även tom vagn. Vi säger själva internt att en tom vagn blir potentiellt lastad, så den ska mätas och vara lika viktig. Det är nämligen så, precis som du nämner, att det för kunden är lika viktigt att den tomma roterar som att den lastade roterar. Sättet vi hanterar detta på är alltså i dialog med varje enskild kund för att se hur vagnflödet och vagnparken optimeras för just den kunden. Det blir oftast en mix av våra vagnar, kundens egna och inhyrda.

Jan Pettersson, Trafikverket: Jag tänkte på frågan från Leif Pettersson om ja eller nej. Ja, vi har fått bevis på att det finns intresse från andra aktörer att gå in här efter Cargo Net.

Madeleine Raukas, SL: Herr ordförande, jag ska inte gå i polemik med mina medresenärer, höll jag på att säga. När det gäller det du beskrev var det så det var 2010 med MTR och tunnelbanan. Det var precis det jag beskrev i vår presentation, att det var en råddig situation där SL hade ett ansvar och flera andra parter hade ett ansvar.

Det tog vi lärdom av då, och nu under 2011 har vi inte haft några problem eftersom vi har gett MTR helhetsuppdraget. De har alltså en funktion att se till att tunnelbanan går i tid. Då ska snön vara borta, vagnar ska vara hela och ligger det löv på hösten ska de fixa det med. Det är just detta som är tricket, tror jag: att se till att man har nära till där man har kunskapen och också kan fatta besluten.

Ordföranden: Mikael, vill du kommentera Cargo Net-delen?

Mikael Stöhr, Green Cargo AB: Ja, absolut. Det är extremt olyckligt, tycker jag, att Cargo Net har valt att lämna Sverige. Det är en försvarlig del av den svenska kombitrafiken de står för. De flyttar på ungefär 300 000 containrar per år. Vi på Green Cargo flyttar också på ungefär 300 000 intermodala containrar i vårt system varje år. Det är viktigt att få det perspektivet på detta: Det är inte så att den intermodala trafiken i Sverige dör, utan det finns möjlighet för den som vill åka intermodalt att åka intermodalt. Det är den ena frågan.

Den andra frågan, om vårt spänstiga kontraktuella förhållande med Cargo Net, tänkte jag inte gå in på i detalj här. Man kan dock notera att vi drar vagnar åt Cargo Net i systemet, och vi har fått en uppsägning av detta avtal och en begäran om inställelse av uppdraget att köra tåg från den 10 december. Det fick vi i september. Cargo Net har sedan gått ut offentligt i oktober och sagt att de bommar igen i Sverige, på grund av de skäl vi har hört tidigare. Vi har då i vår planeringsverksamhet sedan uppsägningen i september och sedan offentliggörandet i oktober planerat för att det inte blir några tåg från den 10 december.

Vad vi i praktiken då gör är att gå in i vårt nätverk, som jag visade – de 468 loken som täcker hela Sverige – och optimerar om nätverket. Det som händer med Cargo Net är nämligen att vi förlorar en kund. Jag förlorar en kund, och det tycker jag alltid är hemskt tråkigt. Då måste jag se om mitt hus, hantera mina kostnader och se till att jag har en så effektiv verksamhet som möjligt utan denna kund. Jag optimerar alltså om mitt nätverk under en och en halv månad – planerar om lokförare, lokomlopp och annat som står på andra ställen, med andra turlistor, så att det står på plats att köra när den nya tidtabellen träder i kraft.

Sedan får vi den 2 december en förfrågan, fem arbetsdagar innan tidtabellsskiftet, där man vill ta tillbaka sin uppsägning och undrar om vi ändå kan köra tågen. Vi jobbar en hel helg i produktionen för att se om det är möjligt. Kan vi på fem arbetsdagar backa den en och en halva månad av optimering vi har gjort? Vi gör på måndag morgon bedömningen att det inte går utan att riskera kvaliteten i vårt nätverk. Med anledning av vad vi sitter och pratar om här gjorde vi bedömningen att vi inte den 5 december vågade riskera kvaliteten i vårt nätverk. Vi gick alltså tillbaka till Cargo Net och sade att vi tyvärr inte kunde backa bandet.

Det är alltså en produktionsteknisk fråga, vill jag bara förtydliga. Det är inte så att vi fäktas med några kontrakt fram och tillbaka. Det är min syn på det.

Ordföranden: Lars Yngström ville kommentera också.

Lars Yngström, Branschföreningen Tågoperatörerna: Det är tre bänkgrannar här – Lars Tysklind, Anders Åkesson och Annelie Enochson – som har ställt en del frågor som egentligen kanske har det gemensamt att de handlar om

flaskhalsen, den trånga sektorn. Varför kan vi inte få upp mer gods på järnväg? Jag har några snabba kommentarer.

Den första frågan är: Är det fullt på spåren? Ja, tidvis och sträckvis. Eftersom det finns en väldigt stor Värmlandsrepresentation i utskottet kan vi ta ett exempel från Värmlandsbanan, i det här fallet mellan Laxå och Kil. Det är fyra och en halv timme på morgonen, från klockan 5 till klockan 9.30, och motsvarande fyra och en halv timme på eftermiddagen och kvällen då det är helt omöjligt att på detta enkelspår komma fram med någon form av extratåg eller ad hoc-tåg. Men det går trots allt att köra på andra tider, så svaret är att det inte är omöjligt att köra järnväg.

Sedan var frågan om vagnar skulle kunna vara den trånga sektorn. Just som Mikael Stöhr antydde: Visst, tågoperatörerna har vagnar, men den stora, fria resursen med vagnar är de internationella vagnuthyrningsbolagen. Det finns ett par tre stycken i Europa som har enorma resurser. Vill du ha alldeles otroligt mycket vagnar i övermorgon kan det vara ett problem, men om en vecka fixar vi det. Det är alltså inte det stora problemet.

Lars Tysklind hade nog fattat poängen med detta med ad hoc-trafiken. Ad hoc-trafik är egentligen den flexibilitet som näringslivet efterfrågar – att hänga med i konjunktur- och strukturvariationer. Det stämmer inte så bra med nuvarande regelverk, som säger att vi måste veta exakt vad näringslivet vill ha transporterat 20 månader i förväg. Man ska alltså ansöka om tågläge 8 månader innan en tidtabell börjar gälla, och sedan gäller tidtabellen i 12 månader. Det är lika med 20 månaders framförhållning.

Som Peder antyder här är successiv tilldelning ett recept. Annars blir det nämligen som Anders Åkesson antyder att det finns mycket lediga lägen, och en del stora operatörer till och med erkänner att de garderingssöker för att ha någonting om det skulle bli fart på konjunkturen. Det ligger ju och blockerar för andra. Det behövs alltså en ny planeringsmodell där man från Trafikverket är lika flexibel som vi ska vara.

Lotta Finstorp (M): Tack för informativa dragningar! Det var jättebra. Jag har en fråga till Jan-Eric Nilsson på VTI. Vi har i dag på dina bilder sett att Sverige satsar mer pengar på järnväg än till exempel Tyskland och England, oavsett om vi räknar per invånare eller per spårkilometer. Tror du att den enda lösningen när det gäller störningarna i till exempel vintertrafiken är mer pengar?

Lars Tysklind (FP): Vi är bänkgrannar, jag och Lotta, och vi har tydligen samma fråga. Vi har fått mycket spretiga uppgifter om huruvida det satsas mycket eller lite. Det kanske inte i grunden är så intressant att veta om vi satsar mycket eller lite, utan det är naturligtvis tillräckliga resurser på rätt saker som är det viktiga. Icke förty instämmer jag i frågan. Det är ändå intressant att veta vad det är som är relevant att jämföra när vi jämför med andra länder.

Anders Åkesson (C): Jag skulle vilja ge Jan Pettersson på Trafikverket i första hand möjlighet att svara på den fråga jag ställde tidigare, och då lite grann utvecklad med hjälp av Lars Yngström. Hur ser Trafikverket på möjligheterna att ha ett mer flexibelt tilldelningssystem för både gods- och persontrafik i syfte att uppnå den variabilitet vi behöver ha för att utnyttja systemet fullt ut?

Ordföranden: Vi tar några svar. Vem vill börja?

Jan Pettersson, Trafikverket: Vi tycker att det är en jättebra modell med successiv tilldelning. Det är alltså någonting som också vi förespråkar.

Anders Åkesson (C): Vad är hindren?

Jan Pettersson, Trafikverket: Ja, det måste jag nästan få återkomma till. Vi ser väl inga hinder egentligen.

Lars Yngström, Branschföreningen Tågoperatörerna: Jag kan hoppa in där och säga att vi från Branschföreningen Tågoperatörerna länge har föreslagit successiv tilldelning. Vi har tittat på olika modeller, och vi har genomfört en del försöksverksamhet ihop med Trafikverket. Vi känner nu att vi har fått gehör för den här modellen, så vi ser framför oss att vi under en närtid kommer att utveckla modellen med successiv tilldelning och pröva den över ett avsevärt större område än det område vi prövade i norra Sverige. Jag hoppas och tror alltså att vi ganska snart kan införa successiv tilldelning.

Ordföranden: Någon mer som vill svara? Jan-Eric Nilsson på VTI, var så god.

Professor Jan-Eric Nilsson, VTI: Är mer pengar den enda lösningen? Mer pengar är alltid bra, men först och främst: De siffror jag har redovisat här finns i en uppsats som ligger ute på nätet nästa vecka. Där har vi byggt nedifrån från varje land hur man investerar, vilka drifts- och underhållsresurser som offentlig sektor satsar respektive vilka pengar som satsas på det olönsamma, det vill säga motsvarigheten till länstrafiken i Sverige.

Dilemmat är att hitta den exakta jämförelsenormen mellan olika länder. Vi har försökt att få detta systematiskt gjort. Jag är väldigt intresserad av synpunkter; jag har gärna fel om jag får bättre data. Det är alltid väldigt svårt att göra internationella jämförelser. Min bedömning är dock, återigen: Pengar är bra, men det är inte där det stora problemet ligger, utan det är i att verkligen tänka igenom dessa saker på ett mer systematiskt sätt.

Vad vi hör lite grann här i dag, tycker jag, är ett ganska bra uttryck för en sorts svensk modell när det gäller kanske inte bara järnvägen utan över huvud taget att vi när saker och ting händer sitter och pratar med varandra. Det finns väldigt många utbildade och duktiga människor. Många är hängivna och

lägger ned ett mycket bra jobb på precis det vi har hört om här. Jag tror, som flera har varit inne på, att detta kommer att bli successivt bättre. Jag tror att mycket i vårt samhälle fungerar på detta sätt.

Min poäng är någonstans att det finns ytterligare en potential för att gå vidare med att få det att fungera bättre, och det är att skaffa siffror och sakkuppgifter som faktiskt ger oss ett sakligt underlag för att ta ställning till de långsiktiga strukturella problem vi står inför. Det är det jag menar att vi faktiskt inte har.

Jan Forsberg, SJ: Jag kommer tillbaka till detta med vilket skick den svenska järnvägen är i och hur den svenska järnvägen är i jämförelse med den europeiska.

Uppenbarligen kan det finnas lite olika siffror på detta, men jag tror att det kanske inte är det viktigaste. Det finns en fantastiskt bra utredning från Trafikverket som Lena Erixon har gjort, där det påpekas att det finns en underhållsskuld på det befintliga järnvägsnätet för att få upp kvaliteten till en acceptabel nivå. Den är på lite drygt 130 miljarder kronor. Om vi sedan är bäst eller sämst i klassen i Europa är kanske inte det viktigaste, utan det handlar om att jag om vi vill ha en fungerande järnväg tror att vi måste börja fundera på hur vi ska komma i kapp denna underhållsskuld.

Samtidigt måste vi fundera på hur vi också ska bygga ut vår kapacitet, eftersom det är fler människor som vill åka tåg. Persontrafiken har utvecklats sedan 1990; den har dubblats i Sverige. Det gör att det i dag, som vi alla vet, är fullt på järnvägen. Då får man ett överkänsligt system som vid varje väderlek blir kvalitetsmässigt instabilt. Det vill vi alla bort ifrån. Jag tror alltså att vi i denna sal har ett gemensamt intresse i att försöka bygga bort detta så fort som möjligt.

Jan-Eric Nilsson, VTI: Jag vill bara informera om att VTI i sitt remissvar på den kapacitetsutredning som kom i början av hösten påpekade att det mycket väl kan vara så att vi har ett underhållsberg och en eftersläpning, men vi kan inte se någon substans i vad man definierar detta som och heller inget underlag som ger belägg för att så faktiskt är fallet. Återigen: Det kan finnas, men underlaget saknas.

Per-Ola Fällman, Seko: Jag tror att man ska lita på Mikael's bilder som ni såg, från Green Cargo. De ljuger inte. Vi har under en mycket lång tid haft ett anorektiskt underhåll som sakta men säkert har brutit ned den svenska järnvägsinfrastrukturen. Den är i u-landsklass; kontaktledningarna rasar ned. Jag tror att en del företrädare för branschen kan bekräfta detta.

De 30 miljarder som finns återgivna i Kapacitetsutredningen, vilket jag tycker är en mycket bra utredning, handlar om att återställa järnvägen till det skick den en gång var tänkt att ha. Vill vi dessutom göra förbättringar i kapaciteten – alltså bygga fler förbigångsspår för att kanske utveckla för järnväg

och godstrafik samt bygga lite industrispår så att vi blir mer miljövänliga – krävs det ytterligare medel. Vi pratar alltså om 30 miljarder för att återställa stomnätet till vad det en gång var tänkt att vara. Jag tror alltså inte att det är någon tvekan om att det krävs mycket resurser.

Ordföranden: Detta verkar vara en delfråga vi har anledning att återkomma till i något annat sammanhang.

Stina Bergström (MP): Jag kan inte låta bli att göra ett inspel i diskussionen om huruvida vi är bäst eller sämst i klassen. Jag har egentligen inte svårt att få ihop Seko:s bild och Jan-Eric Nilssons bild, eftersom Jan-Eric Nilsson som jag förstod det har plockat ut ett år – 2007. Om jag inte är helt fel ute var det ett år då vi hade stora investeringskostnader på järnväg. Seko:s bild visar däremot över flera år, och då ser man också en aktuellare siffra på vad vi anslår till drift och underhåll jämfört med andra europeiska länder.

Jag måste hålla med Jan Forsberg. Vi har Kapacitetsutredningen, och jag känner att jag verkligen ser fram emot när vi får slutresultatet av den och som politiker kan hålla oss till det. När det ändå gäller Jan Forsberg: Jag ställde frågan om resegarantin, och jag fick inget svar. Jag kanske dock kan få svar på när vi kommer att få svar. Kommer det att bli någon ändring i vinter?

Jan Forsberg, SJ: Delfråga B kommer vi tillbaka till, men när det gäller delfråga A kommer vi tillbaka strax efter årsskiftet. Någon gång i januari tänkte vi alltså berätta hur vi har tänkt och vad vi tänker göra.

Jan-Eric Nilsson, VTI: Vår genomgång avser 15–20 år, beroende på hur mycket årsdata vi har fått. Tabellen här var bara att vi plockade ut det senast tillgängliga som var jämförbart. Vi har försökt att hantera skillnaden mellan olika länder. I Sverige direktavskriver vi investeringar, och på andra ställen lägger man det som ett aktivt kapital och skriver av det år från år. Det har vi också kontrollerat för.

Lars Yngström, Branschföreningen Tågoperatörerna: Jag har ett kanske målande exempel. För exakt 18 år sedan skulle vårt lilla företag, som då var under grundande, få tillstånd från Banverket att köra från Danmark importerade svenskbyggda diesellok på svenska spår. Det skulle då göras en provkörning i Danmark av dessa lok, och Banverket skulle vara med. De skickade då signaler om vilken typ av spårstandard de ville provköra loken på. Det handlade om spårkrafter och lite sådana saker. Man utgick alltså ifrån ett typiskt svenskt, kanske lite trafiksvagare, nät.

Kraven var att det skulle vara träsliprar, det skulle vara spikbefästning och det skulle vara grusballast. Det är alltså det normala i Sverige. Man fick sva-

ret från Danmark, efter att de hade tänkt efter ordentligt: Okej, vi kan åka till Jernbanmuseum i Odense och titta på gamla svartvita bilder.

Ordföranden: Vi tackar för det svaret! Jag lämnar över ordet till Jan-Evert Rådström.

Jan-Evert Rådström (M): Jag vill börja med att tacka för en väldigt intressant och bra förmiddag. Mina kamrater i utskottet har också ställt mycket bra och intressanta frågor.

Detta har varit ett långsiktigt jobb som har varat under flera år. Vi känner till branschens engagemang och de överläggningar ni har haft. Infrastrukturministern har bjudit in till branschsamtal, och Per Unckels utredning nämndes här. Det är alltså enormt mycket jobb som är nedlagt.

Som lekman inom detta område kan man ändå känna: Kan vi inte få det testat nu? Man vågar dock inte ens önska den tanken. Tyvärr är det väl så att vi inom 24 timmar kan befara att det kan bli ett verkligt test av detta, med tanke på SMHI:s varningar om det oväder som är på väg. Jag vill inte säga lycka till, för jag är övertygad om att det ni nu har redovisat också kommer att bli verklighet inom de närmaste 24 timmarna.

Förra året när vi avslutade hearingen sade vi med automatik att vi lovade att återkomma på grund av de problem vi då såg att vi skulle ta upp vid denna hearing. Jag vill nog inte säga samma sak i år, att vi ska ha en hearing nästa år, för nu känns det som att ni är på banan. Nu känns det som att ni verkligen är beredda. Låt oss alltså undvika att ha en hearing nästa höst där vi ska se vad som gick fel på järnvägen under ett eventuellt vinterkaos! Jag tror inte att det kommer att uppstå, utan jag har fullt förtroende för er. För resenärernas skull får vi hoppas att såväl resenärer som jultomten och vi alla får åka tåg i lugn och ro denna vinter.

Tusen tack och god jul och gott nytt år till er alla!

Bilder som visades av Jan Pettersson under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om järnvägens vinterberedskap för person- och godstrafik.

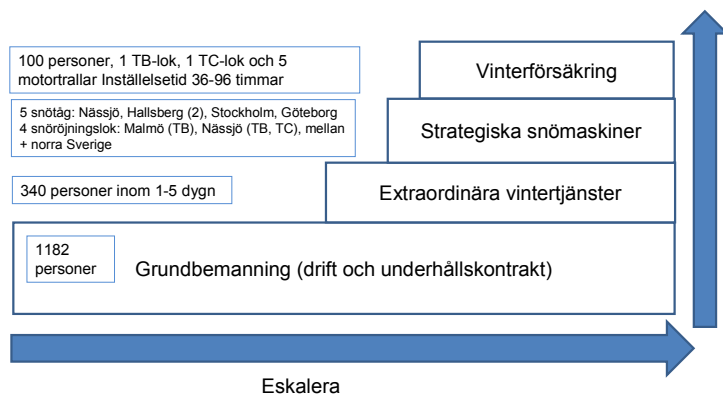


Vinterförberedelser 2011/2012

- Ökad förmåga att hantera kriser
- Rätt person och rätt maskin på rätt plats
- En bättre rustad anläggning
- Ökad branschsamverkan



Resurser vid snö och långvarig kyla



Bilder som visades av Jan Forsberg under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om järnvägens vinterberedskap för person- och godstrafik.



Genomförda åtgärder inför kommande vinter

- ☑ Förbättrad avisningsmetod och avisningskapacitet
- ☑ Teknikförbättringar X 2000 och X 40 ger ökad tillförlitlighet och färre vinterskador
- ☑ Beredskapsorganisation i drift året runt
- ☑ Vintertidtabell med större marginaler
- ☑ Förbättrat kundomhändertagande i störda lägen
- ☑ Vid stora störningar bemannas butiker, kundtjänst och stationer upp och butikernas öppettider förlängs
- ☑ Förbättrad trafikinformation genom nytt avtal med Trafikverket



Underhåll av SJs fordonsflotta

2005-2010

- Ökning från MSEK 700 till MSEK 900 per år
- Komfort/standard/teknik ytterligare MSEK 1 000

2012-15

- X 2000-teknik MSEK 900



Genomförda åtgärder inför kommande vinter

- ☒ Förbättrad avisningsmetod och avisningskapacitet
- ☒ Teknikförbättringar X 2000 och X 40 ger ökad tillförlitlighet och färre vinterskador
- ☒ Beredskapsorganisation i drift året runt
- ☒ Vintertidtabell med större marginaler
- ☒ Förbättrat kundomhändertagande i störda lägen
- ☒ Vid stora störningar bemannas butiker, kundtjänst och stationer upp och butikernas öppettider förlängs
- ☒ Förbättrad trafikinformation genom nytt avtal med Trafikverket



Upprustning av personvagnar



- Upprustning av 160 personvagnar klar
- 1 441 fler sittplatser (10%)
- Flottan mer enhetlig



Upprustning av personvagnar



- Upprustning av 160 personvagnar klar
- 1 441 fler sittplatser (10%)
- Flottan mer enhetlig



Nya snabbtåget SJ 3000

Sveriges modernaste och miljövänligaste tåg

Större, rymligare vagnar, modern bistro

SJ Ombord nytt koncept för information och nöje

Specialanpassat för medellånga sträckor med många stopp
med snabb acceleration och inbromsning

Planerad trafikstart under första kvartalet 2012




Nya snabbtåget SJ 3000

Sveriges modernaste och miljövänligaste tåg

Större, rymligare vagnar, modern bistro

SJ Ombord nytt koncept för information och nöje

Specialanpassat för medellånga sträckor med många stopp
med snabb acceleration och inbromsning

Planerad trafikstart under första kvartalet 2012





Förbättringar för resenärerna

- Ny mobilapp för trafikinformation lanserades under hösten
- Prenumerationsmöjligheter på SMS för pendlare i Mälardalen lanserades under sommaren
- Nya automater i Mälardalen med möjligheter att köpa både tågbiljetter och biljetter till övrig lokal kollektivtrafik
- Utökat samarbete SJ/Trafikverket för bättre prognoser



SJ satsar på förbättrad trafikinfo

SJs kundapp lanserades 28 september

Bevaka specifika tåg och avgångar

Få meddelanden om förändringar i trafiken

Automatisk avisering ang trafikstörningar

75 000 har laddat ned "appen" hittills

Kostnadsfri "kundapp"

SMS-aviseringar till pendlare i Mälardalen





Är SJ redo för en liknande vinter?

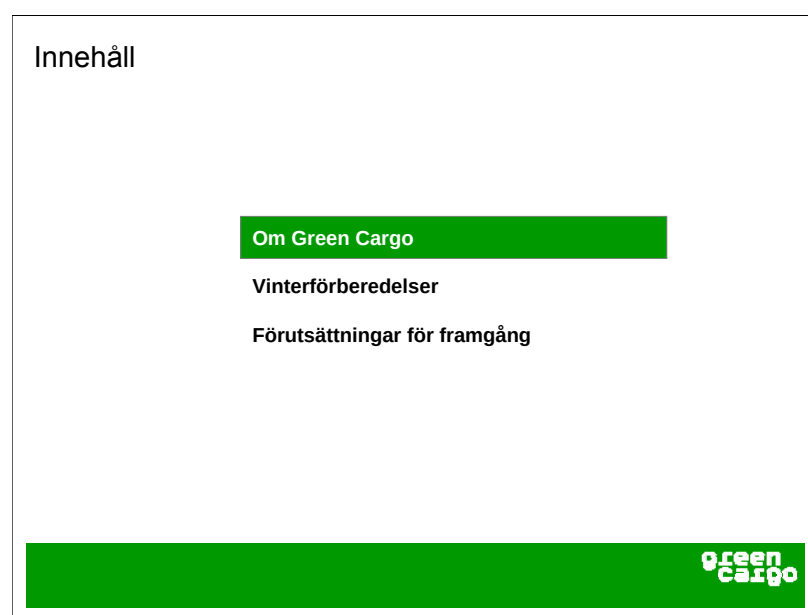
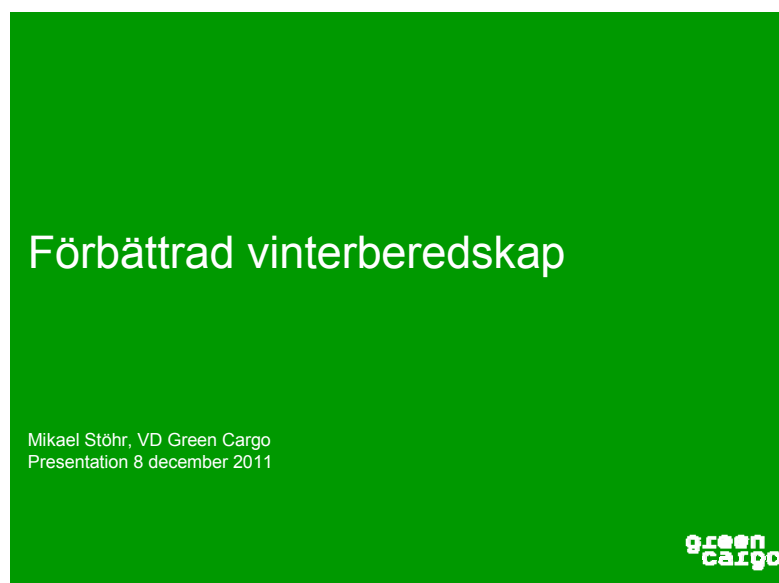


Ca MSEK 200 i extra satsningar

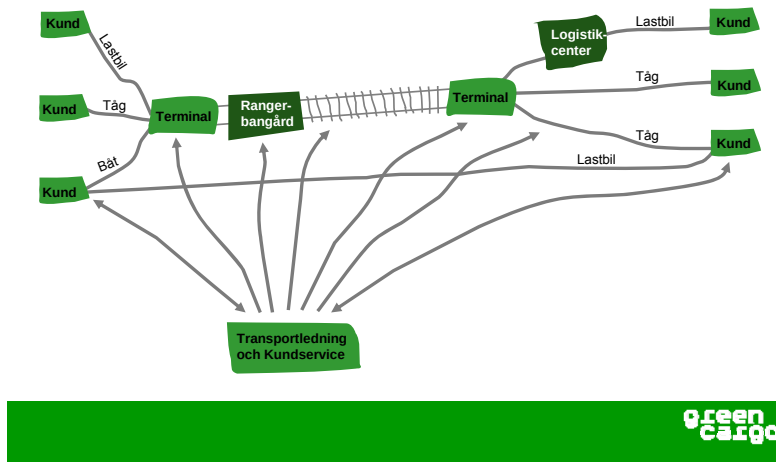


- ☒ Förstärkt Trafikledning med 40 personer – uppdrag minimera störningskonsekvenser för våra resenärer
- ☒ Dygnet runt-jourer inom alla verksamhetsområden
- ☒ Snabbare mobilisering i störda lägen
- ☒ Avtal med bemanningsföretag
- ☒ Beredskapsövningar och utbildningsinsatser genomförda
- ☒ Fordonsöversyn
- ☒ Förbättrade processer

Bilder som visades av Mikael Stöhr, under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om järnvägens vinterberedskap för person- och godstrafik.

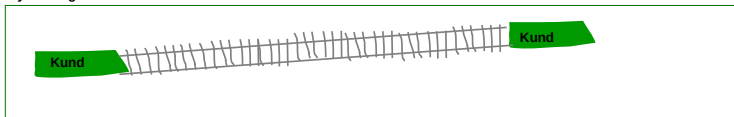


Med järnväg som bas ska Green Cargo erbjuda effektiva godstransporter till svensk industri och handel

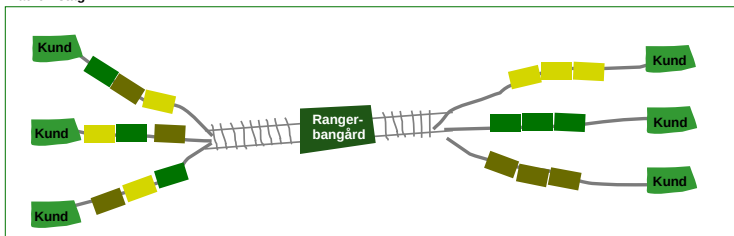


Green Cargo kör två olika typer av tåg; systemtåg och nätverkståg

Systemtåg



Nätverkståg



Innehåll

Om Green Cargo

Vinterförberedelser

Externa förbättringar

green
cargo

Green Cargos vinterförberedelser

Utbildning

Extra resurser

Samverkan

green
cargo

Vi utbildar för vintern

- **Vinterutbildning på schemalagda möten:**
 - **Vinterdialog** i hela företaget:
"Så förbereder vi oss för vintern"
 - **Schemalagd utbildning för all trafikpersonal:** Konkreta tips och arbetssätt för vintern, genomgång styrande dokument.
 - **3 200 mantimmar** investerat i utbildning och förberedelse inför 2011/2012
- **Häften med vintertips** till all vår personal i trafiken :
 - Instruktion för vinterförberedelser inom division Produktion
 - "Heta tips och kalla fakta"
 - "Tillsammans blir vi bättre"



green
cargo

Vi sätter till extra resurser när det blir vinter

- **Resursallokering bland annat:**
 - **Lokväxlare:** extra dedikerade resurser för lokväxling till/från verkstäder för avisning och extra underhåll på 12 orter
 - **Avisning:** avtal med verkstäder/fastighetsägare på 20-talet orter
- **Fyra driftnivåer** styr hur vi sätter in extra resurser i produktion och planering vid störningar



green
cargo

Vi samverkar med andra

▪ Trafikverket och deras entreprenörer:

- Snöröjningsmöten om snöröjningsplaner för våra 25 viktigaste bangårdar
- 3 sätt att minska kontaktledningshaverier testas den här vintern
- Lokvärmeposter

▪ Underhållsverkstäder (Green Cargo, Euromaint, Swemaint, Jernhusen m fl):

- Lokvärmeposter
- Extra reservdelar till verkstäder
- Frekventare verkstadsbesök
- Avtal med verkstäder/anläggningar för avisning runt om i landet



green
cargo

Innehåll

Om Green Cargo

Vinterförberedelser

Förutsättningar för framgång

green
cargo

Green Cargos förberedelser är viktiga; men inte avgörande för framgång

- Green Cargo ansvarar för sina förberedelser, fungerande lok och vagnar mm.
- Utan fungerande infrastruktur, spelar det ingen roll vad Green Cargo gör
- Om alla bara gör det de sagt de ska göra, så kommer den här vinterns trafik att fungera mycket bättre än den förra



green
cargo

Underhållsproblemen smälter dock inte bort när det blir vår...

Ådalsbanan, Långsele hösten 2011



På dessa spår körs exporten från Dynäs pappersbruk ut till väntande kunder i Europa.

- Green Cargo 5 fullastade tåg/vecka
- Hector Rail 3-4 tåg/vecka

green
cargo

...de kvarstår året runt!

Bangård: Tisken, utanför Falun hösten 2011



- Spåret till höger är huvudtågspåret mellan Falun-Borlänge.
- Just där loket står gör Green Cargo rundgång på de vagnar som växlas upp från Ericsson Cables.

green
cargo



Bilder som visades av Peder Wadman, under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om järnvägens vinterberedskap för person- och godstrafik.

Hur kommer tågtrafiken att gå i vinter?

Riksdagens trafikutskott, 8 dec 2011

Lars Yngström, BTO/Tågab

Nyhet:

- **Vinter?**
- **Kapacitetsbrist?**

*Snö-droppe får ekonomisk
bägare att rinna över...*

- Stena Recycling
- Railcare
- CargoNet





Trafikreducering, exempel:

20 % av 100 tåg = 80 kvar

20 % av 50 (+50) tåg = 40 kvar

Osthyvel drabbar *ad hoc-trafik*

Bilder som visades av Jan-Erik Nilsson under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om järnvägens vinterberedskap för person- och godstrafik.



Offentlig stöd till infrastrukturen år 2007

	Stöd (m)	Stöd €, m	€/tåg-km	€/resandekm	€/innevånare
Storbritannien	£4 364	5 134	10.6	0.10	92
Sverige	SEK17 325	1 898	14.0	0.18	207
Tyskland	€9 888	9 888	9.4	0.12	120

Källa: Nash, C., J-E. Nilsson, H. Link (2011). Comparing three models for introduction of competition into railways – is a Big Wolf so Bad after all? Working paper

vti

Men...

- Vi skulle kunna få ut mer av de medel som satsas genom att i ökad omfattning basera beslut på information om sakernas faktiska tillstånd, dvs.
- det finns behov av evidensbaserat beslutsfattande.

vti

Vad behöver vi veta?

- Hur trångt är det på spåren?
- Ger information om hur "hårt packad" och därmed hur störningskänslig trafiken är.
- Frågorna:
 - Hur vanligt är det att (presumptiva) operatörer avstår från att söka tåglägen därför att man inte tror att det är någon idé?
 - Hur vanligt är det att önskemål om tåglägen helt avvisas?
 - Hur vanligt är det att operatörer ges ett sämre tågläge än vad man begärt?
 - Hur utvecklas detta mönster över tiden?
- Kunskapen saknas.

vti

Informationsbehov (forts.)

- Hur stora är, och hur sprids förseningar i systemet?
- Behövs för att identifiera särskilt känsliga delar av nätet och för att anpassa felavhjälpning/resursinsatser.
 - Hur många tåg ställs in?
 - Hur stora är förseningarna?
 - När och var inträffar de?
 - Hur ser utvecklingen ut över tiden?
- Nuvarande förseningsstatistik är behäftad med betydande kvalitetsproblem.
- Det saknas information om antalet inställda tåg.

vti

Informationsbehov (forts.)

- Vilka typer av åtgärder krävs för att hantera dåligtinterväder?
- Vad kostar det att öka arbetsinsatserna?
 - Kunskapen om vad det *de facto* kostar att genomföra olika aktiviteter är mycket dålig.
- Vilka effekter får respektive åtgärd?
 - Kunskapen om sådana effektsamband mycket dålig.
 - Jfr. vidare seminarium den 14 december "**Från underhållsberg till ökad kunskap**"
- Hur ofta inträffar det dåliga vädret och hur mycket ska man lägga ut för att gardera sig för sällsynta händelser?

vti

Slutsats

- Det finns idag mycket begränsade möjligheter att fatta beslut (bland annat) om lämpliga insatser om vinterberedskap baserat på forskning och beprövad erfarenhet.

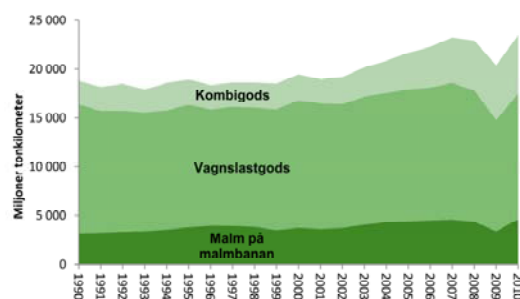
Tack för uppmärksamheten.
Jan-eric.nilsson@vti.se

vti

Bilder som visades av Carina R Nilsson under hennes presentation vid den offentliga utfrågningen om järnvägens vinterberedskap för person- och gods- trafik.



Godstransporter på järnväg



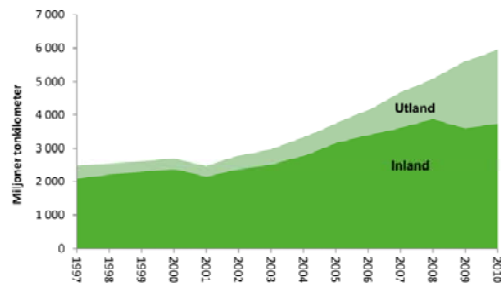
Figur 4.2: Godstransporter med järnväg 1990-2010.

Källa: Trafikanalys Bantrafik
2010

► 2

Logistikforum

Internationella kombitransporter ökar mest



Figur 4.3. Kombitransporter med järnväg 1997-2010.

Källa: Trafikanalys Bantrafik
2010

► 3

- Från näringslivet finns stora ambitioner att lägga mer transporter på järnväg. MEN
 - Behövs kapacitet, åtgärda flaskhalsar, drift och underhåll
 - Behövs fler öppna intermodala terminaler
 - Behövs bra affärsmodeller
 - Behövs bättre lösningar för samlastning
 - Behövs ökad flexibilitet
 - Minskade administrativa hinder
 - Behövs rutiner för att fungera i hela kedjan för en internationell transport - flödesorientering
- **Krävs ökad tillförlitlighet och förmåga att förebygga och hantera störningar**

► 4

SvD NÄRINGSLIV

Leveranser för miljoner frös fast



En viktig del av den svenska exporten står på is. Svenska bolag är nu oroliga för att inte få leverera sina utländska kunder efter alla problem i andrahand. FOTO: JOHAN NILSSON/SCANPOLL, TOMMY ANDERSSON/SCANPOLL

18 januari 2011 kl 02:00, uppdaterad: 12 april 2011 kl 15:35

Hälften av Stora Enso's leveranser stod stilla på den svenska järnvägen den 4 januari. Nu säger bolaget att man kan tvingas flytta produktion från Sverige. "Vi riskerar att tvingas till drastiska åtgärder, säger Stig Wiklund", vice vd på Stora Enso Logistics.

Den 4 januari i år var 289 av Stora Enso's godsvagnar som var på väg till europeiska och svenska kunder tagna ur trafik. Detta till följd av stängda bangårdar och andra vinterrelaterade problem. De 289 vagnarna är mer än hälften av företagets totala transporter under en dag och enligt företaget motsvarar det värdet för 100 miljoner kronor som stod stilla på de svenska järnvägarna. Samma dag var också 73 tomma vagnar på väg tillbaka till Stora Enso's anläggningar för att lastas tagna ur trafik.

–Det är väldigt illa att det inte kommer fram varor till våra kunder. Samtidigt ställer det till oerhörda problem när vi inte får tillbaka tomma vagnar som vi kan lasta, säger Stig Wiklund.

Stora Enso, världens näst största papperstillverkare efter amerikanska International Paper, är en av Europas största godsöpare med en transportbudget på cirka 9 miljarder kronor per år. Enligt bolaget är en direkt följd av tågkaoset att kunderna nu kräver att transporter flyttas från tåg till lastbil.

► 5

Konsekvenser vid störningar



► 6

Långsiktiga konsekvenser

- ▶ Kunderna tappar förtroende
- ▶ Tappar kunder som inte litar på transporterna vintertid
- ▶ Ökad lagerhållning
- ▶ Flytt av verksamhet till andra länder – arbetstillfällen
- ▶ Önskvärd ökning av järnvägstransporter uteblir
- ▶ Mer gods på lastbil
- ▶ Svårt att nå miljömålen

 ▶ 7

Logistikforum ▶

Bättre värdering av godset behövs

- ▶ Ansats finns bla genom Vinnova finansierat projekt:

Järnvägsnätet ej anpassat för godstrafikens behov –
beslutsunderlagen måste utvecklas

Bättre underlag för mer relevanta bedömningar av
investering i järnväg, drift och underhåll, prioritering
mellan person- och godståg vid
tidtabellskonstruktion, överflyttning av gods mellan
trafikslag

 ▶ 8

Bilder som visades av Madeleine Raukas under hennes presentation vid den offentliga utfrågningen om järnvägens vinterberedskap för person- och gods- trafik.

AB Storstockholms Lokaltrafik snöförberedelser inför vintersäsong 2011- 2012

Trafikutskottet 2011-12-08

Madeleine Raukas



Bakgrund



- 19-28 februari 2010 uppstod stora trafikstörningar, framförallt i spårtrafiken. T-banan ovan jord ställdes in, lokalbanorna och pendeltåg hade stora problem.
- 10-11 februari 2011 drabbades busstrafiken i länet av omfattande stopp i trafiken efter kraftiga snöfall.

2



Avsaknad av en gemensam lägesbild



- "Åk kollektivt!" vs. "Ta bilen!" ("Stanna hemma"!)
- "Vägbanorna är i gott skick" vs. "ofarbara för busstrafik"

Åtgärder

- Tjänsteman och kommunikatör i beredskap
- Delegerat snösamordningsansvar till trafikentreprenörerna
- Krisövningar på olika nivåer – rutiner och samverkan - kommunikation
- Medverkan i regionalt samråd varje torsdag
- Trafik- och underhållsentreprenörerna har beredskapsplaner för olika scenarier
- Ökad robusthet i informationssystemen
- Nya multifordon och avisningsutrustningar



Åtgärder



Effektiv samverkan och kommunikation krävs för att säkerställa framkomlighet – Säsongsens största utmaning och framgångsfaktor?



Risker och osäkerhetsfaktorer

- Osäkra väderrapporter - kan leda till kort framförhållning och felaktiga prioriteringar
- Stora mängder snö på kort tid
- Bristfällig snöröjning på det lokala och regionala vägnätet - felparkerade fordon, snövallar etc
- Tillgång till snötippar



Bilder som visades av Per-Ola Fällman under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om järnvägens vinterberedskap för person- och godstrafik.

SEKO

- SEKO organiserar 15 000 medlemmar inom järnvägsbranschen.
- Trafikoperatörer: Arriva, DSB, MTR, SJ, Veolia, Green Cargo, Cargonet.
- Underhålls och serviceföretag: Alstom, Euromaint, Mantena, Trafficare,
- Infrastrukturföretag: Infranord, Strukton Rail, Balfour Beatty, VR Track, Rail Care.
- Trafikverket



Varför järnvägstrafiken är viktig

- Bygger samman regioner- skapar tillväxt
- Europa måste minska sina koldioxidutsläpp med 75 %
- Från bil, buss, flyg till järnväg.
- Barcelona-Madrid.
- Intermodala transporter.
- Cargonets tillbakadragande innebär 50 000-75 000 fler lastbilstransporter på vägarna.



Kommer tågen fram?

- År 2010 blev 28 847 tåg inställda i persontrafiken.
- Persontrafiken hade dessutom 45 000 förseningstimmar.
- Godstrafiken hade 98 000 förseningstimmar.
- Förtroendet för trafikslaget måste återupprättas.



Förseningskostnaden är 5,1 miljarder för samhället

- Regionala privatresor – 1 525 miljoner
- Nationella privatresor – 2 312 miljoner
- Inställda tåg – 277 miljoner
- Arbetsresor - 981 miljoner

Totalt = 5 095 miljoner



Drift, underhåll och reinvesteringar – Sverige i botten

	Utgifter 2007-2013 (miljoner euro)	Längd tågräls (km) år 2007	Utgifter som andel av längd
Nederländerna	13712,0	2801	4,90
Luxemburg	1999,4	657	3,04
Storbritannien	34023,0	15814	2,15
Slovenien	2459,0	1228,07	2,00
Belgien	6874,9	3568	1,93
Italien	26317,7	16335	1,61
Rumänien	14750,0	10777	1,37
Österrike	7803,9	6256	1,25
Litauen	2100,8	1766,3	1,19
Tjeckien	11234,0	9588	1,17
Polen	21962,2	20107	1,09
Slovakien	3774,6	3629	1,04
Irland	1658,0	1834	0,90
Ungern	6968,0	7808	0,89
Spanien	10653,1	13368	0,80
Frankrike	19079,0	30871	0,62
Finland	3476,0	5899	0,59
Bulgarien	2365,0	4143	0,57
Lettland	1048,8	2265	0,46
Estland	506,8	1200	0,42
Sverige	3650,0	10972	0,33
Genomsnitt			1,35



Vinterproblematiken är känd

- Riksdagens revisorer 2002/03:6 "Problem och aktörer i järnvägstrafiken".
- Banverket 2002 "Vinterutredning åtgärdsprogram inom järnvägssektorn".
- Tågförseningarna ska minska med 10% under 2002.
- Informationen till resenärerna före under och efter resan ska under året märkbart förbättras.
- Snöröjning och andra vinteråtgärder – särskilt i Stockholmsområdet ska i fortsättningen fungera avsevärt bättre än tidigare.
- Resenären har alltid en garanti att snarast bli transporterad till färdbiljettens slutstation oavsett störningar.
- SOU 2010:69 "Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen.



**Allt går att fixa med gaffatejp
- eller?**



Handfat, X2000



Gaffatejp, toalettspegel



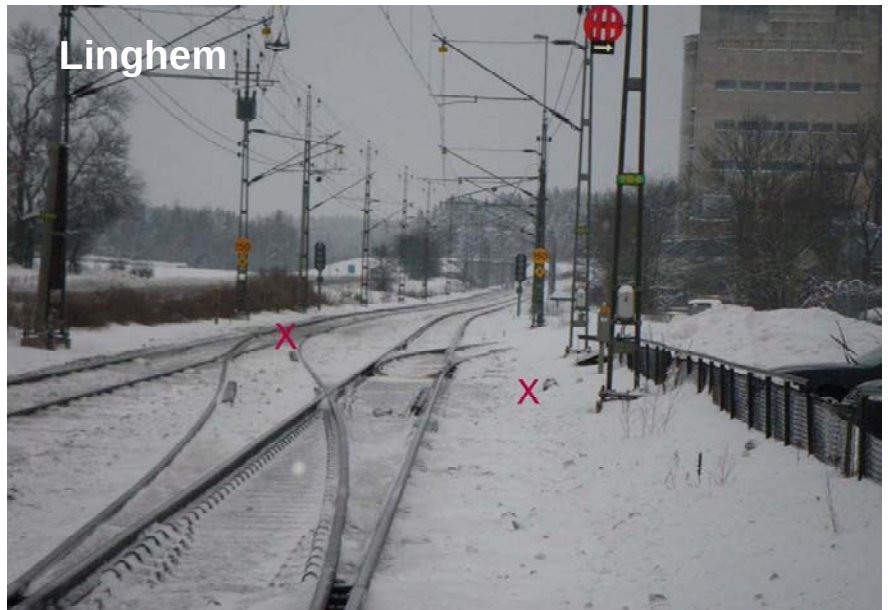
Gaffatejp X55





Stora brister i underhållsarbetet

- Otillräcklig reservtågskapacitet.
- Finns inga underhållsfria tåg.
- Alla tåg "måste rulla".
- Akuta och provisoriska reparationer utförs.
- Service och förebyggande underhåll skjuts upp.
- Skadliga ekonomiska incitament mellan tågoperatör och underhållsleverantör.



Säkerheten måste uppgraderas

- Entreprenörerna uppfyller officiella krav i förfrågningsunderlag angående säkerhetssystem.
- Övertro på kontraktuella säkerhetsåtaganden.
- I praktiken stora brister i säkerheten längst ut i linjen.
- Företagens egenkontroll måste kompletteras med extern kontroll och uppföljning av Trafikverket och Transportstyrelsen.
- Från förfrågningsunderlag till kontroll och uppföljning på plats.
- Oanmälda kontroller.
- Fördjupade säkerhetsutbildningar för personalen.



Arbetsredskap



Arbetsredskap





Vilka åtgärder krävs för en fungerande järnväg?

- Långsiktiga investeringar i infrastrukturen.
- Bättre reservtågskapacitet.
- Förbättrat underhåll av tågen.
- Extern uppföljning och kontroll av entreprenörer.
- Trafikslagsneutrala avgifter.
- Ekonomiska incitament för miljövänliga transportalternativ.

2009/10:RFR1	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Uppföljning av statens insatser för småskalig livsmedelsproduktion
2009/10:RFR2	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Svenska fiskbestånd med framtidsfokus
2009/10:RFR3	SOCIALUTSKOTTET Forskning som berör socialtjänstlagen och kompletterande regelverk
2009/10:RFR4	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets och Statens medicinsk-etiska råds öppna seminarium om en ny fosterdiagnostisk metod den 22 oktober 2009
2009/10:RFR5	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna seminarium om äldrefrågor den 26 november 2009
2009/10:RFR6	FÖRSVARSKOTTET Försvarskottets offentliga utfrågning om Afghanistan
2009/10:RFR7	TRAFIKUTSKOTTET Pumplagen – uppföljning av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel
2009/10:RFR8	KULTURUTSKOTTET Kulturutskottets offentliga utfrågning om funktionshindrade och scenrummet
2009/10:RFR9	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna seminarium om socialtjänstlagen med fokus på dess utformning och tillämpning inom socialtjänsten den 28 januari 2010
2009/10:RFR10	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets offentliga utfrågning om den senaste tidens stora tågförseningar den 18 februari 2010
2009/10:RFR11	KULTURUTSKOTTET Kulturutskottets offentliga utfrågning om jämställdhet och maktstrukturer inom kulturens område
2009/10:RFR12	CIVILUTSKOTTET Näringslivets självregleringsorgan – utvecklingen sedan 2003
2009/10:RFR13	TRAFIKUTSKOTTET Samhällsekonomisk kalkylering – referat från trafikutskottets seminarium den 12 november 2009

2010/11:RFR1	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Uppföljning av ekologisk produktion och offentlig konsumtion
2010/11 RFR2	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Uppföljning av statens satsning på hållbara städer
2010/11 RFR3	CIVILUTSKOTTET, TRAFIKUTSKOTTET, MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Hållbara städer – med fokus på transporter, boende och grönområden
2010/11:RFR4	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om vinterberedskapen inom järnvägstrafiken
2010/11:RFR5	FINANSUTSKOTTET Utvärdering av riksbankens penningpolitik och arbete med finansiell stabilitet 2005–2010 Engelska Evaluation of the Riksbank's monetary policy and work with financial stability 2005–10
2010/11:RFR6	KULTURUTSKOTTET Kulturutskottets offentliga utfrågning om barns och ungas rätt till kultur

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2011/12
2011/12:RFR1	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Biologisk mångfald i rinnande vatten och vattenkraft – En uppföljning	
2011/12:RFR2	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om forsknings- och innovationsfrågor	
2011/12:RFR3	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om biologisk mångfald i rinnande vatten och vattenkraft	
2011/12:RFR4	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Konstitutionsutskottets seminarium om en nordisk samekonvention	
2011/12:RFR5	NÄRINGSUTSKOTTET eHälsa – nytta och näring	
2011/12:RFR7	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna utfrågning på temat Missbruks- och beroendevård – vem ska ansvara för vad? torsdagen den 24 november 2011	
2011/12:RFR8	TRAFIKUTSKOTTET Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg – En uppföljning	