

Trafikuskottets offentliga utfrågning
om järnvägens vägval

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-86673-53-6
Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2015

Förord

Det pågår ett stort utvecklingsarbete på järnvägsområdet både i Sverige och inom EU. Våren 2013 tog riksdagen initiativ som ledde till att en offentlig utredning om järnvägens organisation tillsattes. Syftet med utredningen är att ta fram förslag till förbättringar som gör att järnvägssystemet på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. Inom EU pågår samtidigt en omfattande översyn av den gällande EU-regleringen på järnvägsområdet inom ramen för det fjärde järnvägspaketet.

Mot denna bakgrund höll utskottet en offentlig utfrågning för att från olika perspektiv belysa några av de vägval järnvägen står inför.

Vid utfrågningen medverkade

- Gunnar Alexandersson, särskild utredare, Utredningen om järnvägens organisation
- Anna Lundman, chef underhåll, Trafikverket
- Karolina Boholm, transportdirektör Skogsindustrierna, ledamot i styrelsen Näringslivets Transportråd
- Kristoffer Arvidsson Thonäng, utredare, Seko
- Thomas Pilo, marknadschef Infranord, ledamot i styrelsen Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer
- Uday Kumar, professor, Luleå tekniska universitet
- Jan-Eric Nilsson, professor, Statens väg- och transportforskningsinstitut
- Lars Henriksson, professor, Handelshögskolan i Stockholm
- Christel Wiman, verkställande direktör, Branschföreningen Tågoperatörerna
- Peter Viinapuu, CEO, MTR Nordic
- Evert Andersson, professor emeritus, Kungliga Tekniska högskolan, Resenärsforum
- Sven Bårström, f.d. stf. generaldirektör Banverket, Resenärsforum
- Lena Wieweg, trafikanalytiker, Trafikverket

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

Stockholm februari 2015

Karin Svensson Smith
Trafikutskottets ordförande

Mattias Revelius
Kanslichef

Innehållsförteckning

Förord	3
Innehållsförteckning	4
Offentlig utfrågning om järnvägens vägval	5
Stenografisk utskrift från trafikskottets utfrågning om järnvägen torsdagen den 11 december 2014.....	7
Ordföranden Karin Svensson Smith (MP).....	7
Gunnar Alexandersson, Utredningen om järnvägens organisation.....	8
Anna Lundman, Trafikverket	11
Karolina Boholm, Skogsindustrierna och Näringslivets Transportråd	14
Kristoffer Arvidsson Thonäng, SEKO	17
Thomas Pilo, Infranord och Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer	19
Uday Kumar, Luleå tekniska universitet	21
Jan-Eric Nilsson, Statens väg- och transportforskningsinstitut	24
Frågestund	26
Lars Henriksson, Handelshögskolan	34
Christel Wiman, Branschföreningen Tågoperatörerna	37
Peter Viinapuu, MTR Nordic	40
Evert Andersson, Kungliga Tekniska högskolan, Resenärsforum	43
Sven Bårström, Banverket, Resenärsforum	44
Lena Wieweg, Trafikverket.....	46
Frågestund	48
<i>Bilaga</i>	
Bilder	57

Offentlig utfrågning om järnvägens vägval

Dag: Torsdagen den 11 december 2014

Tid: 8.30–12.00

Plats: Andrakammarsalen

Program

8.30–8.35 Inledning; Trafikuskottets ordförande Karin Svensson Smith (MP)

8.35–8.45 Gunnar Alexandersson, särskild utredare i Utredningen om järnvägens organisation

Lägesbeskrivning av det pågående utredningsarbetet

Underhåll av järnvägsinfrastruktur

8.45–8.55 Anna Lundman, chef underhåll, Trafikverket

Trafikverkets arbete med underhåll av järnvägsinfrastruktur

8.55–9.05 Karolina Boholm, transportdirektör Skogsindustrierna och ledamot i styrelsen Näringslivets Transportråd

Järnvägsunderhåll – en förutsättning för effektiva och konkurrenskraftiga godstransporter

9.05–9.15 Kristoffer Arvidsson Thonäng, utredare Seko

Praktiska erfarenheter av att arbeta på spåren

9.15–9.25 Thomas Pilo, marknadschef Infranord och ledamot i styrelsen Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer

Fungerande järnvägsunderhåll på en avreglerad marknad

9.25–9.35 Uday Kumar, professor, Järnvägstekniskt Centrum, Luleå tekniska universitet

Senaste forskningen om underhållsteknik

9.35–9.45 Jan-Eric Nilsson, professor, Statens väg- och transportforskningsinstitut

Effektivitet i järnvägsunderhåll – vad vet vi?

9.45–10.05 Frågestund

10.05–10.35 Paus

Framtidens persontrafik

10.35–10.45 Lars Henriksson, professor Handelshögskolan i Stockholm
Sveriges handlingsutrymme mot bakgrund av EU-lagstiftningen

10.45–10.55 Christel Wiman, verkställande direktör, Branschföreningen
Tågoperatörerna

*Vad behövs för att utveckla framtidens tågtrafik och hur blir den konkurrens-
kraftig?*

10.55–11.05 Peter Viinapuu, Nordenchef, MTR

Den framtida persontrafiken enligt MTR

11.05–11.15 Evert Andersson, professor em. Kungliga Tekniska högskolan
och Sven Bårström, fd stf generaldirektör Banverket, Resenärsforum

Ett lyft för järnvägen

11.15–11.25 Lena Wieweg, trafikanalytiker, Trafikverket

Konkurrens inom långväga persontrafik på järnväg

11.25–11.55 Frågestund

11.55 - 12.00 Avslutning: Trafikutskottets vice ordförande Lars Hjalmered
(M)

Stenografisk utskrift från trafikutskottets utfrågning om järnvägen torsdagen den 11 december 2014

Ordförande under utfrågningen var Karin Svensson Smith (MP), och vice ordförande var Lars Hjälmered (M)

Ordföranden: Välkomna till utfrågningen om järnvägen. Jag heter Karin Svensson Smith och är ordförande i riksdagens trafikutskott. Jag ska inleda med att berätta varför vi ordnar denna utfrågning. Jag har under de senaste åtta åren eller så när jag har varit på VTI-dagarna i Linköping hört ministrar tala om hur det fungerar på järnvägen. Det är det enskilt största problemet inom transportområdet. Jag har inte blivit mindre påmind om det sedan jag återinträdde i riksdagen i höstas. Vi får så mycket klagomål och synpunkter på att järnvägen inte fungerar, och vi känner förstås ett ansvar från politiken att se till att det blir ordning på järnvägen så att man utnyttjar de fördelar som järnvägstrafik har.

I detta syfte tillsatte den förra regeringen en utredning om järnvägens organisation, som leds av Gunnar Alexandersson. Vi ska lyssna på honom senare i dag. Utredningen är inte färdig, men som trafikutskott i riksdagen ser vi det som vår uppgift att höja vår egen och andras kunskap. Vad är det för problem? Varför fungerar det inte? Vad finns det för lösningar både när det gäller att hålla järnvägen i skick och att fördela tågtrafiken på ett sådant sätt att resenärer, oavsett om de ska resa en kort, medellång eller lång sträcka, kommer fram i tid och att näringslivet får möjlighet att transportera varor och gods på ett sätt så att tågen kommer i tid?

Frågan är stor, och syftet med utfrågningen är inte, som det ibland är med vissa utfrågningar, att de olika partierna förväntas avge färdiga lösningar på hur det ska fungera. I ärlighetens namn tror jag inte att det är något enskilt parti som har alla lösningar för hur det ska fungera. Själva syftet är att informera oss och lyssna på dem som är aktörer i branschen. Vi ska samtala med varandra.

Även om politiken har ett huvudansvar för att få järnvägen att fungera är inte detta en fråga vi kan lösa ensamma. Olika operatörer, järnvägshållare, företag och anställda måste tillsammans verka för att järnvägstrafiken ska fylla alla de funktioner som vi vill att den ska fylla.

Det finns många problem som man skulle kunna diskutera, men vi har valt att fokusera på två block. Det ena handlar om skötsel av järnvägen. Hur ska själva underhållet fungera? Hur ska man se till att det inte blir så många stopp som resenärer och godstransportörer får erfara i dag? Det är den första halvan. Sedan tar vi en paus, och då hoppas jag att ni pratar med andra än dem ni brukar prata med. Syftet med en kaffepaus är inte bara att man får kaffe utan att man byter tankar med andra.

Den andra halvan av utfrågningen handlar om tilldelning av tåglägen. Järnvägen är till sin struktur annorlunda än vägtrafiken. Hur organiserar man det här? Det finns många olika synpunkter när det handlar om tilldelning av tåglägen.

För dem som inte känner till det kan jag meddela att efter de båda blocken kommer ledamöterna i trafikutskottet att ha möjlighet att ställa frågor. Det ställs då frågor såväl till dem som har inlett som till inbjudna gäster. Man är fri att ställa frågor till vilka man vill. Om detta ska fungera får vi lov att hålla tiderna. Lars Hjälmered, vice ordförande i trafikutskottet, som sitter bredvid mig här, och jag kommer att vara ganska hårda med att ni håller tiderna. Inga längre utläggningar, utan distinkta frågor!

Jag lämnar nu ordet till Gunnar Alexandersson, som är utredaren i sammanhanget. Vi har träffats i många sammanhang, och nu får du tillfälle att utveckla vad du hittills har funnit i utredningen om järnvägens organisation.

Gunnar Alexandersson, Utredningen om järnvägens organisation: Tack för inbjudan hit till riksdagen! Jag ska som sagt ge en kort lägesbeskrivning av utredningen. Som ni säkert redan känner till är utredningens syfte att göra en översyn av järnvägens organisation för att föreslå förbättringar som på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. Utredningen tillkom efter det att ett tillkännagivande hade gjorts i riksdagen med ett önskemål om den här typen av utredning i december 2012.

Utredningen har redan från början varit upplagd så att den ska ske i två steg. Det första steget var att göra en form av nulägesbeskrivning av järnvägens organisation. Det levererade jag i form av ett delbetänkande för ungefär ett år sedan – den 2 december 2013. Det ledde sedan fram till ett tilläggsdirektiv från regeringen i våras. Nästa steg är nu att göra en analys av hur järnvägens organisation kan förbättras, det vill säga att komma med konkreta förslag. Det här ska enligt tilläggsdirektivet vara klart den sista juni 2015.

Vi förväntar oss att få någon form av tilläggsdirektiv; det har aviserats i flera sammanhang. Det kan dels innebära att vi får ett tillägg när det gäller vissa frågor, dels att utläggningens deadline i övrigt kanske förlängs.

I det första delbetänkande jag lämnade hade vi med många saker. Vi hade en funktionell beskrivning av järnvägssystemet och ansvar för olika delar. Vi gick igenom begrepp och teorier om avreglering och omreglering. Vi beskrev utvecklingsprocessen från 1988 och framåt när det gäller förändringar i järnvägens organisation inklusive de motiv som har legat bakom. Vi tittade också på vilka effekter vi har kunnat se av utvecklingen under denna period. Vi gjorde en kartläggning av EU-rätten och det utrymme som finns för nationella beslut. Sist men inte minst gjorde vi en ganska omfattande inventering av de potentiella förbättringsområden som vi menar att man kunde se på järnvägsområdet.

Jag ska säga någonting om slutsatser i urval från delbetänkandet. Vi pekade på att omställningen och förändringen inleddes 1988 med en vertikal uppdelning mellan bana och trafik. Vi har haft en lång process som har skett stegvis och drivits fram av olika regeringar, både socialdemokratiska och borgerliga. Viktiga inslag har varit en funktionell uppdelning och specialisering och inte minst att ge ökade möjligheter för olika typer av transportköpare både när det gäller persontrafik och godstransporter.

Under 2000-talet har det blivit viktigare att förhålla sig till förändringarna på EU-området och de regler som kommer därifrån. De strävar efter att skapa en mer konkurrenskraftig järnvägsmarknad i EU. Det har påverkat regelutvecklingen i Sverige, men Sverige har också varit med och påverkat regelutvecklingen i EU.

Vi gjorde en analys där vi pekade på att en del av detta EU-regelverk sätter vissa begränsningar för vad vi kan göra i Sverige i form av det som ibland kallas för återreglering. Ni kommer att få höra mer detaljer om detta av Lars Henriksson här senare i dag.

Vi pekade på att det har skett stora och viktiga förbättringar på järnvägsområdet under den tidsperiod som vi har behandlat, till exempel vad gäller satsningar på infrastruktur, utbud, persontrafik, efterfrågan, produktivitet, innovationer och även säkerhet om vi tittar över hela perioden.

Det finns dock också ett antal viktiga problem att hantera. Vi kan konstatera att vi har fått en försämrad, alltså förlängd, restid på många sträckor under senare år. Vi har återkommande problem med punktlighet. Det har funnits tendenser till bekymmer med säkerheten vid spårarbeten vissa år. Det gäller också annars sådant som inte går att mäta i kvantitativa termer; där finns det mycket att uppmärksamma när det gäller problem och förbättringsområden. Det försökte vi också fånga in i detta delbetänkande.

Det ledde till en ganska lång lista över områden där vi såg en potential till förbättring och där vi kunde konstatera att det finns problem. De områden som vi presenterade var sådana där vi menade att man behöver gå vidare med att göra en fördjupad utredning i fortsättningen av utredningen. Det ledde till att vi fick vårt tilläggsdirektiv i april. Det byggde mycket på det vi hade sagt, och det pekade ut sju delområden för fortsatt utredning och framtagande av förslag.

Det tillkom en viktig sak när det gäller järnvägens framtida utveckling. Annars kan man säga att man relativt väl höll sig inom de områden vi hade pekat ut. Det handlade mycket om rollfördelning och samordning, att skapa bra transporttjänster för alla olika typer av transportköpare, att använda kapacitet och att bygga underhålla av infrastrukturen. Det handlade också om tillgång till tjänster, regleringsfrågor och tillsyn.

Detta gjorde att vi kan konstatera att det här är ett omfattande uppdrag. Det kan brytas ned i ett trettiotal olika utredningspunkter. En fråga bröt man ut. Det var den som handlar om systembiljettsamordning. Man valde att lägga den i en separat utredning.

Hur jobbar vi då vidare med utredningen just nu? Med start i september i år har vi valt att dela upp arbetet i ett stort antal delprojekt – nio stycken. Vi

har tillhörande arbetsgrupper till dem. Det är två stycken grupper för övergripande och sammanfattande analyser, som handlar om järnvägens framtida utveckling, rollfördelning och samordning. Sedan har vi mer av fördjupningsområden och funktionsanalyser i sju andra grupper. Vi har en grupp vardera för persontransporter och godstransporter inklusive fordonsfrågor, kapacitetstilldelning, trafikledning, fastighetsförsörjning, sidotjänster, byggande och underhåll av infrastrukturen, reglering, tillsyn och uppföljning och sist men inte minst statistik och periodisk uppföljning.

Grupperna och deras arbete hänger nära ihop. Det sker ett flöde, kan man säga, av information och material mellan dem. Det är så det är upplagt både från de övergripande och sammanfattande analyserna och tillbaka till dem från de olika funktionsområdena.

Med expertgruppen som bas har detta byggts upp. Men vi har också valt att komplettera för att se till att vi verkligen har rätt kompetens på alla områden. Vi har gjort det genom att involvera fler aktörer och personer. Sammanlagt är det nu ungefär ett åttiotal personer som är involverade på ett eller annat sätt i utredningsarbetet. Jag tycker att det borgar för att vi verkligen får in den kompetens som behövs på de olika områdena och ser till att vi inte missar viktiga bitar. Det finns ett stort engagemang hos dem som deltar, och många bidrar med mycket av sin tid i arbetet.

En viktig del i arbetet är också att vi bland annat med hjälp av dessa grupper ska fånga upp sådant som redan pågår, sker och görs. Vi ska också inhämta utländska uppgifter både från rapporter och annat material som redan är skrivet och från en del studiebesök som vi gör. Tanken är att arbetet i projektgrupperna ska pågå fram till februari månad, ungefär. Det ska då lämnas ett underlag till det slutbetänkande som vi ska sätta ihop sedan.

Centrala frågor i arbetet är: Vad ska järnvägen användas till? Här finns viktiga vägval att göra, inte minst när man talar om nya stambanor framöver, som ju är ett pågående arbete. Hur ska marknadstillträdet för persontrafiken se ut i dess olika segment? Hur ska kapaciteten fördelas på lång och kort sikt, inte bara när det gäller det man ibland kallar huvudspåren utan även när det gäller terminaler och andra anläggningar? Hur ska samordningen förbättras, särskilt i så kallade störda lägen? Hur är det med kompetensförsörjning i sektorn och med anläggningens status och utveckling? Det handlar också om organisering av järnvägsunderhåll, som vi har varit inne på här, och avvägningen mellan internt och externt bedriven verksamhet. Sist men inte minst handlar det om hur Sverige ska förhålla sig till regelutvecklingen i EU.

Bara för att nämna ett exempel – eftersom vi kommer in på det senare när det gäller järnvägsunderhåll – har vi en arbetsgrupp som i princip omfattar alla olika typer av aktörer. Vi har en relativt stor samstämmighet i den analys som pekar på att det finns problem i flera olika led här. Det gäller inte bara genomförandet och utförandet av dessa tjänster, utan vi tittar också på hur det ser ut när det gäller kunskap om anläggningen, planering, beställning, uppföljning och analys. Den här typen av analys försöker vi också göra på andra områden.

Just på detta område har vi pekat på att det finns många olika typer av besiktningar att ta hänsyn till som involverar olika aktörer.

Jag ska avsluta med två korta reflexioner. Detta är en stor och unik utredning eftersom den omfattar så många olika områden. Det gör det också möjligt att ta hänsyn till de beroendeförhållanden som finns mellan olika funktioner och aktörer. De förslag som tas fram måste både hantera de enskilda problemen vi ser och bilda en konsistent helhet. Det illustreras med den bild jag visar här av de områden som vi är inne och arbetar med.

Ordföranden: Tack! Vi går nu över på nästa föredragning. Det är Trafikverket, som är välkomna hit för att berätta om hur man sköter underhållsorganisationen. Varsågod, Anna Lundman!

Anna Lundman, Trafikverket: Tack så mycket! Jag heter Anna Lundman och är underhållschef på Trafikverket. Det betyder att jag har ansvar för att både våra vägar och järnvägar är framkomliga och säkra varje dag året runt. Det är ett omfattande uppdrag som berör. Det berör just utifrån aspekten att om vi inte gör vårt jobb bra påverkar det både alla resenärer och näringslivet. Vi kan snabbt stänga ned Sverige om inte vi gör det vi ska.

Järnvägen har och har haft en fantastisk utveckling. Vi har en fördubbling av resenärer sedan början på 90-talet. Under samma period har godset ökat med runt 20 procent. Trafiken fortsätter att utvecklas, och det är väl det som gör att det är så otroligt roligt att jobba med de här frågorna. Vi har haft all time high under det här året när det gäller trafikmängd.

Vårt arbete bedrivs utifrån en nollvision. Det innebär att ingen ska förolyckas eller skadas på grund av järnvägen. Det gäller både resenärer och dem som vistas i och runt anläggningen. Det gäller också självklart alla som arbetar med underhåll. Det är en självklarhet att den som går till jobbet och jobbar med åtgärder också kommer hem när dagen är slut.

Samtidigt som trafiken har ökat har antalet olyckshändelser minskat rejält. Om man tar exemplet allvarliga urspårningar, som vi kallar det, har de i princip halverats sedan Trafikverket bildades. Vi måste komma ihåg att järnvägen är ett av de säkraste sätten att resa på. Som resenär kan man känna sig helt trygg.

Trafikverket har i dag en beställarroll. Det innebär att det i vårt uppdrag ingår att planera och upphandla såväl järnvägsunderhållet som reinvesteringar och nyinvesteringar. Det ingår också att som stor och dominerande beställare verka för en produktivitet utveckling på någonstans runt 2–3 procent per år.

Men vad är då underhåll? Gunnar började beröra frågan. Det är ett brett område, men om vi bara kopplar underhåll till de anslag vi får innebär det att vi jobbar med allt från att röja snö till att byta Centralbron i Stockholm, precis här utanför. Det ligger i planen. För att få ett fungerande och effektivt underhåll är de fem steg som Gunnar visade på bilden oerhört centrala. Vi måste få alla de fem pusselbitarna att funka tillsammans. Det handlar om att kunna be-

skriva anläggningen och hur den mår på ett bra sätt, att kunna planera åtgärderna i rätt tid, att kunna paketera dem och att få in tider i spår. Det handlar om att beställa, det vill säga upphandla, med rätt krav. Det handlar om att genomföra underhållet på ett säkert sätt men också om att följa upp och analysera effekterna av det vi har gjort. Blev det den förbättring vi ville åstadkomma?

Vi handlar upp underhållet av entreprenörer som till stor del är väldigt specialiserade inom just järnvägsunderhåll och har en hög kunskap. Det vi kallar löpande underhåll består i dag av både felavhjälpning och förebyggande underhåll. Det är uppdelat på 34 kontrakt fördelade över hela landet. Vi omsätter ungefär 4 ½ miljarder per år till detta löpande underhåll, och kontrakten är numera helt och hållet upphandlade i konkurrens. De gäller normalt sett i fem år med möjlighet till två års förlängning.

Vi påbörjade konkurrensutsättningen 2001 och avslutade den för ganska precis ett år sedan. Det är alltså ett år sedan vi skrev kontrakt på det sista konkurrensutsatta. Vi har levt i ungefär ett år på en komplett konkurrensutsatt marknad. Under denna period, sedan 2001, har vi haft ganska många olika varianter av kontrakt. Det var vi haft av den enkla anledningen att vi har lärt oss och successivt förbättrat. Jag tycker att det är viktigt att komma ihåg detta när man ibland säger: Det där var ett dåligt kontrakt! Det har hänt jättemycket, och jag skulle vilja påstå att kontrakten är ganska bra nu. Vi har förbättrat dem successivt.

Vi jobbar också tätt ihop med VTI för att hitta rätt i ett europeiskt perspektiv. Just nu pågår ett arbete med jämförelser med bland andra Finland och Holland för att lära också av en större marknad.

Låt oss ta frågan: Har Trafikverket koll på anläggningen? Ja, vi har en god koll på anläggningen och hur den mår. Jag har projektledare för varje järnvägskontrakt med specialister som stöttar. När jag talar med dem har vi koll ned på varenda sliper och befästning. Vår utmaning är att kunna aggregera denna kunskap och för er beskriva i mer av funktionella termer – som också resenären och omvärlden, våra kunder, förstår – betydelsen av detta i form av leveranskvaliteter. Här finns ett jobb att göra, och vi har påbörjat det. Det kan låta enkelt, men det kräver mer än vad man tror.

Vi har delar i dag som är i utmärkt skick, men vi har också delar som är i väldigt dåligt skick. Underhållet är kraftigt eftersatt på grund av många års eftersläpning. Trafikverket lyfte det här efter den problematiska vintern 2011 när det stod tydligt att systemet inte klarade de extrema väderpåfrestningarna. Vi har märkt av samma sak under den sommar som har varit. Det har också varit en extra belastning, vilket visar att vi får stora störningar och att vi inte har ett tillräckligt robust system.

Det var bland annat därför Trafikverket 2011 tog initiativet till det arbete som mynnade ut i det som vi kallar för Kapacitetsutredningen, som nu har mynnat ut i den beslutade nationella planen. Det är första gången som vi har tagit fram ett samlat behovsunderlag. Det är klart att man kan ha synpunkter på det, och vi skulle säkert kunna förbättra det arbetet rejält om vi gjorde det nu igen. Men det är ett mycket viktigt och helt avgörande arbete för att vi

skulle få upp frågorna om järnvägens status på bordet och därmed visa var vi står och vilka förutsättningar vi faktiskt jobbar utifrån.

Vi jobbar i dag utifrån de prioriteringar som finns – prioriteringar som jag upplever är alldeles för okända. De ekonomiska medel som nu är avsatta är också prioriterade så att vi under denna planperiod kommer att ta tillbaka det eftersatta underhållet i storstadsområdena. Vi kommer att ta tillbaka det till hälften i det vi kallar för större stråk och på Malmbanan. Men i övriga delar av landet står det tydligt att det kommer att bli sämre under den här perioden.

Det är viktigt att förstå vilken prioritering man lägger i botten när man också pratar pengar. Vi har en tydlig planeringsprocess i dag och en strategi för hur vi ska jobba med drift och underhåll. Det handlar mycket om att pake-tera åtgärder i rätt tid för att få rätt pris och skapa en sund konkurrens. Vi planerar också för att störa så lite som möjligt. Vi måste balansera underhålls-åtgärderna mot trafiken. De tävlar om samma utrymme i anläggningen. Här ser vi en positiv utveckling. För några år sedan arbetade vi på tider som var över på natten, när det inte gick några tåg. Det har gått mot att vi nu kan pake-tera och göra större avstängningar. Vi talar nu också i branschen om att göra riktigt stora avstängningar. Det är en jätte viktig förutsättning för att få en högre effektivitet för pengarna och även kunna arbeta säkrare.

Ytterligare en konkret åtgärd vi har vidtagit är att vi inför något som vi kallar för underhållsfönster. Det är så enkelt att vi garanterar tider för underhållsarbete till våra entreprenörer redan i förfrågningsunderlaget. De vet vad de ska räkna på och vilka tider de disponerar.

Vi jobbar med en treårig plan. Den är viktig för att vi ska kunna boka tiderna i spår. Det kräver ungefär två års framförhållning. Men den är också viktig för att våra entreprenörer ska kunna rusta sig, planera och göra ett gott jobb. Vi vet i dag att korta tider och snabba ändringar kostar pengar. Stabila förutsättningar är en av de saker som jag önskar mig mest.

Tågen går inte tillräckligt bra i dag; jag håller med om problembilden. Vi måste skärpa oss. Vi måste kunna möta kundernas och samhällets förväntningar bättre. Men jag tycker att det är viktigt att komma ihåg att tågen inte går sämre nu än de har gjort förr. Trots en kraftig trafikutveckling ligger vi på ungefär samma punktlighetsnivå.

Jag tycker också att det är viktigt att komma ihåg en sak när vi tittar på vad det är som orsakar störningar. Vi har gjort ett arbete inom samarbetet för det vi kallar för Tåg i tid. Infrastrukturen utgör 17 procent av störningskällorna. Det finns andra störningskällor. Det handlar om fordonen, och det handlar om hur vi planerar våra arbeten. Det handlar mycket om att vi har djur och människor i spår och ungefär 100 självmord per år i systemet. Det är alltså många faktorer som måste på plats för att det här ska bli riktigt bra.

Slutligen skulle jag vilja säga att tanken på en perfekt infrastruktur är önskvärd och lockande. Men den är svår, och kanske inte ens rimlig att nå till 100 procent. Det är en farlig analys och retorik när vi kopplar järnvägens framgång

till få fel och avvikelser. Vi måste ha en kultur där avvikelser och inrapporterade fel och brister är källan till fortsatt lärande och förbättring. Det är där vi hittar möjligheten till att bli ännu mer proaktiva.

Här finns mycket kvar att förbättra, men jag är rädd att den debatt som pågår nu styr oss åt fel håll. En signal som går i rött uppfattas som en störning, men den är också ett bevis på att vårt säkerhetssystem fungerar som avsett. Det pågår ett intensivt förbättringsarbete i Trafikverket och i min organisation inom underhåll. Det handlar om att sätta ytterligare fokus på den befintliga anläggningen. Det handlar om att bli en bättre beställare. Vi specialiserar oss.

I det arbete som jag och Trafikverket just nu gör för att bli bättre måste vi leverera bättre här och nu, men vi måste också möta de förväntningar som kommande generationer har på oss. Vi måste lära av de erfarenheter som finns men inte tappa framtidsperspektivet.

Som slutord skulle jag vilja återge något som Nobelpristagaren i ekonomi, Jean Tirole, sagt. Jag vet inte hur många som funderat på det pris han fått, men om järnvägsunderhållet har han sagt: Det är komplicerat.

Ordföranden: Vi tackar representanten för Trafikverket och går vidare till att lyssna på Karolina Boholm, Näringslivets Transportråd. Hon representerar även Skogsindustrierna. Vi i trafikutskottet får kanske flest synpunkter om persontrafiken, men vi är nog alla medvetna om att järnvägen måste fungera väl även för de företag vilkas verksamhet politiken och vi andra är beroende av.

Karolina Boholm, Skogsindustrierna och Näringslivets Transportråd: Jag jobbar som transportdirektör på branschorganisationen Skogsindustrierna. Vi representerar alla sågverk, massa- och pappersindustrier samt andra tillhörande företag. Jag är också styrelseledamot i Näringslivets Transportråd och försöker alltså representera båda organisationerna här i dag.

Rubriken på min presentation är Järnvägsunderhåll – en förutsättning för effektiva och konkurrenskraftiga godstransporter. Låt mig säga något kort om Näringslivets Transportråd. Vi är transportköparnas röst i transportpolitiken. Flera av Sveriges största och ledande exportörer, men också importörer, är medlemmar i Näringslivets Transportråd, liksom flera branschorganisationer som på olika sätt upphandlar transporter, såsom Svensk Handel, Skogsindustrierna och Teknikföretagen.

Vår utgångspunkt är att transportslagen kompletterar varandra. De konkurrerar inte. Järnvägen är en viktig del i logistikkedjan från punkt A till punkt B när man ska leverera någon typ av vara. Därmed hänger järnvägen, tillsammans med de andra transportslagen, ihop med konkurrenskraft och näringslivets förmåga att vara just konkurrenskraftig på en global marknad. Många av våra stora industrier i Sverige, basindustrier och liknande, konkurrerar på en global marknad med globala priser på produkterna. Då blir förmågan att kunna

leverera ut till kund och hålla det vi lovar mot kund oerhört viktigt, och att göra det till inte alltför höga kostnader.

Den bild jag visar på skärmen är från vintern 2009/10. Vinterkaos är en exceptionell händelse och har kanske inte alltid enbart med underhåll att göra, men jag vill ändå visa bilden, för när det hände snöade Hallsbergs bangård igen i 14 dagar. Det stoppade i princip alla godstransporter i hela Sverige. Tänk er själva om ni hade strömavbrott i 14 dagar! Då sker ingen produktion. Det går inte att lasta av någonstans, och det går inte att transportera och leverera till kund. Det ger följd effekter eftersom kunder inte kan lita på att svenska företag kan leverera i tid.

Samma sak kan gälla vid en tågurspårning; det behöver inte bara gälla då det snöar. Om en tågurspårning sker någonstans och det inte finns möjlighet att leverera på annat sätt, åka via annan bana, då är det problem för det företaget, och för Sverige, som inte kan vara konkurrenskraftigt mot sina kunder.

Ett av näringslivet tre prioriterade järnvägsfrågor är därmed tillförlitlighet, att veta att om jag använder järnvägen kommer mina varor fram. Det behöver inte vara just in time, att det ska gå fort, utan bara att de kommer fram när det är utlovat. Jag ska helt enkelt kunna lita på att om jag använder järnvägen fungerar det. Det hänger ihop med redundans på järnvägssystemet, att systemet är ganska sårbart, och med riskhantering.

Jag upplever att alla företag jobbar med riskhantering varje dag för att på ett smart och effektivt sätt kunna leverera till kunden i tid, att hålla det man lovar. Men vi upplever att Trafikverket ofta planerar investeringar och underhåll för normalfallet. Om det sker en tågurspårning någonstans måste det finnas alternativa vägar så att man kommer fram. Kanske tar det lite längre tid, kanske får man köra med lägre hastighet, men på något sätt måste man kunna komma fram. I annat fall stannar Sverige och handeln.

Det finns många järnvägsspår som inte mår särskilt bra. Ett exempel framgår av bilden som visas på skärmen. Jag vet att Trafikverket jobbar väldigt fokuserat och strukturerat, och det sker många förbättringar. Men jag blir lite oroad när Anna berättar att man kanske inte kommer att prioritera de glest befolkade områdena i Sverige. Det är nämligen just där som godset går. De järnvägarna är redan i dag så dåliga som framgår av bilden. Många har nedsatt hastighet. Man kör kanske 20 kilometer i timmen eftersom spåret är så dåligt. Om det blir ännu sämre stängs alla järnvägar till slut ned.

Låt oss åter tänka på vinterkaoset. Det var många människor som stod på perronger och stationer, skrek och var förbannade och kom inte fram. Det var 28 procent av alla förseningstimmar. 72 procent var gods som stod på en räls någonstans, men ni hörde det inte för gods talar inte. Gods drabbas oerhört mycket mer av problem med framkomlighet och förseningstimmar, men eftersom gods inte röstar tenderar vi att glömma bort det.

Det har skett många urspårningar på senare tid. Visserligen har de kanske inte varit lika allvarliga som tidigare, men om det inte finns alternativa vägar att transportera på blir det ett problem. Låt oss som exempel ta den urspårning som skedde i Långsele för en tid sedan. Det skedde på stambanan genom övre

Norrland. Där skulle rälen enligt plan ha varit bytt för 20 år sedan. Den är fortfarande inte bytt. Det utgör en risk och en sårbarhet. Det är också ett bevis på att vi har en stor underhållsskuld och att vi inte kan fortsätta att ignorera dessa sträckor även om det inte bor så många människor just där.

Ett annat exempel är Dal-västra Värmlands Järnväg som förra hösten plötsligt bara stängdes ned. Det var ganska intressant. Jag var då väldigt kritisk till Trafikverket eftersom man gick emot järnvägsnätets beskrivning, de avtal som fanns och så vidare.

Den 28 mars kom Transportstyrelsen med en sex sidor lång promemoria som gjorde att min kritik inte kändes så kritisk. Transportstyrelsen är ganska hård i sin kritik. Där påpekas att underhållet är eftersatt och att det är anmärkningsvärt att man inte jobbar förebyggande så att bandelar inte ska behöva stängas av. Det är sex sidor mycket bra läsning. Där visas även att man inte har följt järnvägslagen. Ytterligare en urspårning skedde på norra Ådalsbanan, också det en bana som har stora problem som behöver åtgärdas. Jag skickar gärna promemorian till er om ni vill läsa den.

Därmed kommer jag till underhållet av järnvägen. Vi har ett transportpolitiskt mål, och en del i funktionsmålet är tillgänglighet. Därför är underhåll A och O. Det är det vi först måste fokusera på så att vi kan få tillförlitligheten och den minskade sårbarheten. Vi måste prioritera underhåll och flaskhalsar ännu mer än i dag, och vi måste tänka på att små åtgärder som inte finns med i den nationella planen, de så kallade icke-namnngivna åtgärderna, även de är åtgärder som ger nytta och effektivitet. Vi måste tänka stråk och noder och, som Anna var inne på, fortsätta samplaneringen av underhållen för att få färre avbrott. Många gånger upplevs det som en sorts snuttifiering; först byter man kraftledningarna, sedan ska man gå tillbaka och göra rälen på samma sträcka, och så vidare. För näringslivet innebär det många fler avbrott.

Dialogen brister ofta, eller ibland. Transportköparna måste veta hur de ska planera sin produktionsprocess när det är stora avbrott. Ett exempel jag vill nämna är att Trafikverket nästa september under tre och en halv vecka kommer att stänga av en sträcka mot Trelleborgs hamn, vilket för exempelvis SSAB innebär stora problem i deras produktionsapparat eftersom det är den tid företaget har flest leveranser. Trafikverket har i just det fallet varit ute i god tid. Det måste finnas en dialog för att hinna hitta lösningar. Om det inte finns alternativa transportvägar betyder det i princip att man inte kan leverera och heller inte producera. En fortsatt dialog för att hitta framkomliga vägar är alltså viktig.

När det gäller Trafikverkets organisation upplever vi att uppdelningen av Trafikverket i regioner påverkar järnvägen delvis negativt eftersom det är fråga om kommunicerande kärl; hela landet hänger ihop. Vi vill se större fokus på nytta för pengarna och ett fortsatt arbete för en effektiv upphandlingsorganisation, dock inte ett återförstatligande. Vi ska fortsatt ha en effektiv styrning av Trafikverket men inga omorganisationer. Trafikverket behöver arbetsro, inte ägna sig åt omorganisation.

Vi får en del uppgifter om att de servicefönster som finns, och som är väldigt bra, inte alltid används. År 2010 planerade Trafikverket i Norrland 20 000 timmar för servicefönster som aldrig användes. Det stjälar kapacitet. Det behövs en bättre uppföljning av detta så att vi inte utnyttjar anläggningarna optimalt.

Ordföranden: Vi tackar Karolina Boholm. Därmed är det dags för Kristoffer Arvidsson Thonäng, utredare på Seko, den fackliga organisationen för dem som arbetar på spåren, att delge sina synpunkter på hur skötseln och arbetet på spåren ser ut.

Kristoffer Arvidsson Thonäng, Seko: Jag tackar för inbjudan. Jag ska tala om hur vi och våra medlemmar ser på järnvägsunderhållet.

Seko har ca 18 000 medlemmar inom järnvägssektorn. Vi organiserar inom hela sektorn – lokförare, bantekniker, reparatörer, trafikledare, it-tekniker med flera. Från våra medlemmars perspektiv handlar det främst om trygghet i arbetet men också om känslan av att göra ett bra jobb. Vi får ofta höra att man i första hand vill vara en samhällsbyggare som levererar en bra järnväg där tågen går i tid och i andra hand jaga vinst åt enskilda företag.

Järnvägsunderhållet är grovt eftersatt sedan lång tid tillbaka. Det handlar både om bristande resurser och om brister i organisationen. Låt mig ta upp några problemområden.

Vi anser framför allt att Trafikverket måste arbeta mer med systematiskt förebyggande underhåll så att kvaliteten på befintlig anläggning vidmakthålls. Man måste planmässigt byta ut sträcka för sträcka och göra de större avstängningar som det talades om tidigare. Riksrevisionen har påpekat för Trafikverket att de skriver slarviga avtal eller avtal som inte ger tillräckliga incitament att genomföra mer långsiktiga och angelägna underhållsåtgärder. Våra medlemmar anser inte heller att det förebyggande underhållet direkt ökar; jag återkommer till det.

I Trafikverkets egen årsredovisning för 2013 står: "Under 2013 försämrades tillståndet för statliga järnvägar och vägar på grund av att underhåll och reinvestering inte var i nivå med slitage och nedbrytning." Man kommer alltså längre och längre ifrån att komma i kapp det uppdämda underhållsbehovet, och det är en oerhört låg utbytestakt på växlar, spår och kontaktledning.

Under hela 1900-talet låg utbytestakten för spårväxlar på mellan 250 och 300 per år. Under 2000-talet sjönk det till 150 per år. Under 2013 byttes 25 spårväxlar ut. Det uppdämda underhållsbehovet är 660. Under 2013 byttes 90 kilometer spår ut. Det uppdämda behovet är 1 400 kilometer spår. Samma år byttes 15 mil kontaktledning ut. Enligt Trafikverket motsvarar det en tiondel av behovet. Den låga utbytestakten innebär att en ökad andel av anläggningen passerar sin tekniska livslängd, vilket påverkar robustheten och punktligheten.

Trafikverket säger också i sin årsredovisning att det totala antalet anmälda fel per spårkilometer ökade under 2013 jämfört med tidigare år på alla bantyper utom på banor med ringa eller ingen trafik. Än så länge har Trafikverket inte förmått att komma i kapp det eftersatta, uppdämda underhållsbehovet.

I våras frågade vi 1 000 järnvägsanställda vad de tycker i ett antal frågor. Av svaren framgår bland annat att 5 procent upplever att det varit fler brister i infrastrukturen de senaste två tre åren jämfört med tidigare. 66 procent upplever inte att det förebyggande underhållet av infrastrukturen sker i tillräcklig omfattning. 52 procent av de anställda bland järnvägsentreprenörerna upplever att det förebyggande underhållet av infrastrukturen skett mer sällan de senaste två tre åren jämfört med tidigare.

Seko ser oerhört allvarligt på den utveckling på säkerhetsområdet som skett på järnvägen. Vi brukar tala om säkerhet på undantag. Det är en trend mot ett ökat antal olyckor och tillbud, vilket framkommer i Gunnar Alexanderssons utredning. Sveriges Radios *Kaliber* har gått igenom Transportstyrelsens databas och menar att olyckorna och tillbuden ökat kraftigt under de senaste åren. Före 2010 var det enligt *Kaliber* som mest tio olyckor och tillbud per år. Efter 2010 är det 30–40 per år. Det är alltså fråga om en 300–400-procentig ökning av olyckorna och tillbuden.

Trafikverket har gjort oanmälda arbetsplatsbesök, vilket är jättebra. Jag tycker att Trafikverket ska göra fler sådana. Utvecklingen är skrämmande. 70 procent av arbetsplatserna hade en allvarlig säkerhetsanmärkning år 2013. Endast 22 procent var godkända. Vi anser att upphandlingssystemet inte gynnar säkerhetsarbetet. Prispress i alla led leder till nedprioriterat arbetsmiljöarbete, mindre personal och mer stress. För de företag som har snäva budgetar innebär det att de ibland måste tacka ja till kontrakt som har allvarliga eller tydliga säkerhetsbrister.

Statens haverikommission, som kom med en rapport för någon vecka sedan, säger att brister i överföring av anläggningskännedom mellan Trafikverket, entreprenörerna och underentreprenörerna skapar säkerhetsproblem. Brister i överföring av anläggningskännedom har att göra med att man hela tiden byter entreprenör, vart femte eller vart sjunde år, på de olika bandelarna.

Bilden på skärmen visar Trafikverkets utfall utifrån arbetsplatskontrollerna. 71 procent har en allvarlig säkerhetsanmärkning.

Vad tycker vi på Seko behöver göras? Den svenska underhållsorganisationen är bland de mest avreglerade i Europa. Vi menar att Trafikverket riskerar att gå så långt som till att lägga ansvaret på alla andra men inte på sig självt och att förutsättningarna för att fatta välgrundade beslut om inriktning och nivå på underhållet därmed går förlorade. Genom att hela tiden låta entreprenörerna ansvara för alltmer förlorar beställaren kunskap och kontroll över spåren.

Sekos uppfattning är att vi i dag har ett systemfel. Vi menar att Trafikverket måste ta ansvar och skaffa sig större kontroll över spåren. Risken för att infrastrukturförvaltaren inte har aktuell kunskap om sina anläggningar begränsas

kraftigt om man låter besiktningsverksamheten gå in-house, i egen regi. Genom att ha god anläggningskännedom kan man också prioritera resurserna på rätt sätt.

Vi tycker att besiktningsverksamheten bör vara integrerad med utförandet av det akuta underhållet. Vi anser att det är mer rationellt att åtgärda akuta brister direkt på plats när de upptäcks vid besiktningen än att göra en anmärkning, ange bristen och med hjälp av en order låta någon annan ta sig dit och utföra åtgärden. Det är lättare och effektivare att styra och kontrollera egna resurser och egna insatser än att anlita fristående företag. Det skapar flexibilitet och innebär att man kan genomföra åtgärder på mycket kort tid.

Det avhjälpande underhållet bör i vissa delar utföras i egen regi för att ha möjlighet att optimera resurserna. Banteknikerna måste ha sysselsättning. De kan inte sitta hela dagarna och vänta på akuta fel, utan de måste ha något att göra. Då kan de ägna sig åt förebyggande underhåll. Dessutom är det förebyggande underhållet bra för att upprätthålla kompetensen hos de anställda. De blir en del av en helhet som sysslar med allt.

I vilken utsträckning såväl avhjälpande underhåll som reinvesteringar ska genomföras i egen regi tycker vi är situationsberoende. Det beror på vilka maskiner, vilket jobb och vilken personal som krävs. Det beror också på hur väldefinierat arbetet är. Det är lättare att upphandla arbeten som är väl definierade.

Ordföranden: Nästa talare är Thomas Pilo, som är marknadschef på Infranord och ledamot i styrelsen för Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer. Vi försöker, som ni förstår av programmet, skapa en så allsidig bild som möjligt. Här är det företagen som sysslar med underhåll som ska få ge sin syn på saken.

Thomas Pilo, Infranord och FSJ: Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer är en förening som samlar alla entreprenörer som bygger och underhåller järnväg i Sverige. Jag ska tala lite grann om fungerande järnvägsunderhåll på en avreglerad marknad och hur vi ser på den saken.

Till att börja med har vi varit lite oroade över den debatt som förts sedan 2014 om återtagande av underhåll. Vi anser att det inte löser dagens utmaningar på järnvägen. I stället behövs tydlighet, resurser och tid – tydlighet i upphandlingarna, resurser i form av ekonomiska resurser för att återupprusta banorna, samt tid i spår som måste avsättas för underhåll. Vi förstår och håller med om allt som sägs om att banorna är slitna. Det är vi som jobbar på banorna. Jag är även marknadschef för Infranord, som sedan hundra år tillbaka har tre fjärdedelar av underhållskontrakten. Det är lika bra eller dåligt där som hos de andra entreprenörerna.

Det är klart att fler fordon och fler operatörer på vägarna bidrar till fortsatt slitage samtidigt som det gör det svårt att få en säker och tillräckligt sammanhängande tid för underhållet i spåren. Det är en bild som vi delar med andra aktörer.

Syftet med effektivare underhåll är såklart att skapa ett säkert, punktligt och hållbart järnvägssystem i Sverige. För att kunna utnyttja resurserna på bästa sätt behöver vi ha ett samlat informationssystem där man kan se banornas status, se hur fel aggregeras, se rotorsaker, och att inte bara bota symtom. Vi anser att Trafikverket bör bygga upp ett sådant samlat informationssystem. I dag har Trafikverket massor med system, men de har inte ett samlat sådant.

Här bör man ha ett asset management-tänkande, där man tänker i livscykel-perspektiv. Vår erfarenhet är att avsaknaden av ett sådant system leder till att felavhjälpning tenderar att prioriteras framför det som vi definierar som förebyggande åtgärder. Det kan såklart vara det mest effektiva och bästa sättet att göra i varje enskilt fall, men över tid och sammantaget skapar det stora kostnader för järnvägen.

Man behöver alltså jobba mycket mer förebyggande. Ett sådant system skulle innebära att man tydligt såg var de röda lamporna blinkar rödast och var någonstans insatserna får störst effekt.

När det gäller tider i spår är det, som sagt, väldigt svårt att få tid i spår sammanhängande. Jag skulle vilja ta upp ett exempel. En stor typ av underhåll är spårbyten; vi kallar det i många fall för investeringar. Vi kan göra ett spårbyte med totalavstängning i två veckor eller också kan vi göra samma spårbyte under nio helger och lämna tillbaka spåret inför varje vardagsvecka. Det är klart att det då är fråga om helt andra kostnader och helt olika typer av störningar.

Det är sådana avvägningar man får göra när man tittar på hur arbetet ska utföras. De förutsättningar vi kan jobba med är takt och ställtid. Ställtid handlar om hur snabbt vi kan komma på och av spåret och takt om hur fort vi kan producera, avhjälpa och förebygga.

Genom bättre styrning och genom tydliga och transparenta upphandlingar, där man tagit hänsyn till genomförbarhet i förfrågningsunderlaget och avsatt tänkta tider i spår för det, kan man få till de förbättringar som vi nu behöver. Vi tycker att det är helt okej att Trafikverket gör egna besiktningar, stickprov och annat, om det kan hjälpa Trafikverket att få bättre egen kännedom om anläggningens status och få en oberoende uppfattning för att därigenom kunna fatta välgrundade beslut.

Vi anser att det är bra att Trafikverket säger att man ska fördjupa sin kompetens och försöka att på olika sätt samla den. Vi håller med om att väg och järnväg förstås inte är samma sak. Man behöver ha en samlad syn på järnvägssystemet. Trafikverket har tagit initiativ till ett branschgemensamt samarbete under 2013 gällande punktlighet, och det ser vi mycket positivt på. Det är bättre organisering av upphandlingar, samverkan och systematisk kunskap om det samlade järnvägsunderhållet som kan ge högre effektivitet och därmed säkra de punktliga transporterna. Det är också viktigt att vi ser till att de pengar som kommer ut hamnar på de bästa ställena, där de verkligen behövs.

FSJ föreslår därför, precis som Trafikverket är inne på, att man upprättar ett anläggningsregister, att upphandlingar och förfrågningsunderlag i vissa fall görs med lite större tydlighet, att fler besiktningar görs, att Trafikverket får

bättre underlag för att göra upphandlingarna och att det avsätts bra med tider för underhåll i spår. Det är viktigt att man förstår att det kommer att krävas en del avstängningar för att rusta upp järnvägen framöver.

Vidare föreslår vi att Trafikverket mäter effektivitet, i och med att vi talar så mycket om vad saker och ting kostar och hur effektivt det hela är, samt att Trafikverket fortsätter på den inslagna vägen att stärka och samla sin kompetens.

Vi anser såklart att fler konkurrerande entreprenörer bidrar till högre effektivitet.

Ordföranden: Nästa talare är Uday Kumar, professor vid Järnvägstekniskt Centrum, Luleå tekniska universitet. Han ska berätta om den senaste forskningen inom underhållsteknik.

Uday Kumar, Luleå tekniska universitet: Tack för inbjudan! Vi har hört samtliga talare tala om utmaningarna i underhållsbranschen.

Vi har sett att efterfrågan inom järnvägssektorn ökat kraftigt. Många vill resa och många vill frakta gods på järnväg eftersom det är hållbart. På grund av det har sårbarheten ökat kraftigt. I dag utnyttjas kapaciteten till 85–90 procent. Paradoxalt i underhållsbranschen är att ju mer man använder systemen, ju mer man använder produkten eller utrustningen eller järnvägen, desto mer tid behöver man för underhåll. Men den tiden finns inte. Det krävs därför nya metoder och nya verktyg för att möta dessa utmaningar och de olika typer av problem som kommer på banan.

Sårbarheten har också ökat på grund av det som Anna nämnde, weak maintenance management regime, det som på svenska kallas eftersatt underhåll. Weak maintenance innebär att om man inte gör underhåll på fem år utan det blir eftersatt blir kostnaden inte linjär utan icke-linjär. Den ökar exponentiellt.

Jag ska lite grann belysa vad vi gör på LTU. En sak som vi upptäckt med avregleringen är att problemen ökat i stället för minskat. Jag ska belysa några metoder som vi arbetar med och svara på några frågor.

På Järnvägstekniskt Centrum jobbar vi med olika aktörer. Vårt fokus ligger på ökad kapacitet genom underhåll, ökad tillgänglighet, säkerhet och hållbarhet på befintliga och nya anläggningar och järnvägssystem, genom förbättrad drift och underhåll med pris och konkurrenskraft.

Underhåll: Hur kan vi genom bättre metoder och teknik leverera bra och säkert underhåll? Hur kan vi leverera robusta och tillförlitliga järnvägssystem?

Vi har ett program där fokus ligger på hur man kan öka driftssäkerheten på banorna. Ett nyckelområde vi jobbar med är det vi kallar informationslogistik. Det är jätteviktigt: Hur flyter informationen mellan olika parter? Det är viktigt för att köra järnvägssystemet. Sedan är det tillståndsbedömning och effektivare underhåll. Det är fyra områden som vi jobbar med.

Vår forskning: Vi behöver alltid bygga upp ny kunskap. JVTC, Järnvägstekniskt Centrum, fungerar som ett fönster mot ny kunskap. Vi jobbar med att

ta fram ny kunskap. Vi jobbar också med så kallad strategisk forskning, tillämpad forskning och implementering. Vi tar ofta fram bra resultat, men man lyckas inte implementera det i systemet. Det är en utmaning för oss. Men vi försöker utveckla metoder för att implementera.

På den bild jag visar här ser vi att det är mycket system of systems. Det finns ett enkelt system och ett system of systems-tänkande. Det går att lösa enkelt. Men järnvägen har en väldigt hårt reglerad och integrerad teknik. Tekniken är integrerad; det gäller fordon och bana samt fordon och signal. Allting ska fungera om tågen ska gå.

Däremot är organisationen avreglerad. Det fungerar inte. Hur ska vi få en organisation som fungerar både tekniskt och i samverkan?

På LTU försöker vi hitta lösningar. Förr i tiden hade vi olika aktörer, men nu behöver vi samlas. Allting ska fungera, och alla ska kommunicera med varandra.

Vi utvecklar metoder för mätteknik. Hur mäter vi tillståndet på banorna? Hur mäter vi tillståndet på fordonen? Hur kan vi mäta infra från fordon och fordon från infra? Det kommer att ge oss möjlighet att veta var vi står: Vad ska vi göra för att kunna leverera ett säkert, tillförlitligt och robust transportsystem?

Vi mäter. Vi behöver mer intelligenta system. Vi ska instrumentera mer. Vi ska använda ny teknologi.

Jag kan ta ett exempel från LKAB. Vi gör försök där vi lägger ett lager och mäter tillståndet på vagnar och på banor. Hur kan vi leverera resultat från mätningen av banorna? Det är inga problem att mäta, men hur använder vi informationen? Det är det som är utmaningen.

Här visar jag en bild av våra arbetsprocesser. Det är komplext. Hur ser vi när saker och ting går sönder? För det håller vi på att utveckla det vi kallar e-Maintenance-systemet, där vi ska ha all information: Vad händer? Vad har hänt förr? Hur fungerar systemet? Vilket är tillståndet i systemet? Vilken information behöver man? Vilka business cases är det? Man kan hämta alla data på e-Maintenance Cloud.

Vi har byggt upp ett labb som vi kallar e-Maintenance Lab där vi fortsätter att mäta tillståndet på banorna. Vi hämtar all information där, omarbetar informationen och skickar tillbaka den till olika aktörer.

Vi försöker integrera ett defragmenterat järnvägssystem genom ISEC, användning av IKT med mera. Vi måste ha tillståndsdata, och vi måste ha underhållsdata. Vad händer när saker och ting gick sönder? Hur gick de sönder? Vilka business data finns det? Vilka kunder väntar? Vad händer om tåget stannar? Vilka frågor ska prioriteras? Det gäller dynamiskt underhåll. Hur ska tågledningscentralen funka med underhållsgruppen? Det är jätteviktigt att ha personliga möten mellan olika aktörer.

Decentralisering är inte bra. Om folk inte kan se varandra kan de inte förstå varandras problem. Det är jätteviktigt.

E-Pilot är ett projekt som finansieras av Trafikverket, och det är en samverkan mellan olika aktörer. Vi tar fram resultat, men hur implementerar vi dem?

Olika aktörer jobbar med implementering. Vi har uppnått olika resultat genom e-Pilot.

Vi jobbar också med innovation. Hur förvandlar vi resultat från forskning till innovationer som kan ha nytta för olika produkter och olika tjänster och ökar konkurrenskraften på järnvägen?

Re-Rail är ett nytt system. Det sägs att det är en revolution om vi lyckas med det – för första gången på 150 år kommer en ny metod. Därmed kan man minska CO₂-utsläppen. Många aktörer från England, Australien, Indien, Kina och USA har kommit och tittat på det här. Hur kan vi implementera det?

Vi har nu jobbat med e-Pilot. I framtiden kommer vi att jobba med Stax och ökad axellast. Vi jobbar också med ett stort europeiskt projekt och e-Pilot Storstad. Vi har kört e-Pilot bara i den norra delen, och vi kommer också att köra det i södra Sverige.

Vi har jobbat med hållbara broar.

Det gäller vinterförmåga, och det är intressant: Hur hanterar vi vintern? Vi har Omicold: Operation and Maintenance of Infrastructure in Cold Climate.

Det gäller utbildning. Vi har startat en grundutbildning inom det området, en högskoleingenjörsutbildning.

Det gäller också Partnering.

Vi försöker mer och mer förstå varför saker och ting går sönder: Hur vi kan förutse det? Det gäller kostnader med mera.

Resultatet för Malmбанan var att man lyckades minska tågförseningarna med 19 procent, minska kostnaderna med 13 procent och minska de akuta felen med 14 procent. Det är några av de resultat vi har fått fram.

Vi har också gjort lite forskning och innovation, analys av kostnad och nytta. Där kan vi se den nationella kunskapsnyttan: För 1 krona som investeras i forskning får man 5–8 kronor för nationella strategiska centrum. Om staten lägger 1 krona får universitet och andra aktörer pengar för mer forskning. Med EU förvandlas 1 krona till 60–70 kronor. Vi jobbar mer mot EU, och i dagsläget är det sex till åtta projekt som vi kör i fråga om underhåll.

Infrastrukturnyttan är att 1 krona till forskning och innovation ger 20 kronor per år med Stax. Vi gjorde Stax 25 på Malmбанan, och man beräknar att vi har sparat 20 kronor per år för varje krona. 1 krona som har lagts på Stax 30 ger nästan 40 kronor.

Det som är viktigast för oss på Järnvägstekniskt centrum är: Hur kan vi använda informationen? Vi mäter mycket, och vi samlar in mycket data. Vad lär vi oss av informationen? Det är en utmaning för oss. När vi kör e-Pilot-projektet första gången försöker vi samordna allting, och vi ser hur olika delar samverkar i järnvägssystemet. Efter det första året kommer resultatet att läggas in i våra broschyrer, och där kan ni läsa om det mer i detalj.

Ordföranden: Då har vi fått en inblick i den tekniska forskningen, och nu är det dags att få lite inblick i den ekonomiska forskningen avseende detta av Jan-Eric Nilsson, professor på VTI.

Jan-Eric Nilsson, Statens väg- och transportforskningsinstitut: Jag tänkte helt kort bara sammanfatta i några bilder vad vi tycker oss se vad gäller effektiviteten i järnvägsunderhållet och basera det på de siffror som vi jobbar med. Förutom mig är det Kristofer Odolinski, som skriver sin avhandling på detta tema, och han sitter också här i salen. Det är viktigt att apostrofera dem som gör det tunga jobbet.

I ett internationellt perspektiv har vi låga underhållskostnader. En jämförelse som har gjorts mellan kostnader för järnvägsunderhåll i Sverige och tre andra stora länder i Europa visar att vi ligger lägst. Vi är mest kostnadseffektiva om man tar hänsyn till hur mycket spår som finns, hur mycket trafik som går, om spåren är elektrifierade eller inte och hastigheten. Det är fyra dimensioner som på olika sätt fångar upp viktiga delar i den produkt som man tillhandahåller med de järnvägslinjer vi har.

Det är en observation som vi kan ta som utgångspunkt för den här typen av diskussioner.

En annan observation är att konkurrensutsättningen har sänkt kostnaderna för järnvägsunderhåll med åtminstone 10 procent. Vad som är ännu viktigare, om man tittar på de indikatorer som finns på kvalitet, är att det inte tycks ha blivit sämre utan snarare till och med har blivit bättre.

Det här är en ganska kinkig fråga, som jag återkommer till lite senare. Vad man kan säga säkert är det man har siffror och belägg för, och här finns inte jättemycket data som beskriver kvaliteten i ett långsiktigt perspektiv som man kan foga in i analysen. Man mäter spårets läge i spårlägesmätningar med ganska jämna mellanrum, och då upptäcker man olika typer av problem. De problem som är svårare än andra att leva med, det vill säga som måste åtgärdas snabbt, kallas C-fel, och de har minskat ganska rejält sedan konkurrensutsättningen påbörjades i början av 2000-talet.

När vi gör det påståendet tar vi hänsyn till trafiken. Vi tar hänsyn inte bara till spårlängd, utan det finns en mängd information i Trafikverkets baninformationssystem om vad det finns för saker i banan, det vill säga hur mycket växlar det finns, hur gamla växlarna är, hur gamla spåren är och så vidare. Denna gång har vi också plockat in lite information från SMHI om hur vädret har varit, så att man kontrollerar för skillnader mellan olika delar av landet i det avseendet.

Det är observation nummer två: Det ser ganska bra ut.

Då kan man titta på siffror: Är allting lika bra? Ett problemområde som vi ser är förseningar, och förseningar som beror på att vi har problem med kvaliteten på infrastrukturen.

Trafikverket har sedan länge ett stort och avancerat system för att samla in och redovisa information om de förseningar som inträffar. Man täcker upp nästan alla persontåg och inte riktigt lika många godståg men ändå väldigt många.

I den här redovisningen finns mycket information att tillgå. Ni som tittar på statistiken känner igen att man månadsvis kan se hur stor andel av godstågen och persontågen som kommer fram i tid till slutstation. Det ligger på mellan

88 och 92 procent eller någonting sådant. Det baseras på den här informationen. Så långt är det bra.

Men det finns tåg som man inte har information om. Det handlar om dem som ställs in och minst lika mycket om dem som leds om. Många av de tåg som ställs in leds i själva verket andra vägar än vad som var tänkt från början. Där finns svag information, och det är svårt att följa vad som egentligen sker i nätet. Dessutom är det svag kvalitet på orsaksangivelsen, alltså berättelsen om varför tåg ställs in.

Jag brukar exemplifiera med de två störningar som inträffade förra vintern. Det var en urspårning till följd av ett axelbrott i Södertunneln, och någon vecka senare var det en urspårning till följd av ett problem med en växel några kilometer söderut i Huddinge. Vi har hittills inte hittat någon samlad redovisning av vilka konsekvenser de störningarna fick, det vill säga hur många tåg som ställdes in, hur många som leddes om och hur många som påverkades av de störningar som inträffade då.

Poängen här är att om vi vill ha ordning på infrastrukturen, på underhållet, måste vi ha en heltäckande information om det som sker, också de riktigt stora störningar som inträffar, inte enbart alla de små saker som inträffar i vår vardag. Där menar vi att det inte finns möjlighet att analysera eller se vad som sker i det fallet.

Det finns ytterligare effektivitetsvinster att göra. Även om det har blivit bättre tack vare konkurrensutsättningen visar analysen – man jämför Trafikverkets olika regioner – att kostnaderna i de andra regionerna ligger i genomsnitt 8 procent högre än i Region Öst. I den här analysen används Region Öst som jämförelsenorm, för man fångar helt enkelt upp den verksamhet som finns i den regionen och ser att den är mest kostnadseffektiv.

Precis som jag var inne på tidigare: Vi har koll på hur mycket trafik som går, hur långa spåren är och hur vädret är. Vädret varierar såklart över landet, och om man inte hade koll på vädret vore det ganska svårt att säga att den ena regionen är bättre eller sämre än den andra.

Det här är preliminära resultat, och vi räknar med att siffrorna kommer att förändras. Vi ser dessutom att variationerna i kostnader inom varje region – varje region har flera olika kontrakt med entreprenörerna – och variationen i effektivitet är ännu större än de siffror som vi har här. Jag har inte gått vidare med det i den här redovisningen, för det är än så länge ganska preliminära resultat, som jag sa. Här finns alltså ytterligare kostnadsvinster att göra.

Det där är fyra ögonblicksbilder av vad vi ser i siffror. Den sista är mer en uppfattning eller ett tyckande kring den verksamhet som Trafikverket bedriver. Då har Trafikverket, precis som flera andra har varit inne på, tillgång till en kolossal mängd information i databaser om det ena, det andra och det tredje. Det finns jättemycket spännande saker att göra med det här.

Det finns också information om kostnaderna per bandel och kontrakt, vilket är väldigt viktigt för den typ av analys som vi gör och som vi tycker att man måste göra för att bedriva underhållet på ett kostnadseffektivt sätt.

Dilemmat i vårt arbete är att väldigt mycket av den information som vi har använt har varit möjlig att få tillgång till därför att engagerade personer på Trafikverket som kan de här systemen har varit oss behjälpliga. De har plockat fram data i en sådan form att det varit möjligt att genomföra de analyser som vi nu har redovisat. Det går alltså inte att utan vidare plocka upp information om kontrakten, kostnaderna per bandel och så vidare och sedan koppla det till informationen om hur många tåg som går. Det krävs väldigt mycket manuellt arbete innan man får till den typen av möjligheter.

Vi menar alltså att det finns ganska starka skäl för Trafikverket att utveckla sin hantering av de här systemen. Det är i grund och botten förhållandevis enkla saker. Det handlar om att kunna veta och kunna boka fakturor mot dem som skickar fakturorna och det kontrakt som har gett anledning till att fakturan en gång kom, att systemen är byggda så att man snabbt kan plocka ut den typen av information och på ett enkelt sätt sammanfoga kunskapen om vad det kostar att göra saker med vad det är för saker och ting som händer ute i systemet, hur mycket förseningar som inträffar, hur många tåg som går och så vidare.

Det är inte på samma sätt en beskrivande uppfattning, utan det här är en bild som har vuxit fram för oss under de år som vi har arbetat med den här typen av frågor.

Ordföranden: Nu är det dags för frågor. Jag upprepar att frågor kan ställas såväl till dem som har pratat som till andra personer som finns i salen som är namngivna. Frågorna fördelas i tur och ordning efter partiernas storlek.

Lars Mejern Larsson (S): Tågtrafiken i Sverige har jättestor betydelse och är själva blodomloppet i hela tillväxten, men den måste ju fungera. Tillförlitligheten, som vi har hört i dag, är av största vikt för att resenärer och företag som vill använda järnvägens möjligheter ska känna tryggheten. Förseningar kostar i dag resenärer otroliga 5 miljarder årligen. Det är inte hållbart, utan järnvägen kräver mer underhåll.

Likt Lundman vill jag citera. Gunnar Malm sa: Men innan det blir bättre kommer det att bli sämre.

Min fråga riktar sig till Anna Lundman på Trafikverket: Har vi nått botten? I så fall, hur kan vi använda information för att åstadkomma de förbättringar som tågresenärer och godstransportörer nu efterfrågar, trots att budgetramen för underhåll blev 1,2 miljarder lägre än vad regeringen anvisat?

Min andra fråga vill jag rikta till Kristoffer Arvidsson Thonäng på Seko. Varslen på järnvägen har avlöst varandra, och uppsägningarna omfattar nu 400 järnvägsarbetare på underhållssidan. Frågan är om det ligger fler varsel framöver och vilka konsekvenser det i så fall får på underhållsarbetet.

Anna Lundman, Trafikverket: Du frågar om vi har nått botten. Det vi behöver för att kunna få den positiva vändningen och ta tillbaka underhållet är en kontinuitet och en stabilitet i verksamheten. Precis som jag beskrev har vi delar som mår alldeles utmärkt och är i gott skick, men vi har också delar som är i dåligt skick. Det beror helt enkelt på vilka förutsättningar vi får.

Ja, jag skulle vilja säga att det går att nå en ännu lägre botten om vi inte tar hand om de delar som är bra på ett förnuftigt sätt och avsätter de resurser som finns. Det går att sjunka ännu längre ned än vad vi har gjort. Men jag tycker att den nationella planen är en bra grund för det jobb vi nu bedriver. Precis som vi har sagt är målbilden att ta tillbaka underhållet i storstadsområdena och halvera det på de större stråken. Men det bygger på att vi får de förutsättningar som vi har sagt, det vill säga en jämn upprustningstakt och en kontinuitet så att vi kan möta marknaden med den framförhållning som behövs för att pengarna ska användas effektivt.

Kristoffer Arvidsson Thonäng, Seko: Konsekvenser av varslen: Det är solklart att det är ett kompetenstapp av dem som kan någonting på järnvägen. När underhållet väl ökar sedan, vilket det måste göra, kanske det inte finns personal kvar eftersom de har sökt sig till andra branscher. Då tar det ännu längre tid att komma i kapp det uppdämda underhållsbehovet.

På frågan om det ligger fler varsel framöver: Det gör det. Förmodligen kommer ett stort underhållsföretag att varsla personal i dag.

Jessica Rosencrantz (M): Tack till panelen för väldigt intressanta dragningar!

Det råder en ganska stor samstämmighet i trafikutskottet om vikten av fungerande järnvägstransporter och järnvägen som ett klimatsmart och effektivt transportalternativ. Då är det naturligtvis viktigt att vi gör vad vi kan för att skapa goda förutsättningar och rättvisa spelregler.

Pengar när det gäller underhåll är en viktig fråga. Alliansregeringen dublerade anslagen till drift och underhåll. Men organisationen är en annan fråga, och där diskuteras från tid till annan avregleringens effekter. Vi hörde så sent som häromdagen Nobelpristagaren i ekonomi prata just om att de i Frankrike inte har avreglerat men ändå har problem med underhåll. Avreglera gärna, men se till att ha kvalitetskontroll också.

Vi har också under åren hört flera olika utredningar, och senast pratade man om effektiviseringar tack vare avregleringen och hur vi får mer järnväg för pengarna.

Min fråga är, om vi skulle backa bandet: Om man skulle återreglera järnvägsunderhållet, vilka direkta risker kan man se med en sådan utveckling? Den frågan är kanske särskilt riktad till forskningen på VTI men också till Trafikverket.

Jan-Eric Nilsson, Statens väg- och transportforskningsinstitut: Det är väl en sådan fråga som kallas hypotetisk, och den är ganska svår att svara på. Från ett forskarperspektiv vore det ett ganska kul experiment att titta på vad som faktiskt hände om man tog tillbaka någon del av de här kontrakten. Dessutom har det som hänt under de 15 år som processen har pågått förändrat substansen i verksamheten, så ingenting kommer att backas till det som en gång var. Det finns mycket ny kunskap och mycket nya saker. Det vi tror händer är att beställarna fokuserar på vad de vill ha och att man på konkurrenssidan konkurrerar om att få kontrakt och därmed få ned kostnaderna.

Det här betyder inte att det är exakt vad som skulle ske om man förstatligar på en gång och backar allt detta. Det törs jag inte uttala mig om.

Anna Lundman, Trafikverket: Jag skulle vilja säga så här utan att fördjupa mig så mycket i frågan: Vi jobbar ju på det uppdrag vi har, och oavsett om det är det uppdrag vi har i dag eller om vi får något annat är vårt jobb att säkra att tågen går så bra som möjligt och att vi använder pengarna effektivt.

Men vi märker redan i dag en påverkan på branschen bara av att vi diskuterar den här frågan. Vi ser i de senaste förfrågningsunderlagen att det finns en tveksamhet hos entreprenörer om man ska vara kvar på den svenska marknaden. Frågan är ett faktum för oss i vår vardag redan i dag, att det får effekter och skapar en osäkerhet. Det finns frågor kring hur mycket man kan investera som företag. Vi ser redan i dag en inbromsning i utvecklingstakten. Sedan är det svårt att säga hur mycket, men det finns en försiktighet som vi ska vara medvetna om.

Jag skulle också vilja säga att om man väljer att ta tillbaka underhållet kommer det att vara en stor omställning, och det kommer framför allt att ta kraft från det förbättringsarbete som pågår. Det måste man också balansera: vilken effekt man ser av ett återtagande kopplat till den kraft det kommer att ta både från branschen och från Trafikverket på kort sikt. Vi måste fundera på hur vi disponerar den.

Patrik Jönsson (SD): Jag har två frågor, och den första riktar jag till Trafikverket.

Fram till runt 2007 körde man tåg även om det var lite sämre väder, men i dag väljer man ofta att ställa in tågen i förväg. Det innebär att statistiken blir missvisande. Man kan då påvisa att antalet förseningsminuter inte är mycket större än tidigare, men det beror på att jättemånga tåg ställs in och folk får stanna hemma, välja bilen eller i bästa fall ta bussen.

Frågan är vad som görs för att man på ett bra sätt ska kunna börja mäta effekterna av de inställda tågen. Ska man till exempel lägga på 60 minuter på ett inställt tåg i statistiken?

Fråga nummer två riktar jag till Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Effektiviseringsarbete skedde ju genom SJ förr i tiden. Väldigt många människor säs upp, och arbetet effektiviserades. Banverket effektiviserade väldigt mycket på sin tid, och Trafikverket har effektiviserat väldigt mycket. Man har ett sparpaket på runt 30 procent på trafikledning.

Vad är det som säger att man inte skulle ha kunnat uppnå de här effektiviseringsvinster i egen regi? Man hade till exempel sluppit att ha väldigt många människor som sitter bakom skrivbordet och håller på med upphandlingstjänster.

Anna Lundman, Trafikverket: Det här med sämre väder: Ja, för ett antal år sedan släppte vi iväg tågen även om vi visste att det var dåligt väder på ingång och kunde bli störningar. I dag jobbar vi mycket mer proaktivt med störningsplaner. Vi reducerar. Vi släpper inte iväg ett tåg om vi ser att det finns en risk att det inte kommer fram till slutstationen. Passagerarna mår bättre av att vänta på en station än på ett stillastående tåg ute på linjen. Det är ett väldigt medvetet val, hur vi väljer att hantera situationen.

När det sedan gäller sent inställda tåg är det så att de tåg som är inställda inom det vi kallar 24-timmarsgränssnittet ingår i punktlighetsstatistiken. Om de däremot är inställda tidigare än 24 timmar faller de ut. De ingår alltså om det är kortare tid.

Jan-Eric Nilsson, Statens väg- och transportforskningsinstitut: Vad hade hänt om man inte hade konkurrensutsatt? Till att börja med kan jag konstatera att de data vi har tittat på går tillbaka till 1999. Under de åren var verksamheten internt inom dåvarande Banverket separerad i en beställardel och en utförandedel. Där fanns den interna handeln, som jag tror att du syftar på med din fråga.

Den analys som har gjorts täcker hela perioden. Även parallellt med att man började upphandla kontrakt fortsatte man att ha det som nu är Infranord, som automatiskt hade fått kontrakten. Man ser också vissa förbättringar tack vare internhandeln. Men den stora effekten, den stora besparingen och kostnadsnivåsänkningen, har kommit via upphandlingen. Det ser vi i de data som vi har.

Anders Schröder (MP): Min fråga går till Thomas Pilo. Vad gäller maskinparken säljer eller avvecklar Infranord en del maskiner just nu. Jag undrar vilka effekter det kan få på järnvägsunderhållet framöver.

Thomas Pilo, Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer: När vi fick alla Sveriges banarbetsmaskiner tog det för det första säkert ett helt år att få reda på hur mycket det var. Vi hade ju skaffat maskiner i slutet av varje budgetår i 21 olika distrikt i 50 års tid. Vi var dimensionerade för peak, för monopol och för hela Norden, kan man väl säga. Den neddragning vi gör är kopplad till att vi var överdimensionerade – det fanns enormt mycket maskiner.

Den andra frågan är att vi inte har monopol längre. Vi har per dags dato ungefär 38 procents marknadsandel.

Vi talade för ett par år sedan om maskinbrist i Sverige, när vi egentligen hade de flesta av maskinerna. Nu är det faktiskt ett maskinöverskott i Sverige. De andra entreprenörerna har tagit hit många maskiner. Vi har sålt maskiner till dem, och vi står i en situation där många av våra maskiner inte är utnyttjade trots att vi har bra bemanning på maskiner i alla kontrakt vi har. Det är därför vi drar ned. Vi har ett överskott, helt enkelt.

Lars Tysklind (FP): Tack för intressanta dragningar! Man kan lugnt påstå att man som politiker får lite divergerande uppfattningar om vad som gäller och inte gäller.

Jag skulle vilja få lite kommentarer från Trafikverket när det gäller det som sas om att Trafikverket bara planerar för normalfallet. Det motsatta är att man inte planerar för att det kan komma störningar.

Ett annat påstående från Trafikverket var att man kommer längre och längre från att komma ikapp med det historiskt eftersatta underhållet.

Det sas en intressant sak av Anna Lundman på Trafikverket: Bara att vi talar om en sak gör att verkligheten påverkas, även till exempel på marknaden.

Jag kanske kan ställa en fråga även till Gunnar Alexandersson. Upplever han att utredningsförutsättningarna ändras över tid nu när vi talar väldigt mycket om järnvägsunderhåll och det står väldigt högt på agendan hela tiden?

Ordföranden: Det var två frågor. Anna Lundman först.

Anna Lundman, Trafikverket: När det gäller att planera för störningar talar vi mycket i vår verksamhet om hur vi ska kunna hantera dem och vilken beredskap vi ska ha. Vi har beredskapsplaner och störningsplaner.

Men det är klart, systemet är stort. Det är många mil järnväg, och landet är stort. Här finns alltid ett förbättringsarbete att göra. Det gäller också att bli mer proaktiva i fråga om de risker som finns i anläggningen i dialog med trafikutövarna för att också ha gemensamma störningsplaner.

Men att säga att vi bara planerar för det normala läget tycker inte jag är rätt. Vi försöker plocka upp även de störda lägena och ha en beredskap för det. Men det är ett arbete som kan förbättras. Precis som Karolina sa går framför allt dialogen att utveckla ytterligare.

När det gäller frågan om vi kommer längre och längre från ett fungerande underhåll och att komma ikapp: Man ska komma ihåg att den prognos som vi gjorde när vi gjorde den nationella planen och underlaget till den är en ögonblicksbild av hur järnvägen mår. Vi jobbar ständigt med tillståndsbedömningar och besiktigar löpande, så vi får hela tiden ny kunskap.

Det är klart att den bilden förändras av ökad trafikering och ändrade trafikupplägg. Då får vi också ett annat slitage. Det är en åldrande patient vi sätter

prognos på. Men jag skulle vilja säga att vi behöver den här kontinuiteten för att komma in i den positiva "twisten" att vi börjar ta oss tillbaka.

Min bild är inte att vi kommer längre och längre ifrån utan att vi faktiskt systematiskt tar oss tillbaka. Men det tar tid. Det är ett långsiktigt arbete som kräver uthållighet.

Gunnar Alexandersson, Utredningen om järnvägens organisation: Frågan var hur utredningens förutsättningar påverkas av att vi pratar mycket om just underhållsfrågorna. Det är klart att vi tar stort intryck av att det är en viktig fråga som har lyfts fram många gånger. Det påverkar arbetet att det görs.

Samtidigt menar jag att det innebär att man mobiliserar dem som påverkas av frågorna på ett sätt som kan vara positivt. De bidrar då till att vi får en allsidig belysning av detta i utredningen. Till exempel andra köpare av underhållstjänster än just Trafikverket – hur påverkas de av eventuella förändringar i hur Trafikverket organiserar till exempel sitt underhållsarbete?

Det är klart att det också kan påverka vilka resurser vi kan lägga på att även täcka in andra frågor i utredningen. Det är viktigt att vi kan ge den här frågan den vikt som den kräver men samtidigt har tid och resurser att lägga på de många andra frågor som utredningen också omfattar.

Ordföranden: Jag skulle vilja uppmana både dem som frågar och dem som svarar att fatta sig kort, för det är kaffepausen ni åter av när ni talar. Men det hindrar inte att återstående partier ska få ställa sina frågor.

Anders Åkesson (C): Tack för den upplysningen, ordförande!

Jag tycker att det är notabelt att forskningen antyder ökad effektivitet av avreglering samtidigt som Trafikverket signalerar att diskussion om att återreglera påverkar branschen negativt. Jag tolkar det i alla fall så.

Jag skulle vilja ställa en fråga till Trafikverket och Anna Lundman utifrån den fundering hon själv hade i sitt anförande. Leder debatt, leder incitament, leder styrning till rätt underhållsprioritering?

Den reaktion som Karolina Boholm från Näringslivets Transportråd och skogsindustrin hade var att prioritering av järnvägssystem i storstadsområden knappast hjälper den godsintensiva transportnäringen, vars transporter i all huvudsak går i de mindre befolkade delarna av vårt land.

Är det fortfarande passagerartågsljudnivån som styr prioriteringen, eller väger svensk basindustris behov lika tungt? Är det så som du själv resonerade i ditt anförande, Anna Lundman, att det kanske borde göras en översyn av vilka incitament som styr underhållsprioriteringen?

Anna Lundman, Trafikverket: Jag skulle först vilja säga att prioriteringen är beslutad av Sveriges riksdag. Det är inte Trafikverket som har gjort den prioriteringen. Den har varit ute på remiss, och chansen har getts att inkomma med synpunkter på den.

Det har inte inkommit jättemycket synpunkter på den prioriteringen, så jag skulle vilja passa den frågan tillbaka till hela församlingen här. Vi måste vara överens om hur vi vill satsa pengarna och vad vi ska satsa dem på.

Vi vet däremot att om inte storstadsnoderna och de stora stråken har en fungerande trafik smittar det snabbt av sig på övriga delar av landet. Man får inte glömma att det effektsambandet finns.

Det kanske inte riktigt framgick av presentationen, men även om det kan låta som om vi bara talar om storstad och större stråk talar vi mycket om gods och framkomlighet. De frågorna finns med oss. Men vi följer prioriteringen och jobbar med den som grund.

Emma Wallrup (V): Ordförande! Sverige har ju avreglerat järnvägen mest i hela Europa, som vi hörde här tidigare. Jag skulle vilja ställa en fråga till både Trafikverket och Infranord om hur man kan garantera att vi inte får en försämring när det gäller säkerhetsbrister i arbetssituationen för arbetarna.

Vi hörde från Seko att det vid 70 procent av arbetstillfällena råder allvarliga säkerhetsbrister. Det tyder på att avregleringen har lett till prispress – man har pressat marginalerna så mycket att man inte tar hänsyn till människors hälsa eller säkerhet på arbetet. Det förekommer dödsfall och så vidare, och det är ju helt orimligt. Ingen av oss accepterar en sådan situation; det hoppas jag verkligen.

Jag undrar hur man kan jobba för att sätta prisnivån på ett sådant sätt att det finns marginaler. Vi har ju brist på resurser. Det behövs mer resurser till underhåll, men vi kan ju inte utsätta människor för säkerhetsrisker för att priserna sätts så lågt. Det är min fråga både till Trafikverket och till Infranord.

Jag undrar även hur vi kan garantera kunskapen när man arbetar ute på banorna, för det har det också rått brist på när det är många underentreprenörer som inte har kontroll. Vi har låtit människor som inte har kunskap om underhållet arbeta och på så sätt utsätta sig för stora skaderisker.

Anna Lundman, Trafikverket: När det gäller olyckor i spåret delar jag Emma Wallrups uppfattning. Det är en hygienfråga. Det ska vara säkert att arbeta ute i järnvägsanläggningen. Det finns inget annat.

Vi har en positiv utveckling. Det är färre som förolyckas nu än tidigare. Men vi kan aldrig vara nöjda, utan vi måste jobba med nollvisionen som vi har.

Vi har bland annat ändrat reglerna. Jag skulle vilja poängtera att inför förra vintern införde vi ett förbud mot manuell röjning av snö med trafik på spåret. Det gjorde vi bland annat utifrån de tragiska erfarenheter vi har.

Det finns tydliga regler, och vi vet väldigt väl vad som krävs för att bedriva arbetet på ett säkert sätt. Det handlar mycket om en kultur och ett förhållnings-sätt men också om att vi tillsammans väljer att efterleva reglerna. Jag är övertygad om att det inte är fler regler som behövs utan den här kulturen, att vi sätter säkerheten först och att vi, entreprenörerna och underentreprenörerna har stöd från operatörerna att prioritera säkerheten först.

Man kan koppla det till upphandlingarna. Vi har lagt en stupstock som innebär att alla som ska ut och jobba ska uppfylla kraven när det gäller säkerhet. Gör man inte det är man inte en lämplig leverantör. Därför har vi sagt att vi inte vill ha en konkurrens eller en prissättning där man tävlar om säkert eller extra säkert. Det ska vara absolut säkert när man går ut.

Thomas får svara på hur Infranord jobbar.

Thomas Pilo, Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer: För det första vill jag säga att säkerheten är det viktigaste för oss. Det är top of mind.

Jag håller inte alls med Seko. Säkerheten är inte sämre nu; den är bättre. Det visar vår statistik, och det är vi som har levererat den. Det är färre olyckor bland entreprenörerna nu och färre tillbud. Det var inte bättre förr. Vi levererade statistiken då också, när vi var Banverket Produktion.

När det gäller allvarliga anmärkningar vid arbetsplatskontroller säger vi – även till Trafikverket när ni talar med oss – att vi gör vad vi kan med säkerhetsveckor och allt möjligt för att förbättra.

Sedan är det äpplen och päron man jämför. Trafikverket har tre gånger så många kontrollpunkter som tidigare, och man kontrollerar på olika sätt. Det går alltså inte att jämföra och säga att utfallet är så mycket sämre än tidigare, för man frågar om olika saker.

Däremot är säkerheten top of mind, och vi jobbar mycket med den. Vi har till och med ett samarbete med polisen i frågan.

Robert Halef (KD): Ordförande! Allianspartierna har sedan 2006 ökat medlen till det eftersatta underhållet av järnvägens drift och underhåll, som i decennier inte fick tillräckligt med statliga resurser för att någorlunda upprätthålla god standard för gods- och persontrafiken på våra järnvägar.

För att möta framtida utmaningar krävs det mer investeringar för att rusta Sverige för dessa utmaningar. Som en del i Sverigebygget gör Alliansen stora investeringar i infrastruktur för att möta de framtida samhällsutmaningarna, öka tillväxten och stärka Sveriges konkurrenskraft. Vi har föreslagit bland annat byggandet av nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg och mellan Stockholm och Malmö.

Ordföranden: Din fråga är?

Robert Halef (KD): Under de senaste 25 åren har järnvägen omreglerats steg för steg och utvecklats positivt. Även om avregleringen i stort har fungerat bra drömmer vissa politiker om att återskapa monopol på underhåll av järnvägar. Att förstatliga underhållet är helt fel politik för att förbättra konkurrensen och kvaliteten.

Min fråga går till Trafikverket och till Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer. Tror ni att ökad reglering och ökat förstatligande skulle kunna leda till lägre priser och färre problem med drift och service?

Anna Lundman, Trafikverket: Jag tar inte ställning i frågan om vilken modell vi ska jobba på, utan jag återkommer till att vårt uppdrag är att säkra att pengarna används på ett effektivt sätt. Vi ska säkra att tågen går i tid och att arbetet bedrivs på ett säkert sätt, oavsett vilken organiseringsmodell vi har.

Thomas Pilo, Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer: Som jag sa tidigare anser vi att fler konkurrerande entreprenörer som tävlar om uppdragen leder till ökad effektivitet.

Men man ska komma ihåg att våra förutsättningar för att jobba med underhållet är tider i spår. Det är det som är kopplat till effektiviteten.

Däremot kan vi säga att sedan Banverket Produktion blev Infranord har vi lyft på tio tusen olika stenar och effektiviserat kostnaderna utan att försämra kvaliteten. Vi tror alltså att det nog är bra med tävlan och konkurrens.

Ordföranden: Då fortsätter vi med block 2 i utfrågningen. Det handlar om hur vi ska organisera trafiken. Nästa talare är Lars Henriksson från Handelshögskolan. Han har också lämnat bidrag till den statliga utredning om järnvägens organisation som leds av Gunnar Alexandersson.

Lars Henriksson, Handelshögskolan: Jag är professor i rättsvetenskap, och jag kommer att titta lite mer på vad den del jag bidrog med till utredningen omfattade. Framför allt gäller det den övergripande delen om EU-rätten på järnvägsområdet.

Om man jämför den svenska modellen med den som har kommit att gälla inom EU-rätten ser vi en rad olika frågeställningar som måste beröras. Det första är utrymmet för nationella beslut när det gäller järnvägens organisation. Kan man ha krav på uppdelning av verksamheter? Vilka krav och ansvar kan läggas på olika aktörer när det gäller bland annat gemensamma funktioner? Finns det otydligheter i svensk lagstiftning när det gäller samarbetsbehov? Svaret på den frågan är väl delvis ja.

Ansaret för drift och underhåll av infrastruktur är också något som har varit lite otydligt i EU-regleringen och också i den svenska regleringen. Detta är också ett av de viktigaste områdena att tydliggöra. I andra transportslag är ansvaret kristallklart på vissa områden medan det på andra områden ger sig

självt. När det gäller sjötransporter behövs detta inte. Där är det andra frågor som är angelägna. På luftfartssidan finns Svedavias verksamheter och frågan om hur den infrastrukturen ska finansieras. När det gäller järnvägen ser det dock i allt väsentligt annorlunda ut, och förutsättningarna är också annorlunda. Det är slående att det finns en frånvaro av reglering just där.

På EU-nivå finns också annan lagstiftning: tågpassagerarförordningen, tekniska regelverk och frågor om driftskompatibilitet. Detta har haft stor inverkan på svenska förhållanden, och det väcker frågor om vilken roll Konsumentverket och Transportstyrelsen har – vem ska ansvara för vad?

En annan stor fråga är detta med marknadsregleringen och kravet på öppen och konkurrensutsatt marknad. I Sverige började vi tidigt med detta, långt innan EU kom igång med detta. Vi har gått förhållandevis långt när det gäller fragmenteringen av marknaden också. Detta ställs lite grann på sin spets när man ska avgöra om man ska ha någon form av uppdrag att utföra detta från det allmännas sida eller om man helt enkelt ska ha regler för upphandling. Rättspraxis är hittills ganska liten. Det har kommit en del från EU-domstolen på senare tid. De första direktiven börjar nu att komma. Då gäller det framför allt accesskyldigheterna.

Hur kan man då göra detta? Omreglering kan gå till på många olika sätt. Det är en liberaliseringssträvan i stort som går ut på att man vill få en mer effektiv marknad. Det som oftast driver liberaliseringen är att man vill få en mer effektiv drift och lägre kostnader. Det är traditionellt så man gör. Sedan är frågan hur detta ska göras.

Vi har ganska låg konkurrens inom infrastrukturen och en stark koppling mellan de tjänster som utförs på infrastrukturen och själva infrastrukturen i sig. De hänger nära samman, närmast i ett ett-till-ett-förhållande.

Jag skrev också lite grann om detta med SERA. Här har vi ett direktiv från EU, men det är något av ett imperativ och en del av målen för EU:s inre marknad. Sverige är ju en del av EU, och därför är detta också en del av våra mål. Målsättningen kanske kan verka lite förvånande. Syftet är att få en inre marknad för just järnvägstjänster. Finns det ens en kommersiell sådan marknad för inre marknadstransporter i en sådan omfattning att den ger upphov till den lagstiftning som finns på området, med en nära nog fullständig integrering av marknaderna lokalt?

Sverige har andra eller kompletterande målsättningar när det gäller samhällsekonomiskt effektiv och hållbar transportförsörjning. Vi har tillgänglighetsmål och hänsynsmål när det gäller säkerhet, miljö och hälsa. Allt detta ska samordnas i någon form av reglering sedan. En stor fråga som har kommit upp i detta sammanhang är hur långt man egentligen ska gå. Det finns många olika sätt att lösa detta på om man jämför med andra branscher. Man kan öppna lite grann, som man har gjort i andra länder, eller så kan man i princip göra en funktionsuppdelning, som vi gjorde i Sverige. Den har lett fram till en desintegrering av alla de ingående verksamheter som fanns i gamla SJ. Vi har i Sverige gått mycket längre än andra länder där.

När det gäller allmän trafik är det anmärkningsvärt att vi har ett ganska lågt skydd för till exempel kollektivtrafiken. Av någon anledning har Sverige valt att inte skydda den allmänna trafiken mot konkurrens om tåglägen på spåren. Det kan kanske verka lite konstigt.

En stor fråga som man har förbigått när det gäller regleringen är detta med outsourcing kontra produktion i egen regi. Vi har ju gått mot väldigt mycket outsourcing, och då får vi väl förutsätta att det i sig är av godo att man gör det. Men när man gör det ändras också spelreglerna högst avsevärt för beställaren, som ska ha en ny affärsmodell och sälja kapacitet på spår, kontra SJ, som ska bedriva trafik på samma spår. Det ställer nya krav på hur offentliga upphandlingar ska utformas. Det är ett svårt område egentligen. Vi får nya utmaningar där som kanske inte kommer in när man har det inhouse, som man säger.

Dessutom har vi fått ett krav på oberoende, framför allt på vissa kritiska områden, nämligen infrastrukturtilldelning och avgiftsfastställande för infrastrukturen. Sverige har redan gått så långt att infrastrukturen redan ligger hos Trafikverket. Vi har förhållandevis låga avgifter, om ens några. Vi styr alltså inte marknadstillträdet på ett ekonomiskt sätt, utan i stället görs en uträkning för att slå fast vilken aktör som tillför den största samhällsnyttan, och tilldelningen av tåglägen görs på basis av den.

Vad är då statens roll i detta? Också detta är kanske lite otydligt. Upprätthålls oberoendet genom intern organisationsuppdelning under en och samma huvudansvariga myndighet? En annan fråga är hur långt ägarstyrningen kan gå när det gäller de statligt ägda bolag som fortfarande är kvar i spåret av uppdelningen.

När det gäller tjänstesektorn finns behov av reglering av viss kontraheringsplikt, alltså skyldighet att ingå avtal med vissa aktörer, liksom likabehandling och så vidare. Vi har haft ganska lågt genomslag för detta i praktiken i Sverige på grund av att vi redan har gjort denna uppdelning.

Också när det gäller passagerarrättigheter och säkerhet finns en viss osäkerhet angående rollfördelningen i branschen. Detta är något som naturligt uppkommer när det är olika aktörer som är stationsförvaltare, järnvägsföretag och biljettutfärdare. Hur ska man till exempel lösa problem med funktionshinder – vem är det som har ansvar för att man kommer av och på tåget och så vidare? Här saknas till stor del rättsmedel och sanktionsbestämmelser, vilket vi konstaterade i utredningen.

Till sist vill jag ta upp detta med ansvar för drift och underhåll. Vi har en omfattande harmonisering av tekniska system och säkerhetssystem i Sverige. Här förekommer en ganska stor centralisering nu. Det var kanske på väg åt ett annat håll först, men till sist gick det mot Europeiska järnvägsbyrån ändå. En stor fråga är vem som på lång sikt ska ha finansieringsansvaret.

Nåväl, det finns ett antal frågor som man kan gå in på, liksom om man kan gå tillbaka på något sätt. Här kan man se två olika perspektiv. Å ena sidan finns den generella EU-rätten, som följer med det fjärde järnvägsdirektivet, å andra sidan finns de svenska nationella reglerna. Kan vi rent rättsligt gå tillbaka till monopol igen? Vi har kommit fram till att det inte lär kunna gå. Vi

har i dag en helt liberaliserad marknad i Sverige, och den är dessutom skyddad på EU-nivå, i fjärde järnvägsdirektivet.

Kan vi då gå tillbaka när det gäller drift av legala enheter för gods- och persontrafik? Där har vi inga nationella krav, men det finns krav på EU-nivå sedan 1991, så det går heller inte att göra. Det innebär att denna uppdelning mellan person- och godstrafik och infrastruktur troligtvis kommer att vara kvar.

Till sist: Kan man gå tillbaka när det gäller den vertikala integrationen mellan trafik och infrastruktur? Nej, egentligen inte. Det finns krav på uppdelning mellan trafik och infrastruktur, men enligt svensk rätt hade det varit möjligt. Vi ser dock att EU-rätten styr den utveckling som finns på svensk nivå.

Ordföranden: Då tackar vi för det. Nästa talare är Christel Wiman, som företräder Branschföreningen Tågoperatörer.

Christel Wiman, Branschföreningen Tågoperatörer: Vad behövs för att utveckla framtidens tågtrafik, och hur blir den konkurrenskraftig? Det är temat.

Branschföreningen Tågoperatörerna har 45 medlemsföretag. I korthet: Alla är med.

När det gäller persontrafiken är det viktiga för konkurrenskraft kvalitet, kapacitet och kostnader. Vi har rekordmånga resenärer. Det är ett ökat beroende av punktlig trafik, och det är fler resenärer på både korta och långa resesträckor.

Det är fler tågoperatörer som konkurrerar. Det är bra för kunderna. De vill ha något att välja mellan och större utbud. Det finns också en konkurrens mellan kommersiell och samhällsupphandlad trafik. Det är en fråga att ta ställning till. Det finns kapacitetsbrister.

Låt mig börja med kvaliteten. Jag tror att vi alla hittills har varit eniga om att punktligheten är det viktigaste. Man måste kunna leverera och motsvara kundernas ökande behov och deras förväntningar. Det är grunden för hela verksamheten. Att nå dit är ingen quick fix. Alla aktörer måste bidra och samarbeta. Det görs via Tillsammans för tåg i tid, men det behövs mer, förstås.

Vi anser att kvalitetsavgifter är bra, i alla fall de som bidrar till att öka kvaliteten. Det är inte alltid självklart. Jag återkommer till detta.

När det gäller kapaciteten kan vi se att efterfrågan ökar, särskilt på regional trafik. Så har vi behovet av hållbara transporter, som är en framtidsfråga. I dag är efterfrågan på tågtrafik större än det finns kapacitet för. Spårkapacitetens utveckling hänger inte med. Det är trängsel och flaskhalsar, vilket påverkar hela stråk.

Vi har tagit fram en vision, Järnvägen 2050. Den kommer att presenteras så småningom här. Den har presenterats i flera sammanhang. Den stämmer bra med Sverigebygget, Sverigepaketet, Höghastighet eller vad man nu vill kalla det för.

Är vi då nöjda med underhållet och infrastrukturens investeringar? På den här bilden kan ni se hur det ser ut över åren när det gäller infrastrukturinvesteringar. Det är förvisso mer pengar än någonsin som investeras i den svenska budgeten nu, men som andel av BNP har det minskat. Vi skulle förmodligen behöva lägga lite större andel av BNP än vi gör i dag för att återställa järnvägen.

På den här bilden ser ni huvudstråken och de överbelastade sträckorna. De röda passagerna förstör för hela stråket. Det ska vi ha klart för oss. Nästa bild illustrerar detta med höghastighet och hur man kan bygga ihop de växande regionerna till ett bra nät med hållbara transporter. Jag går inte in på det djupare nu.

När det gäller kostnader är det mycket avgifter som höjs utan att det på något sätt motsvarar ett kundvärde eller ökar kundernas nöjdhet. Banavgifterna har höjts minst fyra gånger från 2009 till 2015. Ändå får vi höra att vi betalar för lite. Det må vara att detta är den bedömning som görs, men i ett system där flera transportslag ska konkurrera, antingen det gäller gods eller passagerare, är det viktigt att systemen hänger ihop. Vi har också andra kostnader som adderas till banavgifterna, nämligen ERTMS och GSM-R. Jag tar gärna ett särskilt möte om de frågorna och ska inte beröra dem nu, men de är viktiga frågor som måste lösas. Finansiering och genomförande måste ske på ett bra sätt.

Kvalitetsbristerna i systemet kostar mer än 5 miljarder kronor om året totalt. Det är samhällskostnader, varukostnader och persontrafikkostnader, och 1,3 miljarder är kostnader för tågoperatörernas verksamheter. Man kan inte betala både högre banavgifter och kvalitetsbristkostnader för en dålig bana. Det håller inte.

Vi har dessutom en fråga om trafikeringsavtal, som är en ständig fråga. För alla som jobbar i operatörsbranschen har detta varit föremål för diskussion och förhandling sedan första början, och vi tycker att vi inte kommer framåt. Avtalen måste bli mer balanserade, affärsmässiga och kvalitetsdrivande, och vi anser att Trafikverket måste ta ett betydligt större ansvar i avtalen när det gäller fel och brister och skadestånd. Detta är något som vi brinner för och där vi just nu har tagit upp en kamp och sagt att om vi inte får trafikeringsavtalen bättre balanserade som instrument för att utveckla branschen är det inte bra. Vi vill till och med hålla inne med banavgifterna för att se till att detta kommer till stånd.

Det är positivt med kvalitetsavgifter, men de måste vara drivande för alla parter. Om man har kvalitetsavgifter ska de alltså också vara drivande för Trafikverket. Det går inte att ha kvalitetsavgifter som är drivande för bara en av parterna.

Godstrafiken är inte ämnet i dag, men jag vill ändå slå ett slag för den. Det är svårare att konkurrera på väg. Det är bra att transporter på väg utvecklas – Sverige behöver det – men vi har Europas kortaste tåg och Europas längsta lastbilar. Man kan inte utveckla det ena transportslaget utan att samtidigt vara med och utveckla det andra.

Ompröva banavgiftshöjningarna. Frys dem. Detta budskap har väl framgått tydligt här.

När det gäller organisation av järnvägen har branschen och tågoperatörerna synpunkter. Vi anser att Transportstyrelsen måste öka och stärka sin marknadsövervakning, både när det gäller företag och när det gäller myndigheter. Man måste få ett tydligare och breddat uppdrag och bli mer exekutiv i sin roll. Man kan jämföra med Post- och telestyrelsen, som tar för sig. Man behöver inte alltid vara glad åt allt agerande, men det är bättre med en stark och mycket närvarande myndighet; i synnerhet i en bransch som just har avreglerats och håller på att växa fram behövs myndighetskontroll.

Vi har också synpunkter när det gäller Trafikverket. Man måste förstärka styrningen. Vi anser också att det nu efter fyra år är hög tid att dela upp väg och järnväg i två operativa enheter. Det finns alldeles för lite synergieffekter i den operativa delen. Däremot är samhällsplanering något som lämpar sig för ett samlat grepp. Om vi frågar Gunnar Malm hur mycket han ägnar åt järnväg respektive väg blir svaret 99,9 procent järnväg. Då behövs det en uppdelning och en fokusering på de specialiserade frågor som finns för branschen. Trafikverket är dessutom en stark operativ och närvarande part i driften av järnväg. Det är inte bara en myndighet.

Vi tycker att konkurrensutsättningen är bra, men det förutsätter också andra kompetenser hos Trafikverket. Det handlar om avtalsupphandling. Bygg upp ett anläggningsregister! Det behövs kunskap, metoder och uppföljning. Jag tror att man på Trafikverket är väl medvetna om att denna roll är viktig när man inte själv har hand om hela kedjan.

Utveckla samverkan mellan tågoperatörer, underhållsentreprenörer och Trafikverket i kapacitetstilldelning och i underhållsplanering. Det är oerhört viktigt att detta sker och att det blir bättre. Den start i samarbetet som har kommit har visat sig vara bra. Fortsätt på den vägen! Det handlar om samhällsekonomisk effektivitet, lönsamhet för aktörerna och förtroende för järnvägen. Då är punktlig och fungerande järnväg centrum och navet, och de samarbetande parterna ska vara med på alla sätt.

Säkerställ en oberoende övervakning av de gemensamma trafikfrågorna när det gäller järnvägen. Det gäller trafikeringsavtal, planering, ledning, statistik, information och orsakskodning – allt som är trafikabelt och operativt. Vi behöver någon form av järnvägsråd eller järnvägsbyrå där parterna är med och har koll på det hela. Sedan anser vi dessutom att det behöver inrättas en enhet med övergripande ansvar för järnvägssektorns utveckling.

Jag tror att det stämmer väl överens med flera andra, bland annat utredningen.

Fru ordförande! Då ska jag bara säga att klimatmålen är viktiga.

Ordföranden: Nästa talare är Peter Viinapuu, som är Nordenchef för svenska MTR. Välkommen! Tio minuter är dina.

Peter Viinapuu, MTR: Fru ordförande, ledamöter och kära gäster i branschen! Jag är väldigt glad över att få möjligheten att berätta lite grann om oss, om MTR, och hur vi ser på järnvägstrafiken. Jag ska börja lite utanför, så att jag sätter in det här i sitt sammanhang. Vi jobbar efter vår vision. Det är en del av vårt dna. Vi ska vara ett globalt företag men som genom omsorgsfull service länkar samman och utvecklar samhällen, det vill säga vi ser vårt uppdrag som både lite bredare och djupare än att bara köra ett tåg säkert mellan station A och station B.

Vi bedriver i dag verksamheter i tre kontinenter runt om i världen. Varje vardag görs det ungefär 11 miljoner resor med våra tåg runt om i systemen, varav 1,2 miljoner går i tunnelbanan i Stockholm, och det är vi väldigt glada för. Det betyder att vi har ganska mycket erfarenhet som vi gärna vill ta med oss hit till Sverige. Vi vill dela med oss, och tillsammans med alla er i branschen vill vi vara med och utveckla det här transportslaget.

En viktig del i detta är att man måste tänka lite bredare. Det gäller inte bara att tänka på spåren, utan det gäller också att tänka på vilken funktion det här ska fylla i samhället. På vilket sätt ska järnvägen vara med och bidra till ett hållbart och framgångsrikt samhälle? Där är vi väldigt engagerade i att faktiskt planera och titta på hur man samplanerar utvecklingen av infrastrukturen med samhällsplanering och stadsbyggnation. Därför är vi också väldigt delaktiga när det gäller att delta i utbyggnationen och i finansieringen av utbyggnationen av kollektivtrafiken.

Det som jag visar nu, som ni ser på skärmen, är ett exempel på ett initiativ som vi har tagit i Hongkong. Vi förlänger en befintlig linje. Men vi bygger också en ny stadsdel kring den här stationen. Det är ett projekt som vi finansierar helt och hållet i egen regi – helt och hållet på egen risk och räkning. I Hongkong är det, precis som det är i Stockholm och i Sverige, brist på bostäder, och det är brist på kapacitet i kollektivtrafiken. På det här sättet hänger samhällsbyggnation och kollektivtrafik ihop. Vid den här stationen bygger vi en stadsdel där det finns förutsättningar för 58 000 människor att bosätta sig. Det motsvarar väl en mindre svensk stad. Men de modeller som vi resonerar kring är mycket väl tillämpbara även i Sverige, genom att vi behöver titta på andra finansieringsmöjligheter för att katalysera utvecklingen framåt.

Det handlar om att bygga hållbara trafiksystem där just omstigningspunkterna blir effektiva utifrån resenärsperspektivet och där omstigningspunkterna och stationsmiljön adderar värden för resenärerna i vardagen. För är det någonting som är gemensamt runt om i världen är det den upplevda bristen på tid. Då handlar det om att göra resandet effektivt, inte bara i transporten utan också med de tjänster som vi tillhandahåller runt detta.

Då ska jag komma till det vi gör här i Sverige. Vi har bedrivit tunnelbaneverksamheten i Stockholm sedan 2009. Och vi har nu fattat beslut, som flera av er känner till, om att vi ska börja bedriva kommersiell trafik genom att betjäna linjen Stockholm–Göteborg med tåg, det vi kallar för MTR Express. Det här är Sveriges två största städer. Det är en stor mängd människor som behöver resa mellan de två städerna. Vi har valt att investera närmare 1 miljard i att

köpa nya tåg för att skapa ett komplement till de transportmöjligheter som i dag finns. Vi kommer att göra stopp under resan i Södertälje, i Skövde och i Herrljunga.

Det är viktigt för oss när vi planerar våra tidtabeller att vi också ser hur det hänger ihop i ett trafiksystem. För oss har till exempel samarbetet med Västtrafik varit väldigt viktigt för att se hur vi samordnar trafiksystemen i Västra Götaland för att skapa den totala största möjliga nyttan i regionen.

Vi kommer att ha åtta avgångar i vardera riktningen per vardag. Det betyder att det är ett alternativ både för den som reser i tjänsten och för den som reser privat. De tåg som vi har införskaffat är givetvis anpassade för verksamhet i den typ av klimatzon som vi befinner oss i, det vill säga med ganska tuffa vintrar. Tågen är väl beprövade i den miljön.

Vi skapar ungefär 80 nya arbetstillfällen genom den här satsningen. Och det är, som sagt var, tåg enligt den senaste standarden som kör på den maxhastighet som vi har i Sverige, det vill säga 200 kilometer i timmen.

Vad ser vi då för nyttor med det här? Ja, till att börja med kan vi se framför oss att det kommer att bli billigare utifrån resenärernas perspektiv att resa mellan Stockholm och Göteborg. Vi ser också att det inte enbart handlar om att det är en konkurrens mellan två aktörer på en järnvägslinje. Vi kan titta på persontransporterna mellan Stockholm och Göteborg. Det är ungefär 36 000 resor per dag. Ungefär 30 procent går på spåren. 50 procent går på vägar. Och 20 procent, ungefär, går i luften. Det finns alltså en stor potential att förflytta människor så att de i högre grad reser på det sätt som utifrån ett miljöhållbarhetsperspektiv är det mest effektiva, nämligen på spåren.

Vi kommer att stimulera till att utveckla produkter och erbjudanden. Konkurrensen är nämligen egentligen den största stimulatoren till nytänkande, innovation och utveckling. Det kommer att driva utvecklingen i den här branschen också. Det är vi helt övertygade om. Det gäller inte bara för oss som aktörer, utan det gäller också hela leverantörsflödet, som supporterar och skapar förutsättningar för att branschen ska fungera.

Vad är det då som behöver utvecklas generellt i svensk järnväg? Ja, det handlar om att få en väldigt tydlig uppdelning. Vem är ansvarig för vad? Det är väl relativt tydligt, men det behöver också bli en väldigt tydlig målsättning och målstyrning när det gäller vad vi ska uppnå. Vi måste bryta ned det. Vi som aktörer har vårt ansvar, och andra aktörer, Trafikverket och andra, har sitt ansvar. Men vi måste också klara av att samverka kring att skapa förutsättningar för att det här trafiksystemet ska fungera i sin helhet.

Då gäller det att jobba både långsiktigt och kortsiktigt, och det gäller att jobba med detaljerna. Det finns nämligen inga enkla lösningar i fråga om den utmaning som vi har med det historiskt eftersatta underhållet, samtidigt som vi ser att det här är ett transportslag som ska växa över tiden. Vi måste också titta på de olika komponenterna på både kort och lång sikt.

Jag ska ge ett exempel på kort sikt. I vårt förberedelsearbete med linjen Stockholm–Göteborg gick vi in och granskade bansystemet ganska rejält och noggrant. Då identifierade vi vad som kunde ske bara genom att man skyltar

om ett antal sträckningar mellan Stockholm och Göteborg och höjer hastigheten. Det har varit en hastighetsnedsättning sedan tider tillbaka. Bara genom att skylta om – vi behöver inte göra någon uppgradering av infrastrukturen – kan man minska restiden mellan Stockholm och Göteborg med tio minuter. Det är en åtgärd som är: Just do it, och få det att hända. Det är en åtgärd som bidrar till att öka kapaciteten i systemen och som kommer alla aktörer till gagn.

Men samtidigt som vi tittar på att jobba i kapp det eftersatta underhållet måste vi parallellt klara av att titta på: Hur bygger vi ut kapaciteten för framtiden? Det är nämligen inte heller någon quick fix att bygga ut kapaciteten för att tillskapa mer förutsättningar för högre resande i järnvägen. Det måste pågå parallellt. I det avseendet behöver vi klara av att, och våga, titta på: Kan vi göra det i andra modeller än vi har gjort historiskt? Om vi alltid gör som vi alltid har gjort blir det nämligen som det alltid har blivit, det vill säga vill jag att det ska bli annorlunda måste jag göra det annorlunda. Då tänker jag också på sättet. Vi kanske kan finansiera satsningar i infrastrukturen genom OPS-samverkan för vissa projekt. Andra projekt lämpar sig mindre bra för det. Men vi måste börja titta på den typen av lösningar.

När det gäller att bedriva kommersiell trafik är, för en aktör som oss, naturligtvis långsiktigheten central. Det handlar om att ha en trygghet i att man ska kunna räkna hem de investeringar som man gör, givet att man gör ett bra jobb. Den långsiktigheten måste finnas. I dag ligger inte alla förutsättningar rätt. Vi har ettåriga tåglägesansökningar och så vidare. Det behöver vi titta över för att skapa förutsättningar för att det ska kunna bli bättre.

När det gäller upphandlad trafik handlar det också där om långsiktigheten. Långa kontrakt och breda ansvarsområden skapar förutsättningar för aktörer som oss och mina kolleger i branschen att vara med och utveckla och att investera i utvecklingen, som gör att vi får en effektivare drift men också en högre kvalitet.

Detta är några exempel som jag under de här korta tio minuterna ville lyfta fram. Det tarvar nog en längre diskussion för att komma längre in i detaljerna i fråga om vad vi kan göra mer. Vi har många idéer. Vi har många erfarenheter som vi gärna tar med oss och som vi vill dela med oss av i verksamheten här i Sverige.

Avslutningsvis vill jag informera om det glädjande att vi, för den verksamhet vi har bedrivit i tunnelbanan i fem år, förra veckan fick ett erkännande, Utmärkelsen Svensk Kvalitet, som går över alla branscher i Sverige, inte bara järnvägsbranschen. Det är väldigt glädjande men också ett bevis för branschen och oss som aktörer att det går att förändra. Det går att utveckla. Det går att skapa resultat. Det är viktigt för oss allihop.

Ordföranden: Då är det kollektivtrafikanternas intresseorganisation Resenärsforum som har tio minuter på sig. Detta har de valt att dela upp på två inledare, som jag hoppas är väl koordinerade. Det är Evert Andersson, professor emeritus, KTH, och Sven Bårström, före detta generaldirektör på Banverket.

Evert Andersson, Resenärsforum: Fru ordförande! Vi har ett uppdrag från Resenärsforum att analysera järnvägens situation och föreslå förbättringar. Resenärerna är ju järnvägens största kundgrupp; det kommer man inte ifrån. Om vi nu säger att vi ska titta på resenärernas situation betyder det inte att vi bara tittar på detta. Järnvägen måste fungera som en helhet. Det gör att vi även kommer in på andra frågor än resenärernas situation. Det handlar om sådant som underhåll, som har diskuterats här tidigare i dag, men även andra frågor.

Ibland kommer vi in på godstrafiken. Även om det inte är Resenärsforums primära mål måste vi se till att den också fungerar, naturligtvis.

Vi kommer inte att kunna säga allt på tio minuter, men det finns rapporter ute i vestibulen.

Vi kan titta på tågtrafiken i Sverige. Det finns positiva faktorer. Det finns negativa. Persontransporterna har ökat väldigt mycket de senaste 20 åren. Det är faktiskt den största procentuella ökningen i Europa. Godstransporterna har inte ökat lika mycket. Man har långsiktigt tappat marknadsandelar till lastbilarna, framför allt på 90-talet, när man tillät tyngre och längre lastbilar. Men Sverige har fortfarande bland de högsta marknadsandelarna för godstrafik på järnväg i Europa.

Som vi har hört här i dag är förseningar och trafikavbrott betydande problem. Vi säger inte att det nödvändigtvis är sämre nu än vad det var för 20, 30 eller 40 år sedan. Däremot är toleransen mycket lägre i dag än vad den var då. Hela samhället är ju inställt på just in time. Statistiken har berörts tidigare. Det krävs en bättre statistik, framför allt när det gäller vad resenärerna blir utsatta för. Det handlar inte bara om hur många av tågen som är i rätt tid, som man säger, fast det är inte riktigt rätt tid heller.

Vi kan titta på järnvägen i Sverige. Tågtrafiken har ökat betydligt de senaste 20 åren. Det har sagts att det är ett av huvudskälen till problemen. Vi vill dock påminna om att Schweiz transporterar fyra gånger fler resande per kilometer järnväg och Japan elva gånger fler resande per kilometer. Samtidigt har både Schweiz och Japan betydligt mindre förseningar och trafikavbrott än vad vi har här i Sverige.

Där finns det mer dubbspår. Man har anpassat järnvägen till en tätare tågtrafik. Man kör längre tåg och tyngre tåg. Man försöker separera snabba och långsamma tåg. Framför allt har man en bättre tidsprecision på tågen, vilket gör att man kan köra tågen tätare. Det finns också en sammanhållen organisation med tät samverkan mellan infrastruktur, trafikplanering, tågfordon och så vidare. Vi säger inte att man måste göra allting som man gör i Japan och Schweiz. Däremot krävs det ett ökat samarbete om man har uppsplittrade organisationer.

Då är vi inne på samverkan i en marknadssituation med konkurrens. Vi vet att konkurrens är bra på många sätt – vi ska inte gå vidare in på det just nu. Men samtidigt vet vi att den leder till fragmentisering. Därför krävs det regler och styrning så att systemet hänger ihop och att man samverkar på rätt sätt mellan olika aktörer. Det är vi bestämda på. Det krävs också regler som förhindrar att en stor kapitalstark aktör tar över marknaden och därigenom bildar

ett nytt monopol eller oligopol. Vi ska komma ihåg att konkurrens visserligen är bra, men det är inte verksamhetens yttersta mål, utan det är ett medel av flera.

Jag ska nu säga någonting om resenärernas behov och rättigheter. Som sagt: Det förutsätter ett regelverk. Det gäller även det som berör resenärerna. Vi anser att det behövs ett nationellt trafikförsörjningsprogram som definierar viktiga mål för tågtrafiken. Det gäller persontrafiken, men det gäller i viss mån även godstrafiken. Vi kan jämföra med Schweiz, till exempel.

Det behövs en huvudman för stationerna – det handlar om vad stationerna ska tillhandahålla för service. Många resenärer känner sig vilsna i dag. Det är en viktig fråga.

Information och biljettförsäljning – det ska vara lika för alla aktörer, alla företag, som säljer biljetter och lämnar information. I dag är det så att varje operatör i stort sett har en egen information och försäljning. Det är också på det viset att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ofta har sina egna system som inte är kompatibla med varandra. Utlandsförsäljning är ett annat problem som man måste titta vidare på.

Det handlar om skärpta rutiner vid tågbyten, bland annat vid förseningar. Operatörer ska vara skyldiga att ge ömsesidig assistans till resenärer när det blir störningar. Det krävs en regressrätt på Trafikverket för de kostnader som operatörer och resenärer blir utsatta för och tvingas betala. Det krävs också en regelbunden dialog med företrädare för resenärerna.

Sven Bårström, Resenärsforum: Fru ordförande! Vi måste se järnvägen som en processindustri eller som en maskin som ligger ute i landet. Delprocesserna ska fungera tillsammans. Det finns väldigt starka samband mellan banan, alltså den fasta anläggningen, och trafiken. Varenda tågfärd är styrd av växlar, signaler och ställverk, och kraften kommer i regel uppifrån, från omformarstationer och kontaktledning.

I dag är järnvägen starkt fragmentiserad, som vi har sagt. Det finns kanske hundratals företag som mer eller mindre oberoende av varandra jobbar inom branschen. Detta behöver man hålla samman på ett annat sätt.

Vi menar att Trafikverket är en naturlig sammanhållare. Man är infrastrukturhållare och på något sätt ett nav i hela verksamheten. Därför menar vi att man där ska koncentrera sig på järnvägsfrågorna på ett annat sätt än i dag. Det trafikslagsövergripande tänket i det operativa sammanhanget bör ersättas med en organisation som innebär en koncentration på järnvägen. Det gäller de operativa delarna, alltså underhållsstyrning, trafikplanering, trafikledning, driftsberedskap och sådana frågor, så att trafiken verkligen går. Man kan naturligtvis också tänka sig ett särskilt järnvägsverk.

Den här divisionen, eller om det är ett järnvägsverk, menar vi ska ha ett övergripande sektorsansvar för att ta till vara samverkan och järnvägens intressen. Det handlar om operativa frågor. Man ska ha mandat att få undan ett tåg som har stannat på fel ställe ute på linjen och hindrar annan trafik, men

man ska också hantera samplanering och långsiktiga frågor, som kompetensförsörjning och forskning och utveckling.

Terminalanläggningar är en speciell form av fasta anläggningar som på många sätt drivs efter andra principer än infrastrukturen. Ändå hör de ihop för en sammanhållen kedja.

Det har talats mycket om underhållet. Vi ska konstatera att järnvägen inte är statisk. Den är som en levande organism, och dess hälsa måste vårdas. Som vi har hört är anläggningarna i varierande grad slitna och dåligt underhållna. Men det finns också problem i nya anläggningar. Där är det också haverier, störningar, trafikavbrott och annat.

Vi menar att Trafikverkets järnvägsdivision själv måste känna sina anläggningar mycket väl och styra underhållet flexibelt. Säkert finns det diagnostik och system – vi har hört mycket om det. Men det känns ändå bättre med en husläkare än en stafettläkare. Därför menar vi att tillståndskontrollen – besiktningar, mätningar och så vidare – och felavhjälpning på anläggningen – fel uppstår hela tiden – ska drivas i egen regi. För övrigt är det enligt EU-rätten inte förbjudet för staten att driva verksamhet i egen regi.

Men sedan finns det en massa förebyggande underhåll. Planerat förebyggande underhåll, säger vi, kan man behöva driva i egen regi i sådan utsträckning att felavhjälpningsresurserna är väl utnyttjade. Det handlar om att inte bara vänta på fel utan också göra annat. Men det andra planerbara förebyggande underhållet kan man mycket väl upphandla. Det går att definiera i förväg till innehåll och omfattning, och villkoren för det. Däremot är felavhjälpningen, beredskapsfrågor, mycket svårkalkylerad och svår att upphandla effektivt.

Jag ska säga något om kapaciteten och tåglägestilldelningen – det har också nämnts. Vi vet att infrastrukturkapacitet är en bristvara generellt. Vi vill stimulera till att man använder tåglägen gemensamt. Flera gods företag kan ju hänga bakom ett lok. Till och med två persontrafikföretag kanske kan koppla ihop sina sätt.

Vi har en infrastruktur som tillåter lite mer än den internationella. Vi kan ta bredare fordon här i Sverige. Det ryms ju fler passagerare per tågmeter då. Vi har också på många ställen högre tillåtna axellaster än vad man har utomlands. Det menar vi att man ska kunna utnyttja.

Sedan måste man ha en långsiktig strategi för tåglägestilldelningen. Det är klart att det är omöjligt för trafikföretag att investera i materiel och ett marknadskoncept om de inte vet att de kommer att få tillträde till banan under lång tid. Det hela behöver bygga på ett nationellt transportförsörjningsprogram som man formulerar i samband med utbyggnadsplanerna för infrastrukturen. Det måste bli en garanti för att trafiken också kommer till stånd.

De statliga företagen har en viss roll i det här. De har en speciell uppgift att säkra tillgång till samhällsekonomiskt motiverad tågtrafik, vill vi påstå. Man kan hantera det på olika sätt. Vi är väl, ärligt talat, rätt osäkra på hur man ska gå fram. Men vi vill peka på att man kan upphandla nationell trafik, till exempel, för att säkra den på liknande sätt som man gör i regionaltrafiken. Man kan

också ge de stora trafikföretagen vissa speciella uppgifter, så långt EU-rätten medger det. Men det kan också krävas tillskott av kapital för fordonsinvesteringar. Vi har ett problem framöver med fordonshålningen, vill jag påstå. Ett sätt att klara det, för att också öppna för mindre företag, är att man inrättar ett särskilt fordonsbolag för att tillhandahålla fordon för de små företagen.

Ordföranden: Då har vi den sista talaren innan frågestunden börjar.

Evert Andersson, Resenärsforum: Jag har två bilder till.

Ordföranden: Tiden är faktiskt ute – jag är hemskt ledsen.

Evert Andersson, Resenärsforum: Då får ni läsa i rapporten.

Ordföranden: Rapporten finns där ute.

Lena Wieweg, Trafikverket: Titeln på mitt föredrag, Konkurrens inom långväga persontrafik på järnväg, kommer från en skrift som jag skrev till Regelutredningen 2005. Jag kommer inte att ta upp alla aspekter av konkurrens – innovationsbenägenhet, kostnadseffektivitet och så vidare – utan fokus här i dag är nätverkseffekter och vilka implikationer de kan få för utfallet av konkurrens.

Vi vet alla att konkurrens, enligt läroboksfallet, leder till lägre priser än monopol och maximerar samhällets nytta. Det finns i de allra flesta fall på en normal marknad. Men det förutsätter hyfsat homogena varor, inga externaliteter och inga avgörande stordriftsfördelar.

Nätverkseffekter kan sägas vara externaliteter mellan varor, och de uppstår på marknader och i branscher där efterfrågan på en vara är beroende av utbud både på den egna varan och på andra varor. Man kan kalla dem vertikalt relaterade branscher eller vertikalt relaterade varor. Det här påverkar prissättning, och det påverkar lönsamhet. När det gäller prissättningen kan det få konsekvenser att utfallet av konkurrens inte blir som man förväntar sig. När det gäller lönsamheten innebär en separering av de här varorna, om vi då går in på trafik, att kostnaden för upphandlad trafik kan förändras på ett sätt man inte har trott.

Jag ska prata lite kort om en mer teoretisk bild innan vi kommer in mer specifikt på järnväg. I en vertikalt relaterad bransch eller nätverksbransch tänker man sig att slutprodukten, som vi kan kalla AB, består av två komponenter. Den vertikala dimensionen har att göra med hur produktionen av komponenterna är organiserad inom ett företag eller i oberoende företag. Den horisontella dimensionen har att göra med konkurrens mellan slutprodukter eller komponenter.

Om man tänker att man går från en integrerad situation till en totalt separerad består effekten på priset av två motverkande krafter. Den vertikala separeringen pressar priset uppåt, och den horisontella pressar priset nedåt. Det är inte helt förutsägbart vilken som vinner. Vilken som är starkast beror nämligen på substituerbarheten, hur lätt man kan byta olika enheter med varandra.

När det gäller vertikalt oberoende varor finns bara den horisontella effekten. Då har man skolboksfallet, om man säger så, det normala fallet.

Det här med att priset pressas upp om man delar upp en vertikalt integrerad produktion är inte något som vi har kommit på nu. Redan 1838 visade den kände nationalekonomen Cournot att priset blir lägre om det produceras inom ett företag – allt annat lika. Det beror på dubbel marginalisering. Är det två företag tar båda ut vinst. I ett företag optimerar man slutpriset. Det är inget konstigt.

Vi kan nu gå in lite på järnväg. Jag har ett jätteenkelt exempel. Vi har ett järnvägsnät med två stråk, A och B. Tåg produceras på A och på B. Man kan säga att A är huvudstråket och att B är en matarbana, i det här fallet. Tillsammans bildar de AB. Man kan byta. Då finns det två typer av oberoende varor. Det är A och B. De fungerar som helt oberoende. Men AB ger nätverkseffekter.

Det här kan verka krångligt, men det är det inte. Jag måste förklara det för att komma till poängen sedan. Priset på den sammansatta produkten omgärdas av två restriktioner. Priset på AB måste vara lika med eller högre än priserna på A och B. Om det skulle vara lägre köper man AB i stället för A och slänger B – självklart. Det är ganska naturligt. Man betalar inte mer för en än för två. I andra änden måste priset på AB vara mindre än eller lika med summan av A och B. Annars köper man A och B för sig och sätter ihop dem. De här restriktionerna träder in i olika fall. De påverkar utfallet av konkurrens. Det var förutsättningen.

Sedan har vi en marknadsförutsättning i det här fallet som vi ska titta på. Jag sa att stråk A var det stora stråket och B matarbanan. A har hög vinst av sig själv. B kan inte stå på egna ben. De behöver resorna AB. Totalt är vinsten i nätverket större av att köra både A och B än bara A.

Om det blir konkurrens på A, där högvinstmarknaden är, beror utfallet på priset på hur priset var innan. När det gäller helt oberoende varor – det vinstmaximerande monopolpriset – har jag bara tagit en vanlig, enkel, linjär efterfrågan och antaganden om parametervärden. Då kan man räkna ut vad ett vinstmaximerande monopolpris är i den vänstra kolumnen, och i den högra är vinstmaximerande pris i nätverk.

Prissänkningen blir då inte så som man skulle kunna tro om man går in i konkurrens på A och det är i ett nätverk, för den sätts tillsammans i nätverket. Ett nätverkspris är alltså inte detsamma som monopolpriser. På A är det alltså lägre i det här fallet, och på AB är det högre – det tvingas upp av de restriktioner jag nämnde. Prisförändringarna blir därför inte som man tror. Däremot

sker prissänkning på AB, eftersom det tvingas ligga alldeles för högt. Det förutsätter dock samordning i bytespunkterna, och jag tänker inte prata om kapacitetstilldelning nu.

Den andra delen jag nämnde påverkar lönsamheten och kan påverka kostnaden för upphandlad trafik, när man delar isär nätverket. Nu säger jag emot mig själv lite grann, men om man tänker allt annat lika och vi har de vinster vi hade innan – det händer inget med priser, kostnader eller någonting, och A och B delas upp på olika – ska vinsten från AB fördelas. Vi tänker oss att man delar lika. Då ser det plötsligt ut som att B går med förlust, och troligtvis kommer man att säga att man måste ha pengar för att köra den trafiken. Det hade man kunnat göra innan också, i ett nätverk; det är bara att redovisa intäkterna på olika sätt – eller hur?

Jag säger alltså inte att det behöver bli sämre, men det finns en stor risk att kostnaderna för upphandlad trafik ökar när man delar isär vertikalt integrerad produktion. Jag vet inte om det har skett eller inte, men när man sitter och förhandlar om hur mycket pengar man ska få för upphandlingen av trafiken är det bra att i alla fall vara medveten om de här sakerna. Intäktsfördelningen är viktig – A kan mycket väl kräma ut ännu mer.

Som jag sa förutsätter dock detta att det är allt annat lika. Om det är så att man sätter priserna som helt oberoende händer det ju saker med AB. Då finns det inget nätverkspris längre, och då kanske man måste betala A plus B. Då kan den marknaden försvinna eller bli väldigt liten.

Slutsatsen vad gäller hur intäkterna fördelas för den gemensamma är alltså viktig. Det kan vara en uppgift för Transportstyrelsen eller den som betalar för den upphandlade trafiken att ha kontroll över detta. De här effekterna finns nämligen; det är reella pengar som fördelas och åker fram och tillbaka, och vi som skattebetalare har inte lust att betala för mycket. I det här fallet blir det nämligen en subvention till A, som faktiskt får en mycket större vinst efteråt.

En total sammanfattning av vad jag har försökt säga på tio minuter är att persontrafik på järnväg är en bransch med vertikalt relaterade varor – bytesresorna. Det är nätverkseffekter. Vinstmaximerande priser i nätverket är inte lika med vinstmaximerande monopolpriser utan vertikala beroenden, för i nätverket påverkar de varandra med restriktionerna. Därför blir prisförändringen vid konkurrens inte det man först kunde tro. Priset på den sammansatta produkten är lägre då den produceras inom ett företag i stället för att delas upp – också det allt annat lika, det vill säga inga effekter på kostnader eller någonting. Det kan också ske, och samhällets kostnader kan påverkas av nätverkseffekterna.

Ordföranden: Det är dags för den sista frågestunden. Jag vill uppmana partierna att hålla sig kort och precisera frågan, så hinner vi kanske med fler frågor. Frågorna kan riktas såväl till dem som har pratat som andra närvarande i salen.

Pia Nilsson (S): Jag har två frågor. Hur tror du, Karolina Boholm, att skogsindustrin och näringslivets godstrafik kommer att påverkas nu när riksdagen har

fattat beslut om att minska anslaget till underhåll med 1,2 miljarder per år? Vad händer med tillförlitligheten? Vad händer med prioriterade flaskhalsar? Vad händer med framförhållningen, som kan gynna skogsindustrin och näringslivets godstransport, med 1,2 miljarder mindre per år?

Min andra fråga går till Anna Lundman på Trafikverket. Du nämnde i ditt anförande att vi har ett järnvägssystem som inte är tillräckligt robust. Delar av det är i väldigt dåligt skick, och vissa delar kommer också att kunna bli sämre. Vilken bedömning gör du när det gäller de 1,2 miljarder som nu inte tillkommer i extra anslag? Vad är det i robustheten som kommer att försämrats? Vad kommer att bli ännu sämre i svenskt järnvägssystem?

Karolina Boholm, Skogsindustrierna och Näringslivets Transportråd: Drift och underhåll är viktiga frågor, och det är basen för fungerande transporter – speciellt när det gäller gods och de brister vi har sett. Det är alltså klart att det är olyckligt med de 1,2 miljarder som nu inte kommer att komma. Vi behöver satsa mer på underhåll.

Trafikslagen behöver dock också effektiviseras på olika sätt, och vi har varit kritiska till vägslitageskatten. Det finns alltså många saker som påverkar inom transportbudgeten. Från näringslivet vill vi såklart gärna se en fortsatt prioritering av underhåll, men jag tycker att diskussionen här i dag visar att det är viktigt för alla parter. Jag hoppas alltså att ni kan komma överens om det framöver.

Anna Lundman, Trafikverket: Vi är i en pågående planeringsprocess när det gäller underhåll och hur vi ska disponera underhållspengarna för 2015. I den processen har vi fått ändrade förutsättningar – 1,2 miljarder är mycket pengar. Vi måste nu se över hela planeringen, och det är ett arbete som pågår här och nu. Jag kan alltså inte säga exakt vad det får för effekter i dag, utan vi måste få vänta någon vecka till med den frågan.

Boriana Åberg (M): Fru ordförande! Jag har två mycket korta frågor. Den första går till Trafikverket. Vad hade hänt om inte alliansregeringen hade fördubblat anslaget till just järnvägsunderhåll?

Den andra frågan är kopplad till det framtidstema som har diskuterats den senaste timmen. I somras presenterade Alliansen Sverigebygget, vilket är ett paket med långsiktiga investeringar i infrastruktur. Det gäller bland annat höghastighetsbanor som binder Malmö och Göteborg till Stockholm. Beskedet välkomnades av både passagerare och näringslivet. Min fråga till Trafikverket och även till MTR är hur era förberedelser ser ut. Har ni börjat titta på andra länder som har höghastighetståg? Har ni börjat planera? Finns det tillräckligt med kompetens, arbetskraft och så vidare? Jag vill gärna höra er reflektion kring detta.

Anna Lundman, Trafikverket: Vi jobbar ju med att planera utifrån de förutsättningar vi får, och vi sitter inte och tittar på vad som hade hänt om vi inte hade fått det du kallade ett fördubblat anslag. Jag vill alltså inte ge mig in i den frågan, men det är klart att pengar gör skillnad.

Peter Viinapuu, MTR: När det gäller frågan om höghastighetståg håller vi just nu på att bygga en höghastighetstågförbindelse mellan Hongkong och fastlandet i Kina. Den erfarenheten har vi alltså, och vi håller även på att bygga upp den även inom vår verksamhet. Vi tror också att det kan vara – och *är* – mycket relevant för Sverige.

Jag tror att den satsning som kommer med Sverigebygget, Framtidsbygget och så vidare är exakt sådana satsningar Sverige behöver fokusera på, parallellt med att återställa infrastrukturen i dess nuvarande form. Jag tror också att det är projekt som kan lämpa sig för att man tittar på andra finansieringsformer, så att man kan komplettera det nuvarande upplägget.

Lars Tysklind (FP): Fru ordförande! Om vi återgår till det som har sas efter pausen skulle jag vilja ta upp en fråga som nämnades av Lars Henriksson, nämligen skyddet för allmän trafik. Vi hörde från Tågoperatörerna strax efteråt att många operatörer var bra för kunderna, och det sades bland annat att det finns en avsaknad av skadlighetsprövning. Jag undrar om det finns några konkreta exempel där man har sett att en avsaknad av sådan prövning har gett negativa effekter på trafiken i stort.

Lars Henriksson, Handelshögskolan: Det finns egentligen ingen skadlighetsprövning gjord, i och med att vi helt enkelt inte gör det. Det är väl kanske det som är påtagligt – att vi har valt att inte ha med just den prövningen när det gäller kollektivtrafiken. Det är just det man gör; man kan reservera trafik på det sättet enligt EU-regelverket. Man tar alltså bort den från kapacitetstilldelningen och kan i så fall ge den en särskild behandling. Det bygger i princip på att det kan bli en samhällsskada om man *inte* gör det. Men den skadlighetsprövningen har vi alltså valt att inte göra, utan vi lägger in den i samma behandling som annan trafik.

Anders Åkesson (C): Jag har en fråga till Christel Wiman från Tågoperatörerna. Du lyfte i ditt anförande fram att det måste vara en utveckling mellan transportslagen – vi har Europas längsta lastbilar men kortaste tåg etcetera. Det är rimligt att vi får längre tåg, men inte att vi får kortare lastbilar; man ska inte backa in i framtiden.

Någonting som reglerar detta är det fjärde järnvägspaketet, alltså ett EU-direktiv och en EU-gemensam politik för att uppnå en större harmoni mellan EU:s olika medlemmar i syfte att effektivisera och ta bort hinder. Sett ur ditt perspektiv, Christel Wiman – järnvägsoperatörernas, som vill köra mer på

järnväg med gods och passagerare – undrar jag hur viktigt det är att Sverige fullt ut genomför det fjärde järnvägsdirektivet respektive som medlem i EU driver på för att det fjärde järnvägsdirektivet blir förverkligat. Är det viktigt eller oviktigt?

Christel Wiman, Branschföreningen Tågoperatörerna: Sverige har genomfört stora delar av det fjärde järnvägspaketet. Vi tror också på en gemensam järnvägsmarknad i Europa. Det gynnar Sverige väldigt mycket. Vi hade besök i förra veckan av Elisabetta Garofalo från EU-kommissionen, och hon framhöll Sverige som the role model för Europa. Hon skulle önska att resten av Europa hade kommit lika långt i sin utveckling mot en öppen marknad.

Då kan man tycka att det inte är några problem, men det är klart att det uppstår problem eftersom ett genomförande av ett gemensamt system ju förutsätter att alla går samtidigt och gör samma saker. Det gäller att vi är närvarande i Europa för att förklara hur det fungerar och vad som behöver utvecklas, vilken teknik som kan påverka olika system och så vidare.

I sak är vi alltså positiva till det fjärde järnvägspaketet, med små randanmärkningar och tekniska frågor. Det gäller att teknik och andra detaljer hamnar så att vi inte får ännu mer eller svårare problem.

Emma Wallrup (V): Jag vill återigen ställa en fråga till Trafikverket. Vi hörde en presentation om att det blir dyrare när man delar upp olika produkter på flera företag än om man har dem i samma företag, eftersom varje företag tar ut vinst. Vi har också hört om samordningsproblemen när det gäller att ha samverkan mellan banan, fordon, trafikering och så vidare i järnvägsnätet.

Man kan se hela järnvägsnätet som en organism, och vi har nu infört ett konkurrenstänkande inom järnvägsnätet där man springer åt olika håll och där det finns olika vinstintressen som strävar åt olika håll. Hur ser Trafikverket egentligen på den modell vi har infört? Det är så att säga en rak fråga. Jag vill själv ställa frågan om konkurrenstänkandet verkligen är rimligt just inom ett sådant här system. England backade till exempel när man gått för långt med avregleringarna, och de insåg att det kanske inte är just konkurrens som funkar i ett system när man ju ska gå i samma takt. Det är nämligen så många problem vi ser när det gäller samordning, överblick och så vidare.

Jag vill också ställa en fråga om banavgifter. Om vi vill styra om från väg till järnväg, är det då verkligen rimligt att ha banavgifter på järnvägen – så stora som de är – och väldigt låga avgifter på väg?

Anna Lundman, Trafikverket: När det gäller den första frågan, om Trafikverkets syn på den avreglerade och konkurrensutsatta marknaden, är jag så tråkig att jag återkommer till det jag har sagt: Vi jobbar på det uppdrag vi har. Men det är klart att vi med stor spänning inväntar resultatet av Gunnars utredning, där också de här frågorna belyses.

Frågan om banavgifter ska jag passa vidare till min kollega Jonas.

Jonas Westlund, Trafikverket: Vi har ingen kommentar när det gäller banavgifterna.

Robert Halef (KD): Fru ordförande! En fråga som diskuteras inom Europeiska unionen är det så kallade fjärde järnvägspaketet. Förslaget innebär att öppna upp de nationella järnvägsnäten för ökad konkurrens på den europeiska järnvägen. Min fråga går till Branschföreningen Tågoperatörerna och Lena Wieweg på Trafikverket. På vilket sätt kommer marknadsöppningarna inom det fjärde järnvägspaketet att påverka aktörernas och EU-resenärernas möjligheter? Vilka eventuella nackdelar och fördelar ser ni med införandet av det fjärde järnvägspaketet?

Christel Wiman, Branschföreningen Tågoperatörerna: SERA-direktivet med försöket att skapa en gemensam järnvägsmarknad för Europa har inletts och pågår, och det finns en kommitté för detta. Det är oerhört komplicerat att samordna systemen och tekniken – biljettbokning, biljettsystem, tågtidtabeller, tekniska frågor, signalsystem och så vidare. Allt detta tar oändligt mycket resurser och tid att skapa.

Det finns redan i dag både godstrafik och persontrafik som går över gränserna; det ska man ha klart för sig. Ett höghastighetsnät skulle öka viljan och lusten att resa ännu längre eller internationellt, men det är en fråga som handlar om investeringar. SERA-direktivet har dock som mål att öppna gränserna, och vi är positiva till det. Vi har ingenting emot att andra kör i Sverige och att vi själva fortsätter att köra utomlands.

Lena Wieweg, Trafikverket: Jag har egentligen lite svårt att svara på frågan som representant för Trafikverket, för jag är här och pratar om de nätverkseffekter jag jobbade med i ett tidigare sammanhang. Jag kan alltså inte svara för Trafikverkets del.

Lars Mejern Larsson (S): Fru ordförande! Forskningens betydelse känner vi alla väl till i dessa dagar, och det är viktigt för oss politiker att ta till oss den. Jag vill därför rikta min fråga till Uday Kumar. Vilka är de tre viktigaste åtgärderna för att få underhållsverksamheten att fungera, utifrån den forskning ni i dag bedriver?

Uday Kumar, Luleå tekniska universitet: Det viktigaste för att göra underhåll är att bedöma tillståndet på systemet – komponenter och så. Först måste man alltså förstå tillståndet på systemet. Det andra är en fungerande organisation

som ska utföra arbetet. Det måste dessutom finnas en bra kommunikation mellan dem som ska utföra arbetet och dem som bedömer tillståndet på systemet.

Flödet av information är alltså jätteviktigt, och som vi som forskar ser det fungerar det inte bra i dagsläget. Tidigare tittade man, bedömde och gjorde själv underhåll, och i dag finns det olika organisationer – en person kör tåg, en annan bedömer banans tillstånd, en tredje utför arbetet och en fjärde reser. Olika personer har alltså olika uppfattning om helheten, så hur kan man integrera allt i en enda plattform?

Jag vill också lyfta fram att det finns teknologier. Jag vill inte gå in i en politisk bedömning av om underhållet ska in i Trafikverket, men integration krävs. Vi ska integrera allting; det är det som är viktigast.

Sten Bergheden (M): Fru ordförande! Först har jag en kommentar till Evert Andersson och Sven Bårström angående att man ofta använder Schweiz som ett jämförelsetal mot Sverige i olika delar – satsningar per meter järnväg och annat. Jag tror att det är viktigt att komma ihåg att Schweiz till ytan är en tiondel så stort som Sverige och att turtäthet och annat kanske snarare skulle jämföras med ett utbyggt tunnelbanesystem i Stockholmsområdet än en yta av Sveriges storlek. Jag tror att det är bra att ha med det i jämförelsen, även om vi självklart noga följer utvecklingen i Schweiz.

Sedan har jag en fråga till MTR. Vi såg i deras presentation att man har tänkt att passagerarpriserna kommer att sänkas med ungefär 10–15 procent och att det blir 30 procent lägre elförbrukning än med X 2000, som SJ i dag kör med. Då är min fråga: Kommer konkurrensen att också långsiktigt sänka priserna för tågresenärerna i Sverige i och med att MTR nu kommer in på banan mellan Stockholm och Göteborg?

Nästa fråga går till Trafikverket och VTI. Det handlar om något från den tidigare frågerundan som vi kanske skulle förtydliga lite. Är konkurrensutsättningen i underhållet ett bra verktyg för att sänka underhållskostnaderna på järnvägen? Är det ett bra verktyg att ha den här konkurrensutsättningen? Det räcker med att svara ja eller nej från Trafikverket och VTI.

Evert Andersson, Resenärsforum: Vi är naturligtvis väl medvetna om att Sverige och Schweiz skiljer sig åt i vissa avseenden, bland annat vad gäller befolkningstätheten – visst är det så. Samtidigt måste man komma ihåg att det går att göra en hel del som man gör i Schweiz. Man kan köra tågen i rätt tid, och man kan planera tågtrafiken i samverkan mellan infrastruktur och fordon och trafikplanering. Man kan också bygga fler dubbelspår, vilket är på gång på sikt. Man kan även trimma signalsystem, spårssystem och så vidare för att tillåta en tätare trafik. Visst finns det alltså skillnader, men det bör också gå att tillämpa mycket av vad man gör i Schweiz.

Peter Viinapuu, MTR: Fru ordförande! När det gäller frågan om huruvida vår satsning och konkurrens i största allmänhet kommer att bidra till långsiktigt sänkta priser är det min övertygelse att svaret är ja. Jag tror att vi kommer att kunna se samma utveckling i järnvägsbranschen som vi har sett i den avreglerade flygbranschen. Jag har ett förflutet i flygbranschen, så jag kan den ganska väl, och jag ser att det som sker nu följer samma mönster. Konkurrens driver innovation, och innovation driver utveckling. I utveckling ligger både effektivitet och kvalitet.

Jan-Eric Nilsson, Statens väg- och transportforskningsinstitut: Jag svarar ja. Jag vill dock passa på att apostrofera samma person som flera tidigare har gjort, det vill säga Jean Tirole som fick Nobelpriset i går, och säga att det förutsätter kontroll.

Anna Lundman, Trafikverket: Det är VTI som sitter på siffrorna. Tittar man enbart på det är svaret ja, *men* jag har med det inte svarat på om jag tycker att det är den rätta lösningen. Därför vill jag invänta Gunnars utredning, så att vi får se helheten när det gäller om det är den vägen vi ska gå eller inte.

Anders Åkesson (C): När det gäller prissättning på väg och järnväg finns det väldigt många synpunkter. Jag är säker på att de som företräder landsvägsperspektivet tycker att de betalar alldeles tillräckligt genom skatter, medan de som kör järnväg tycker att banavgiften är tillräcklig.

Jag vill ställa en fråga till Lena Wieweg från Trafikverket, och den gäller analysituationen. Om vi betraktar arbetet ur ett från-dörr-till-dörr-perspektiv, oavsett om det handlar om persontrafik eller gods, är ju omlastningen kanske avgörande för att man väljer det mest rationella transportslaget i ett givet ögonblick – alltså kombinationen av väg och järnväg. Då skulle jag vilja fråga dig, utifrån att du analyserar sådana modeller: Vad är det som styr kundvalet? Är det banavgiften, omlastningskostnaden eller snarare krånglet med att byta transportslag? Vad är det avgörande för kunden?

Lena Wieweg, Trafikverket: Det är olika från fall till fall. När det gäller gods är både banavgifterna och de skatter lastbilarna betalar väldigt låga i förhållande till vilka kostnader man förorsakar. Så är det. Troligtvis är andra kostnader viktigare; de utgör en större andel av den totala transportkostnaden än vad banavgifterna gör. Det är dock inte så att tågtrafiken betalar en väldigt massa, och inte heller lastbilarna. Båda betalar nämligen väldigt mycket för lite om man ska ha en effektiv prissättning. Eftersom de ligger på samma nivå tippas dock det ena över, såklart – godstransporter är nämligen extremt pris-känsliga. Detta är dock inte de stora kostnaderna.

Christel Wiman, Branschföreningen Tågoperatörerna: Det är väldigt olika för gods- och persontrafik. Ofta görs femåriga avtal för gods, där själva banavgiften blir miljonbelopp i avtalssituationen. När det gäller transporter i Sverige, eller för industrin – särskilt basindustrin, som skogsindustrin – är över 20 procent av kostnaden transportkostnad. Då blir varje krona som hamnar ovanpå avtalet en kostnad. Alla förbättringar av ett transportslag, och att det inte blir samma effektförändring i det andra – eller ökade kostnader – påverkar alltså valet.

När det gäller persontrafiken har det ju visat sig att man gärna betalar om man får något mer för ett högre pris. Det är nämligen där det till slut hamnar. Det gäller till exempel Arlandabanan; vi betalar betydligt mer för att kunna åka snabbt till Arlanda. Att betala för en sämre prestation och en dålig järnväg – att lägga 1,3 miljarder i kostnader för bristande kvalitet – är det ingen kund som vill göra. För persontrafiken märks kanske inte banavgiften direkt, för du köper en biljett där kostnaden – beroende på var vi befinner oss i kedjan – kanske är någonstans mellan 20 och 60 kronor av biljetten.

Ordföranden: Det är nu dags för ett avslutningsanförande. Jag lämnar ordet till Lars Hjalmered som är vice ordförande i trafikutskottet.

Vice ordföranden: Det är kanske en otacksam tågtid att få att två minuter i tolv försöka summera. Jag vill dock börja med att säga att det egentligen är en ganska fantastisk utveckling vi har haft på järnvägen över tid. Jag tycker inte att man ska glömma bort det när vi pratar om alla problem och utmaningar. Det finns hos såväl privatpersoner och affärsresenärer som godset en önskan om att fortsatt använda järnvägen och dess möjligheter i framtiden. Det finns nya möjligheter som kommer med kunderbjudanden och resenärer som vill mycket, och det finns fackliga organisationer som strävar mot en utveckling.

Självklart finns det dock rätt mycket utmaningar, vilket har kommit upp under dagen. Jag tycker att vi kommer tillbaka till det ordföranden inledde dagen med, det vill säga att det för ett riksdagsutskott och en bred allmänhet kan vara värt att stanna upp ett halvår innan en viktig utredning kommer och inte avkräva skarpa svar i alla lägen utan faktiskt kunna inhämta kunskap. Det tycker jag också har kommit givet alla inlägg och diskussioner. Det handlar även om en möjlighet att under en kaffestund knyta kontakter. Sista ordet lär alltså inte vara sagt i detta, utan det är en viktig diskussion som vi fortsatt ska ha.

Det här har också varit tv-sänt, så vi får tacka alla som har följt oss den vägen. Sändningen kommer att finnas tillgänglig via riksdagens webbplats, så vill man i efterhand se vad enskilda personer sa, vem som företrädde en viss organisation eller något annat finns alltid den möjligheten.

Sist och slutligen riktar jag ett stort tack till alla er som har kommit hit som inbjudna talare samt andra som har hörsammat inbjudan. Tack för all tid ni har

lagt ned på att komma hit och delge oss i riksdagens trafikutskott er kunskap!
Vi är väldigt tacksamma för det.

BILAGA

**Bilder som Gunnar Alexandersson visade under sin presentation
vid utfrågningen om järnvägens vägval**

**Utredningen om järnvägens
organisation**

**Lägesbeskrivning av pågående
utredningsarbete**

Gunnar Alexandersson
Särskild utredare

Offentlig utfrågning i Riksdagen
11 december 2014

Utredningen om järnvägens organisation

STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

Utredningens syfte

- En översyn av järnvägens organisation i syfte att föreslå förbättringar som på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem
Dir. 2013:46, 8 maj 2013
- Översynen föranleds bl.a. av riksdagens tillkännagivande från december 2012

Utredningen om järnvägens organisation

STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

Utredningens två steg

1. En nulägesbeskrivning av järnvägens organisation *Klar 2 dec 2013*
2. Analys av hur järnvägens organisation kan förbättras *Enligt tilläggsdirektiv 3 april 2014*
Klar 30 juni 2015

Utredningen om järnvägens organisation



Delbetänkandets innehåll

- En funktionell beskrivning av järnvägssystemet inklusive fördelningen av ansvar och uppgifter
- Genomgång av begrepp och teorier kopplade till järnvägens om- och avreglering
- Beskrivning av utvecklingen av järnvägens organisation sedan 1988, inklusive motiv för beslut
- Redogörelse för effekter för konsumenter, näringsliv och samhällsekonomin
- Kartläggning av EU-rätten på järnvägsområdet och utrymmet för nationella beslut
- Inventering av potentiella förbättringsområden

Utredningen om järnvägens organisation



Delbetänkandets slutsatser i urval (1)

- Den vertikala uppdelningen mellan bana och trafik 1988 inledde en lång process av stegvisa förändringar i järnvägens organisation och regelverk.
- Processen har drivits framåt av såväl borgerliga som socialdemokratiska regeringar, med relativt begränsad påverkan från ideologi.
- Viktiga inslag har varit funktionell uppdelning och specialisering och att ge ökade möjligheter för olika typer av transportköpare (trafikhuvudmän, godskunder, resenärer)
- Under 2000-talet har EU-kommissionens strävan att skapa en gemensam och mer konkurrenskraftig europeisk järnvägsmarknad påverkat regelutvecklingen allt mer - men Sverige har också påverkat EU
- Analysen av EU:s regelverk visar att det finns viktiga hinder mot en återreglering av vissa delar av den svenska järnvägssektorns organisation

Delbetänkandets slutsatser i urval (2)

- I flera avseenden har det skett betydande förbättringar i järnvägssektorn under den tidsperiod som organisationsförändringarna pågått, t.ex. vad gäller:
 - satsningar på infrastrukturen
 - utbud av persontrafik
 - efterfrågan på järnvägstransporter
 - produktivitet
 - innovationer
 - säkerhet
- Det finns också ett antal problem att hantera, t.ex.:
 - försämrad restid på senare år
 - återkommande problem med punktlighet
 - säkerhet vid spårarbeten
 - m.fl. problem- och förbättringsområden som inte i första hand kan uttryckas i kvantitativa termer

Identifierade problem- och förbättringsområden

- Förutsättningar för resenärer och godskunder att använda järnvägen
- Marknadstillträdet
- Tillgång till stationer, depåer och terminaler
- Kapacitet och kapacitetstilldelning
- Statistik och uppföljning
- Underhåll av infrastruktur
- Förutsättningar för järnvägsföretag att utvecklas
- Reglering och tillsyn
- Trafikverkets roller och det strategiska ansvaret
- Samordning och samarbete mellan aktörer

Utredningen om järnvägens organisation



Tilläggsdirektiven (april 2014)

- Pekar ut 7 delområden för fortsatt utredning och framtagande av förslag:
 1. Järnvägens framtida utveckling
 2. Rollfördelning och samordning inom sektorn
 3. Transporttjänster av god kvalitet på en öppen marknad
 4. Användning och tilldelning av kapacitet
 5. Byggande och underhåll av infrastrukturen
 6. Tillgång till tjänster
 7. Reglering, tillsyn och uppföljning



*Ett mycket omfattande uppdrag
(30 punkter)*

- En fråga (biljettsystem och -samordning) behandlas i separat utredning

Utredningen om järnvägens organisation



Tilläggsdirektiven (april 2014)

- Pekar ut 7 delområden för fortsatt utredning och framtagande av förslag:

1. Järnvägens framtida utveckling
2. Rollfördelning och samordning inom sektorn
3. Transporttjänster av god kvalitet på en öppen marknad
4. Användning och tilldelning av kapacitet
5. Byggnad och underhåll av infrastrukturen
6. Tillgång till tjänster
7. Reglering, tillsyn och uppföljning



*Ett mycket omfattande uppdrag
(30 punkter)*

- En fråga (biljettsystem och -samordning) behandlas i separat utredning

Utredningen om järnvägens organisation



Utredningsarbetet just nu

Med start i september 2014 bedrivs en stor del av arbetet i utredningen i nio delprojekt med tillhörande arbetsgrupper

Övergripande/sammanfattande analyser:

1. Järnvägens framtida utveckling
2. Rollfördelning och samordning inom järnvägssektorn

Funktionsanalyser/fördjupningsområden:

3. Persontransporter inkl. fordonsfrågorna
4. Godstransporter inkl. fordonsfrågorna
5. Kapacitetstilldelning och trafikledning
6. Järnvägens fastighetsförsörjning och sidotjänster
7. Byggnad och underhåll av infrastrukturen
8. Reglering, tillsyn och uppföljning
9. Statistik och periodisk uppföljning

Utredningen om järnvägens organisation



Utredningsarbetet just nu

- Expertgruppen som bas för projektgrupperna men kompletterad med bred medverkan från fler aktörer och personer (totalt nära 80 personer involverade)
- En viktig del i arbetet är också att fånga upp information från relaterade, redan pågående projekt, samt att inhämta utländska erfarenheter
- Arbetet i projektgrupperna kommer att pågå till februari 2015 och lämna underlag till slutbetänkandet

Utredningen om järnvägens organisation



Centrala frågor

- Vad ska järnvägen användas till? Viktigt vägval inte minst för nya stambanor
- Hur ska marknadstillträdet för persontrafiken (och dess olika segment) se ut?
- Hur ska kapaciteten fördelas, på lång och kort sikt?
- Hur ska samordningen mellan olika aktörer förbättras, särskilt i s.k. störda lägen?
- Kompetensförsörjningen i sektorn
- Anläggningens status och utveckling
- Organisering av järnvägsunderhåll; avvägning mellan internt och externt bedriven underhålls- och besiktningsverksamhet
- Hur ska Sverige förhålla sig till och påverka regelutvecklingen i EU?

Utredningen om järnvägens organisation



Exemplet järnvägsunderhåll

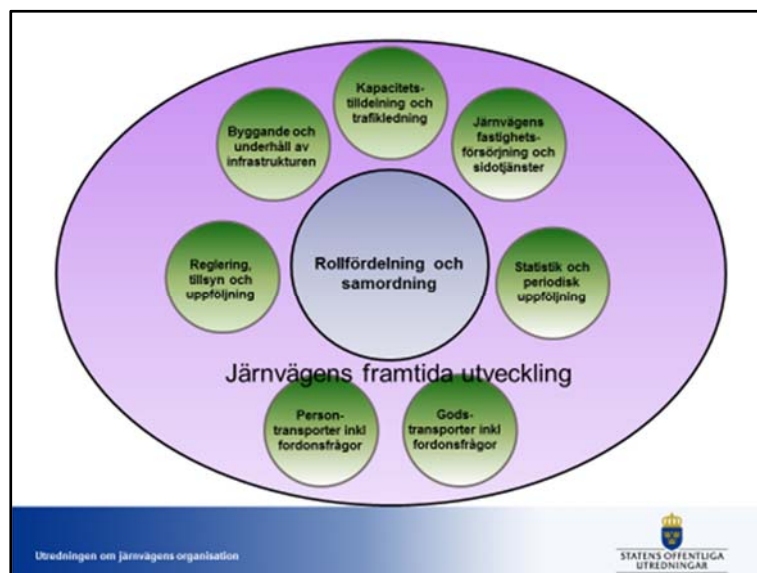
- Arbetsgrupp som inkluderar "alla" berörda aktörer, kompletterad med bredare seminarium
- Stor samstämmighet i analys som pekar på att problem kan finnas i flera olika led



- Uppmärksammar bl.a. också att det finns ett flertal olika typer av besiktningar, som involverar olika aktörer

Ett par avslutande reflektioner

- Utredningen är unik eftersom dess breda mandat gör det möjligt att beakta så många av järnvägens funktioner och aktörer samtidigt och därmed också kan ta hänsyn till deras beroendeförhållanden
- Förslagen som tas fram måste utformas så att de hanterar problem och leder till förbättringar på sina respektive områden, men de bör också bilda en konsistent helhet



Tack!

Särskild utredare:

Gunnar Alexandersson

gunnar.alexandersson@regeringskansliet.se

Sekreterare i utredningen:

Åsa Tysklind

Lars Hellsvik

Helena Andersson

Utredningens webbplats:

www.sou.gov.se/jarnvagensorg

Bilder som Karolina Boholm visade under sin presentation vid utfrågningen om järnvägens vägval

Näringslivets Transportråd
– för transportköpare

 **Skogs
Industrierna**

**Järnvägsunderhåll – en
förutsättning för effektiva och
konkurrenskraftiga godstransporter**

Karolina Boholm,
Transportdirektör, Skogsindustrierna
Styrelseledamot, Näringslivets Transportråd
Expert i utredningen om järnvägens organisation

Offentlig utfrågning 2014-12-10

www.twitter.com/skogstransport 

Näringslivets transportråd (NTR)

- Är godskundernas röst i transportpolitiken
- Arbetar med nationella transportfrågor i ett internationellt perspektiv
- Arbetar med alla transportslag utifrån ett systemperspektiv
- För fram fakta och argument om godstransporter till beslutsfattare
- Bakom NTR står drygt 30 företag inom industri och handel och deras branschorganisationer
- Transportrådets medlemmar står för merparten av de svenska godstransporterna

Näringslivets Transportråd
– för transportköpare

Transportslagen kompletterar varandra – de konkurrerar inte med varandra!

- Tillväxt, utrikeshandel och transporter hänger ihop
- Effektiva transporter och logistik – ett konkurrensmedel



Näringslivets Transportråd
– för transportköpare

Skogs
Industrierna

Fungerande järnväg?



Näringslivets Transportråd
– för transportköpare

Skogs
Industrierna



Näringslivets tre prioriterade järnvägsfrågor

1. Tillförlitlighet → Redundans
2. Tillförlitlighet → Sårbarhet
3. Tillförlitlighet → Riskhantering

- Riskhantering sysslar ALLA företag med dagligen
- Trafikverket planerar, investerar och underhåller för normalfallet

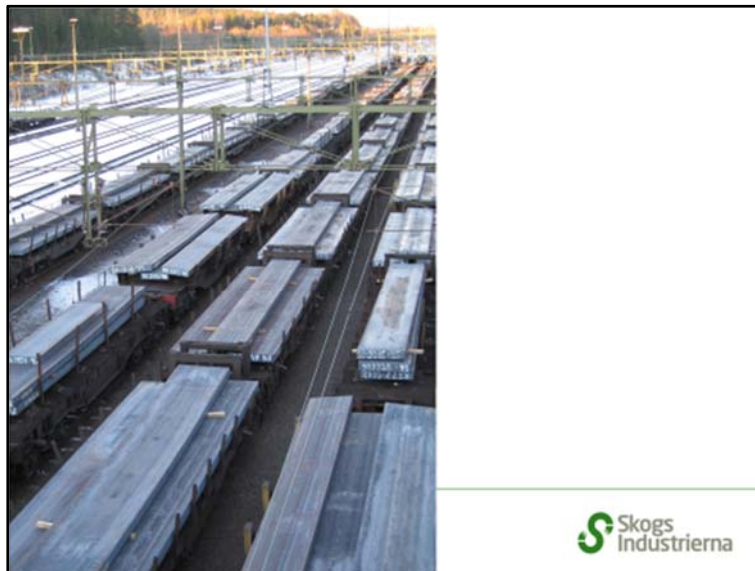


Näringslivets Transportråd
– för transportköpare

 Skogs
Industrierna







Underhåll på järnvägen

- Transportpolitisk mål: funktionsmålet är tillgänglighet
- Ökad tillförlitlighet = minska sårbarhet
 - Fokus på drift och underhåll
 - Flaskhalsar måste prioriteras
 - Icke namngivna åtgärder är små åtgärder som ger stor nytta
 - Stråk och noder
 - Fortsatt samplanering av underhåll för färre avbrott
 - Dialog med transportköpare vid avbrott
 - Framförhållning

Näringslivets Transportråd
– för transportköpare

Skogs
Industrierna

Underhåll på järnvägen

- Trafikverkets organisation
 - Uppdelning i regioner påverkar järnvägstrafiken negativt
 - Stråken går över regioner och tågtransporter likaså
 - Mer nytta för pengarna, dvs effektiv upphandlingsorganisation på Trafikverket men inte ett återförstatligande
 - Effektiv styrning av Trafikverket, men ingen omorganisation för de behöver arbetsro!
 - Servicefönster som inte används stjälar kapacitet (bör följas upp)
 - Dialog och framförhållning, se till kundernas behov

Näringslivets Transportråd
– för transportköpare

Skogs
Industrierna

Godsets önskelista till riksdag och regering

- Näringslivet vill transportera mer gods på järnväg men är hindrade på olika sätt och för att överbrygga detta behövs:
 - Att godset inte glöms bort ("gods röstar inte")
 - Transportslagsövergripande synsätt (hela logistikkedjan)
 - Alla transportslag effektiviseras utifrån sina förutsättningar
 - Straffbeskattningar på andra transportslag höjer inte järnvägens effektivitet
 - Tillförlitlighet (punktlighet) är grunden – dit når vi genom att först underhålla det vi har och skapa ett robust system med redundans
 - Fokus på små enkla åtgärder först (icke namngivna åtgärder i NP)
 - Att stråk- och nodtänkanden genomsyrar alla infrastrukturinvesteringar
 - Optimerat användande av befintlig kapacitet (längre tåg, triangelspår, kapacitetstilldelning)
 - Tidigarelägga åtgärder som ökar tillgänglighet, kapacitet och framkomlighet
 - Samlad översyn av alla ökande transportkostnader och påverkan på industrin skonkurrenskraft
 - Rättvisa samhällsekonomiska kalkylmodeller för gods gynnar järnvägen i stort
 - Marknadspott för att kunna hantera ändrade marknadsförhållanden inom planperioden

Näringslivets Transportråd
– för transportköpare

Skogs
Industrierna

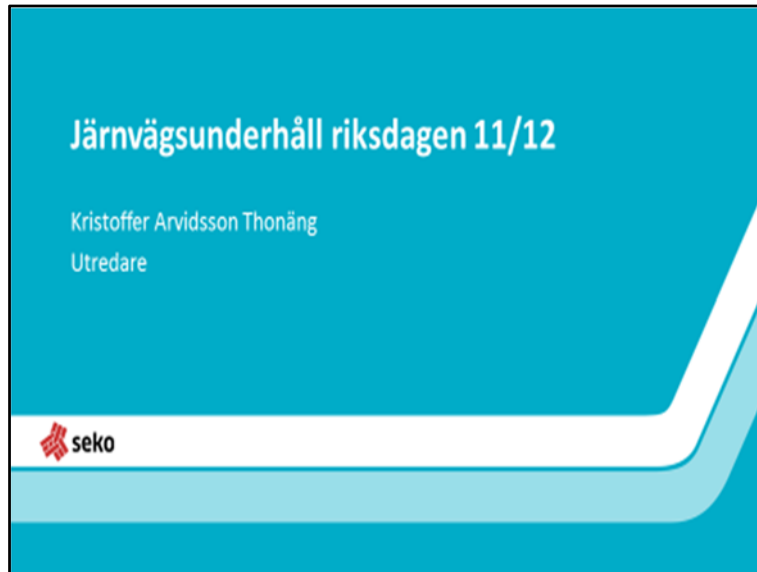
Ytterligare information:

- Karolina Boholm
 - karolina.boholm@skogsindustrierna.org
 - 08-762 72 30
 - 070-202 98 69

Näringslivets Transportråd
– för transportköpare

 Skogs
Industrierna

Bilder som Kristoffer Arvidsson Thonäng visade under sin presentation vid utfrågningen om järnvägens vägval



 seko
Problem

- Måste jobba mer med systematiskt förebyggande arbete. Riksrevisionens kritik
- I Trafikverkets årsredovisning står "Under 2013 försämrades tillståndet för statliga järnvägar och vägar på grund av att underhåll och reinvestering inte var i nivå med slitage och nedbrytning."
- Låg utbytestakt på växlar, spår och kontaktledning.
- Under hela 1900-talet låg till exempel utbytestakten för spårväxlar på mellan 250 och 300 per år. Under 2000-talet sjönk den till 150 per år. Under 2013 byttes 25 spårväxlar ut. Det uppdämda behovet är 660 spårväxlar.
- Det totala antalet anmälda fel per spårkilometer ökade under 2013 jämfört med tidigare år på alla bantyper utom banor med ringa eller ingen trafik enligt Trafikverkets årsredovisning

2013-02-11

8

**Medlemsundersökning – 1000
järnvägsanställda tillfrågade**

- 55 % upplever att det varit fler brister i infrastrukturen under de senaste två-tre åren jämfört med tidigare
- 66 % upplever inte att det förebyggande underhållet av infrastrukturen sker i tillräcklig omfattning
- 52 % av de anställda inom järnvägsentreprenörerna upplever att det förebyggande underhållet av infrastrukturen skett mer sällan de senaste två-tre åren jämfört med tidigare

2013-02-11

8



Säkerhet på undantag

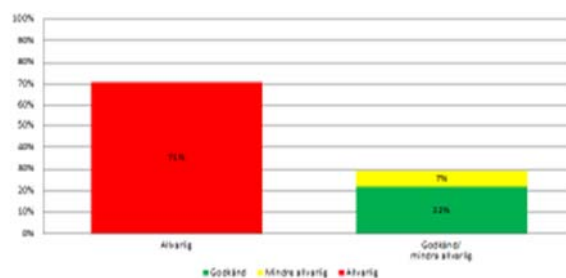
- Trend mot ökat antal olyckor. Framkommer i Gunnar Alexanderssons utredning. Sveriges radio Kaliber som plockat ut ur transportstyrelsens databas menar att olyckorna och tillbudet ökat kraftigt.
- Trafikverkets oanmälda arbetsplatsbesök. 70 % av arbetsplatserna hade allvarlig säkerhetsanmärkning. Endast 22 % godkända
- Upphandlingssystemet gynnar inte säkerhetsarbetet
- Brister i överföring av anläggningskännedom mellan Trafikverk, entreprenör och underentreprenör. Problem enligt Statens Haverikommission

2013-02-11

8



Utfall, Trafikverket

Måls
80% utan allvarlig anmärkning

Arbetsplatser utfall för 2013 t o m 2013-12-31. Samtliga arbetsplatskontroller jämförda

1 | 2014-01-09





Vad göra?

- Den svenska organisationen för underhåll är bland de mest avreglerade i Europa
- Trafikverket måste få egna resurser för besiktning, akut underhåll och förebyggande underhåll

Bilder som Thomas Pilo visade under sin presentation vid utfrågningen om järnvägens vägval



Bilder från Uday Kumars presentation vid utfrågningen om järnvägens vägval

L SKANDINAVENS NORDLIGASTE tekniska universitet




Senaste forskningen om underhållsteknik

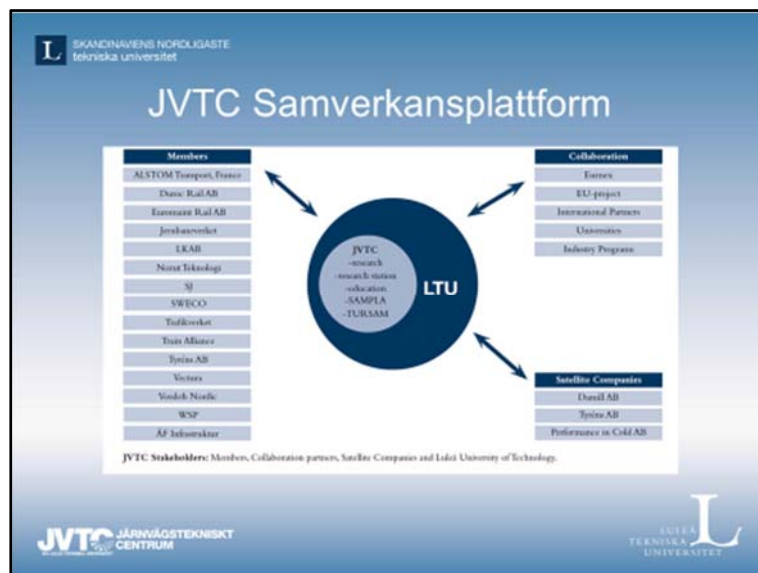
Uday Kumar, Föreståndare
JVTC – Järnvägstekniskt Centrum

Luleå University of Technology, Luleå
www.jvtc.ltu.se

JVTC JÄRNVÄGSTEKNISKT CENTRUM

L LULEÅ TEKNISKA UNIVERSITET

1



 SKANDINAVENS NORDLIGASTE
tekniska universitet

Strategisk

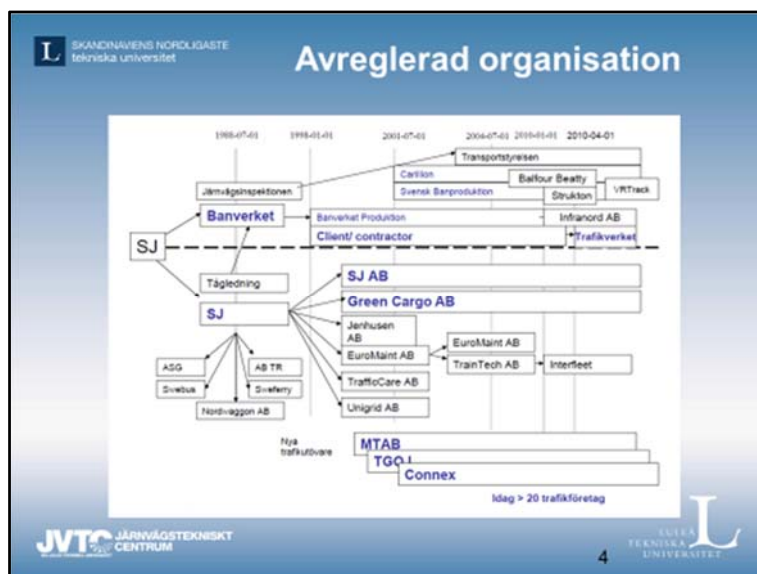
INRIKTNING

Skapa förutsättningar för framtida
ÖKAD
 Kapacitet, Tillgänglighet, Säkerhet och
 Hållbarhet på befintliga och nya anläggningar
 och järnvägssystem,
 genom förbättrad drift och underhåll

 JÄRNVÄGSTEKNISKT
CENTRUM

 LULEÅ
TEKNISKA
UNIVERSITET

3





L SKANDINAVISKE NORDLIGASTE tekniska universitet

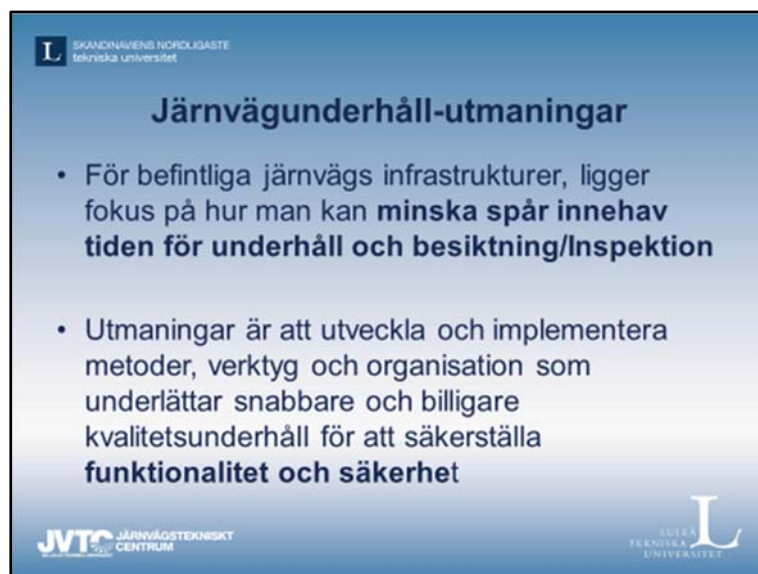
drift och underhåll

Järnvägunderhåll –När och Hur?

Ökad spårutnyttjandet leder till minskat tid för underhåll men med ökad spårutnyttjandet behöver mer tid för underhåll/reparation

JVTC JÄRNVÄGSTEKNISKT CENTRUM

L LULEÅ TEKNISKA UNIVERSITET



L SKANDINAVISKE NORDLIGASTE tekniska universitet

Järnvägunderhåll-utmaningar

- För befintliga järnvägs infrastrukturer, ligger fokus på hur man kan **minska spår innehav tiden för underhåll och besiktning/Inspektion**
- Utmaningar är att utveckla och implementera metoder, verktyg och organisation som underlättar snabbare och billigare kvalitetsunderhåll för att säkerställa **funktionalitet och säkerhet**

JVTC JÄRNVÄGSTEKNISKT CENTRUM

L LULEÅ TEKNISKA UNIVERSITET

 **SKANDINAVIS NORDLIGASTE**
tekniska universitet

Järnvägunderhåll –Fol utmaningar

Fol fokus

Utveckla underhållsfria system genom
Robust och tillförlitlig konstruktion

X

Växlar som aldrig behöver underhåll eller
reparation under dess planerad livslängd

 **JVTC** JÄRNVÄGSTEKNIKT
CENTRUM

 **LULEÅ**
TEKNISKA
UNIVERSITETET

In segmented railway sector in
Sweden, information is not
flowing as it should be

Maintenance is an information
driven process

Right Information
Right Person/Organization
Right Time

L SKANDINAVISKA NORDLIGASTE
tekniska universitet

Scenario 2015 – Tasks 2020
Seamless integration av information flöde



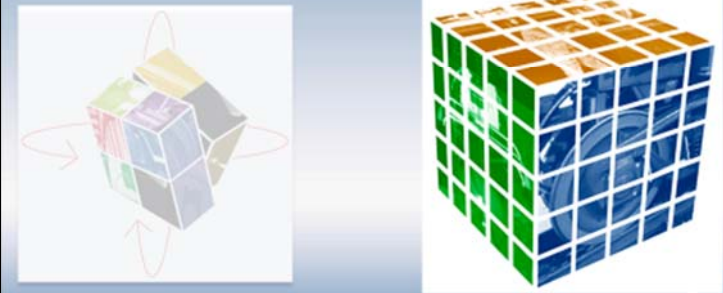
JVTC JÄRNVÄGSTEKNISKT
CENTRUM

L LULEÅ
TEKNISKA
UNIVERSITET

L SKANDINAVISKA NORDLIGASTE
tekniska universitet

**Samla in, anpassa och förbättra information som finns i systemen.
Vrid fram rätt information till rätt organisation och person.**

**Hög funktionalitet hos komplexa säkra system kräver
teknisk integritet**



L LULEÅ
TEKNISKA
UNIVERSITET

 SKANDINAVENS NORDLIGASTE
tekniska universitet

Järnvägunderhåll- **organization former** Internt eller externt **upphandlat eller inom hus.**

- IT möjliggör och underlätta att integrera defragmenterad järnvägssystem (pga avreglering) – **eUnderhåll eller eMaintenance**

 **JVTC** JÄRNVÄGSTEKNIKT
CENTRUM

 LULEÅ
TEKNISKA
UNIVERSITET

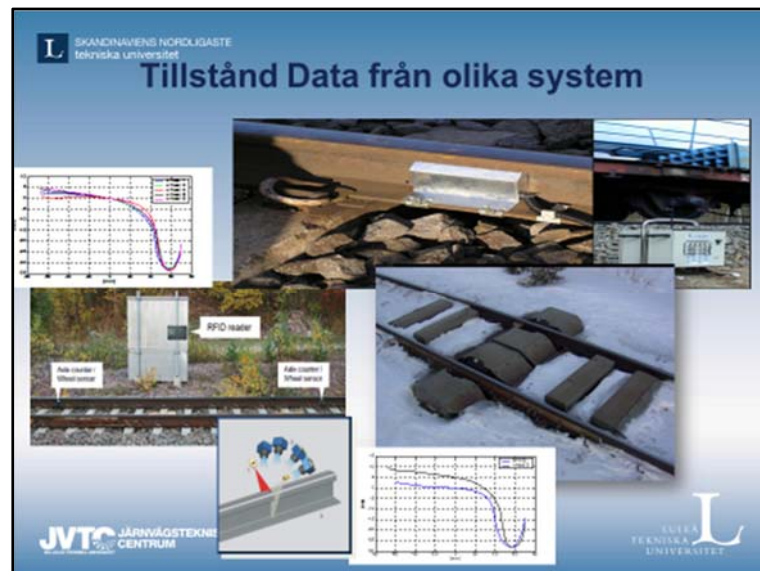
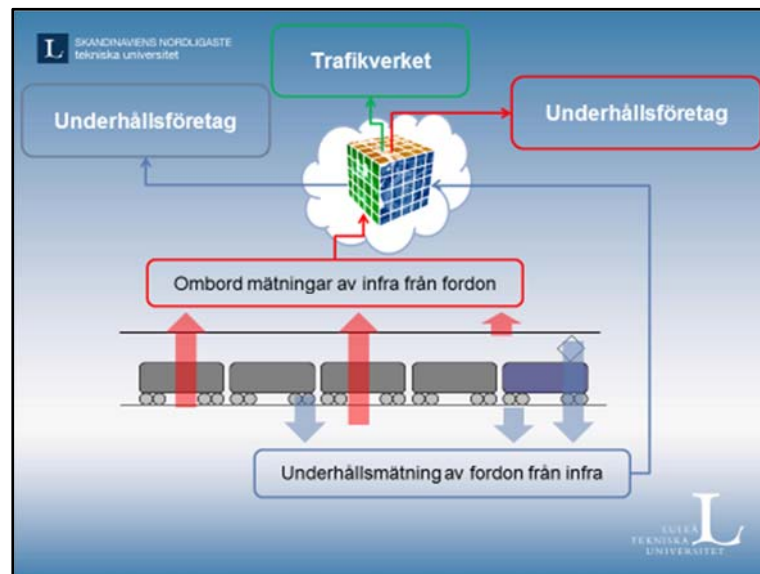
 SKANDINAVENS NORDLIGASTE
tekniska universitet

Järnvägunderhåll –Fol utmaningar

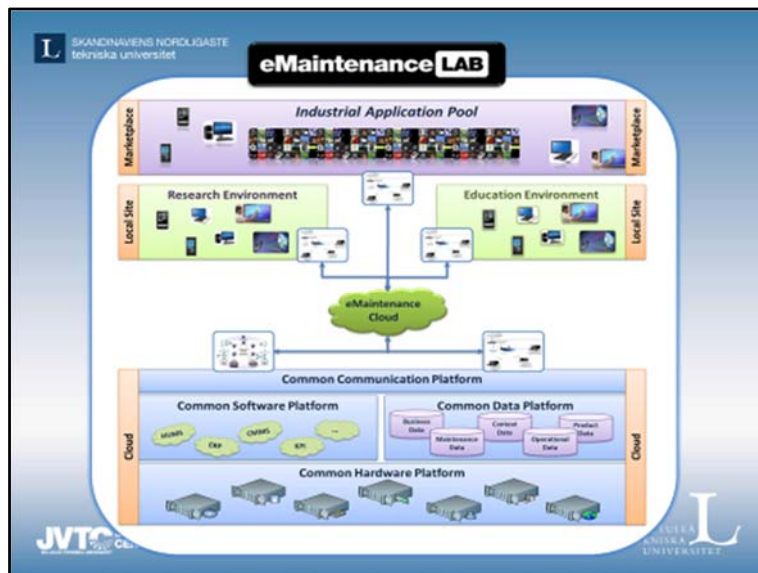
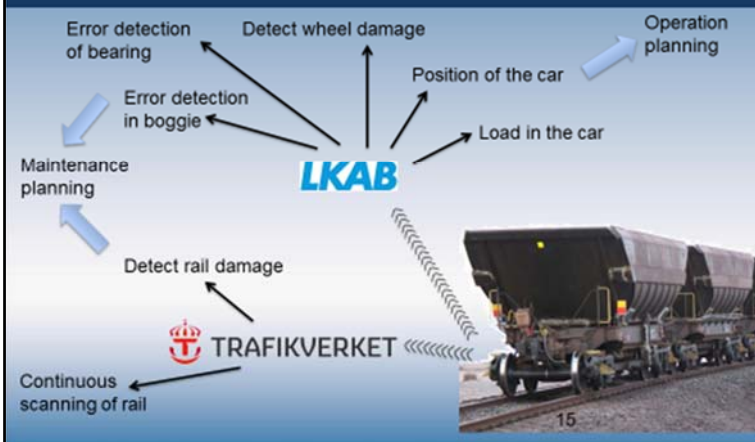
- Tillståndsbaserad underhåll
- Vetenskaplig förklaring till spårnedbrytning som leder till utveckling av verktyg och metoder för att ökad livslängd
- Seamless integration av information för att utveckla holistisk och fakta baserad inspektion underhåll & förnyelse rutiner inom sektor
- Ökad användning av IKT

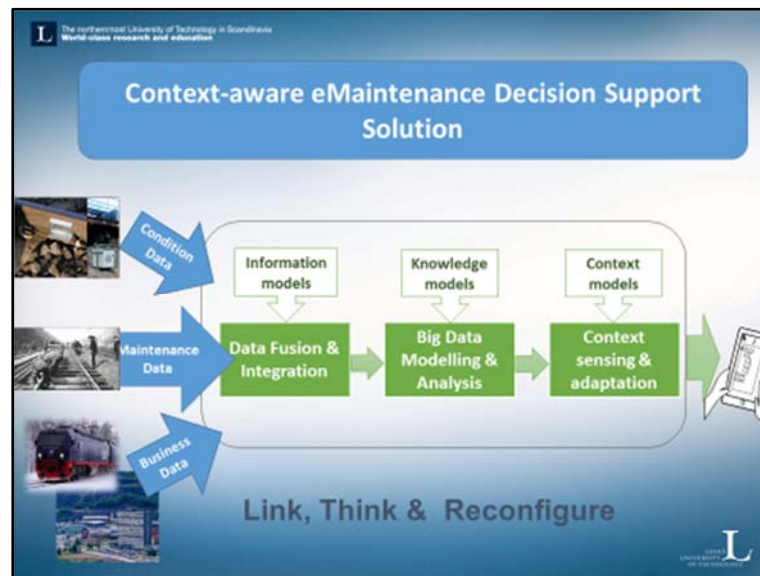
 **JVTC** JÄRNVÄGSTEKNIKT
CENTRUM

 LULEÅ
TEKNISKA
UNIVERSITET



Intelligent Bearing as a sensor for condition monitoring Track-Train System







L SKANDINAVENS NORDÖSTASTE
tekniska universitet

Kapacitet

– ökade transporter på spåren

- **Arbeten till idag:**
ePilot 119, STAX 30, STAX 25,
Sustainable Bridges,
STEG/CATO, Forskningsstation,
Differentierade banavgifter,
Vinterförmåga
- **Imorgon :**
STAX 32,5
SMART Kapacitet
Shift2Rail
ePilot Storstad

21 **L** LUTSKA
TEKNISKA
UNIVERSITET

L SKANDINAVENS NORDÖSTASTE
tekniska universitet

Resultat

Fortsatt arbete

Nya metoder och manualer

- Inspektion
- Beräkning
- Mätning
- Förstärkning

Metoderna provades vid belastning till brott av en bro i Örnsköldsvik

Fortsatt arbete

- Livskostnadsanalyser
- Förstärkning med kolfiber
- Modeller kalibreras mot försök

Referens
www.sustainablebridges.net



22 **L** LUTSKA
TEKNISKA
UNIVERSITET

L SKANDINAVIENS NORDLIGASTE tekniska universitet

Väderförmåga

– minskad risk för störningar

- **Arbeten till idag:**
Tunga Transporter i Kallt Klimat T²K²
Vinterförmåga, strategier, planering, resurser, teknik och människa/maskin
- **Imorgon:**
OMICOLD
Network of Excellence EU
Utbildning



23 **L** LUTSKA TEKNISKA UNIVERSITET

L SKANDINAVIENS NORDLIGASTE tekniska universitet

Drift & Underhåll

- **Arbeten till idag:**
TURSAM – Partnering, Asset Management, Underhållsgränser, LCC, RAMS⁴
- **Imorgon:**
Åtgärd/effekt modeller, AutoMain, SustRail, eDrift/eUnderhåll

24 **L** LUTSKA TEKNISKA UNIVERSITET

L SKANDINAVISKE NORDLIGASTE
tekniska universitet

Nu siktar vi framåt mot visionen:

“Whenever you think of R&D in railway maintenance, you think of us (JVTC)”

JVTC är beredd,
JVTC har förutsättningarna som krävs
för att med Fol stötta världens bästa framtida järnvägssystem

“JVTC facilitates operation and maintenance of
World Class Railway System”

L LUTSKA
TEKNISKA
UNIVERSITET

L SKANDINAVISKE NORDLIGASTE
tekniska universitet

Resultat - samverkansformer

- Gruppens gemensamt framtagna mål överträffades. De hårda kvantifierbara målen överträffades med **11-19%**.
- Minskade tågförseningar - **19 %**
- Minskning av kostnader - **13 %**
- Minskning av akuta fel och haverier - **14 %**
- Minskat antal besiktningsanmärkningar - **11 %**
- Bättre spårkvalitet och åkkomfort
- Förbättrat samarbete mellan parterna
- Plattform för ständiga förbättringar



L LUTSKA
TEKNISKA
UNIVERSITET

26

L SKANDINAVIENS NORDLIGASTE
tekniska universitet

Forskning & Innovation

Kostnad/nytta

Nationell kunskapsnytta

- 1kr => 5-8kr för nationella strategiska centrum
- 1kr => 50-60kr genom deltagande i EU-projekt

Nationell infrastrukturnytta

- 1 Fol-krona => 20 kr per år STAX25
- 1 Fol-krona => 40 kr per år STAX30



27

TEKNIKA
UNIVERSITET

L SKANDINAVIENS NORDLIGASTE
tekniska universitet

TACK

www.jvtc.ltu.se
www.epilot.se

JVTC JÄRNVÄGSTEKNISKT
CENTRUM

L TEKNIKA
UNIVERSITET

Bilder som Jan-Eric Nilsson visade under sin presentation vid utfrågningen om järnvägens vägval



Konkurrensutsättningen har sänkt kostnaderna för järnvägsunderhåll

Men hänsyn tagen till

- trafik (antal ton med godståg och persontåg),
- spårlängd, längd och ålder på växlar, längd på broar och tunnlar, spårens standard, samt
- (vinter-)väder

... framgår att kostnadsnivån för järnvägsunderhåll sänkts med åtminstone 10 procent,

... utan indikationer på sämre kvalitet.

vti

Problem med kunskap om hur förseningar beror på infrastruktur

- För 2013 finns information om ca 1,5 miljoner (framförda och inställda) tåg.
- Det finns information om ankomst till slutstation för 98 procent av alla framförda resandetåg och 89 procent av alla framförda godståg; ligger till grund för TrVs redovisning av andel tåg som kommer till slutstation "i tid".
- Det är svårt eller omöjligt att få en samlad redovisning av hur många tåg som ställs in och leds om till följd av större störningar...
- ... och det saknas kunskap om hur stora förseningar resenärer och godskunder därmed drabbas av.
- Rapporteringen av orsak till att tåg ställs in eller leds om är av låg kvalitet.

vti

Det finns ytterligare effektivitetsvinster att göra

Med hänsyn tagen till kostnaden för järnvägsunderhåll åren 1999 – 2013 och

- trafik (antal ton med godståg och persontåg),
- spårlängd, längd på växlar, rälsvikt, längd på broar och tunnlar, spårens standard, samt
- (vinter-)väder

... är kostnaderna i övriga regioner i genomsnitt 8 procent högre än i Trafikverkets region Öst, och ... variationen i kostnader mellan varje regions olika projekt är ändå större.

vti

Otillräckligt strukturerat underlag för analyser

Trafikverket har tillgång till en mängd information om trafik, infrastruktur, förseningar, fel i anläggningarna, mätningar av spårläge m m.

Det finns också information om kostnader per bandel och kontrakt.

Men alla analyser av hur kostnader påverkas av trafik och anläggning kräver "handpåläggning".

Trafikverket behöver utveckla sin hantering av data för att kunna besvara centrala frågor om kostnadseffektivitet, varför kostnaderna ökar, infrastrukturens betydelse för tåg förseningar etc.

vti



Bilder från Lars Henrikssons presentation vid utfrågningen om järnvägens vägval

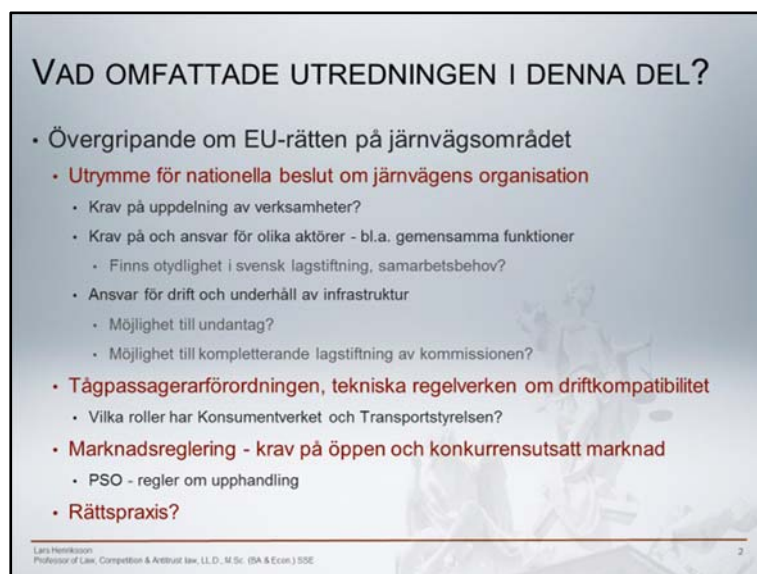


Framtidens persontrafik
Sveriges handlingsutrymme mot
bakgrund av EU-lagstiftningen
Utredningen om järnvägens organisation, SOU 2013:83

Lars Henriksson
Professor i rättsvetenskap, jur. dr, civ.ek DHS

Lars Henriksson
Professor of Law, Competition & Antitrust law, LL.D., M.Sc. (BA & Econ.) SSE

CC BY-NC-SA
Except where otherwise stated, this work is licensed under
<http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/>
Background: Author: Jeroen Theunissen



VAD OMFATTADE UTREDNINGEN I DENNA DEL?

- Övergripande om EU-rätten på järnvägsområdet
 - **Utrymme för nationella beslut om järnvägens organisation**
 - Krav på uppdelning av verksamheter?
 - Krav på och ansvar för olika aktörer - bl.a. gemensamma funktioner
 - Finns otydlighet i svensk lagstiftning, samarbetsbehov?
 - Ansvar för drift och underhåll av infrastruktur
 - Möjlighet till undantag?
 - Möjlighet till kompletterande lagstiftning av kommissionen?
 - **Tågpassagerarförordningen, tekniska regelverken om driftkompatibilitet**
 - Vilka roller har Konsumentverket och Transportstyrelsen?
 - **Marknadsreglering - krav på öppen och konkurrensutsatt marknad**
 - PSO - regler om upphandling
 - **Rättspraxis?**

Lars Henriksson
Professor of Law, Competition & Antitrust law, LL.D., M.Sc. (BA & Econ.) SSE

2

MÅLSÄTTNINGAR MED TRANSPORTPOLITIKEN

- Liberaliseringssträvanden i stort
 - Omregleringen (som kan ske på många olika sätt)
 - Låg konkurrens om infrastruktur (om ens någon)
 - Svårartade ekonomiska incitament för infrastrukturförvaltare genom lågt kommersiellt egenintresse
 - Stora likheter med andra transportslag + konkurrens mellan transportslag
- SERA - imperativet - en del av EU inre marknads mål
 - Konkurrentkraft, hållbarhet, omställning av transportsätt, ökad kvalitet för persontrafik, ökad driftseffektivitet
- Sverige
 - Samhällsekonomiskt effektiv o hållbar transportförsörjning
 - Tillgänglighetsmål, hänsynsmål (säkerhet, miljö, hälsa)

Lars Henriksson
Professor of Law, Competition & Antitrust law, LL.D., M.Sc. (BA & Econ.) SSE

3

ALLMÄNNA FRÅGOR OM LIBERALISERING

- Accessreglering eller tillståndreglering ./.
Funktionsuppdelning
 - De-integrering av verksamheter i syfte att skapa konkurrens
 - Sverige har gått mycket långt och långt längre än andra länder
- Skyddet för allmän trafik
 - Avsaknad av skadlighetsprövning
- Outsourcing eller produktion i egen regi?
 - Konkurrentsutsättning eller ej + hur hantera koncessioner?

Lars Henriksson
Professor of Law, Competition & Antitrust law, LL.D., M.Sc. (BA & Econ.) SSE

4

OBEROENDEKRAVET

- Gäller vissa kritiska verksamheter
 - **Infrastrukturtilldelning och avgiftsfastställande**
 - **Vilken blir statens roll?**
 - Upprätthålls oberoendet genom intern organisationsuppdelning inom samma huvudansvariga myndighet?
 - Hur långt kan ägarstyrningen gå av t.ex. SJ, Green Cargo, Jernhusen?
- **Tjänstesektorn**
 - Behov av reglering av viss kontraheringsplikt, likabehandling för tjänster, undantag
 - Lågt genomslag i Sverige i praktiken p.g.a. redan genomförd uppdelning

Lars Henriksson
Professor of Law, Competition & Antitrust law, LL.D., M.Sc. (BA & Econ.) SSE

5

PASSAGERARRÄTTIGHETER OCH SÄKERHET

- Viss osäkerhet angående rollfördelning
 - **Biljetter: Mellan stationsförvaltare, järnvägsföretag och biljettutfärdare**
 - **Funktionshinder**
 - **Tillsynsansvaret: Konsumentverket och Transportstyrelsen**
 - Avsaknad av rättsmedel och sanktionsbestämmelser

Lars Henriksson
Professor of Law, Competition & Antitrust law, LL.D., M.Sc. (BA & Econ.) SSE

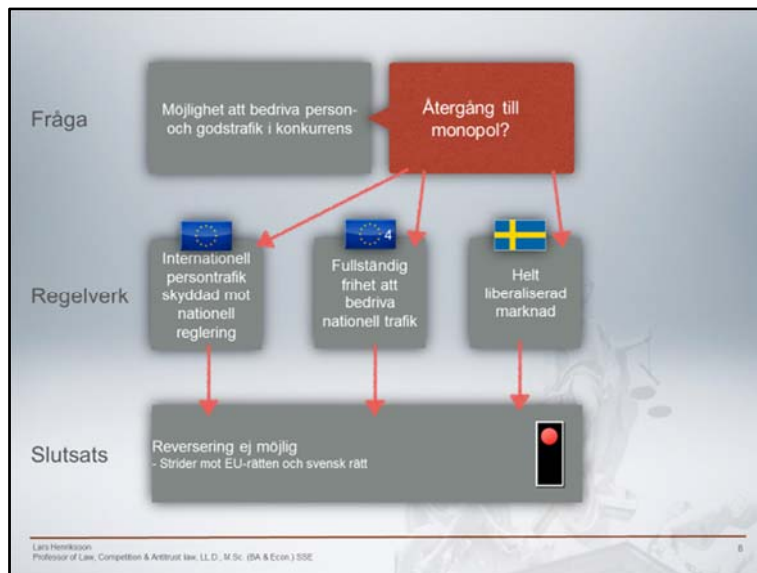
6

DRIFT- OCH UNDERHÅLLSANSVAR

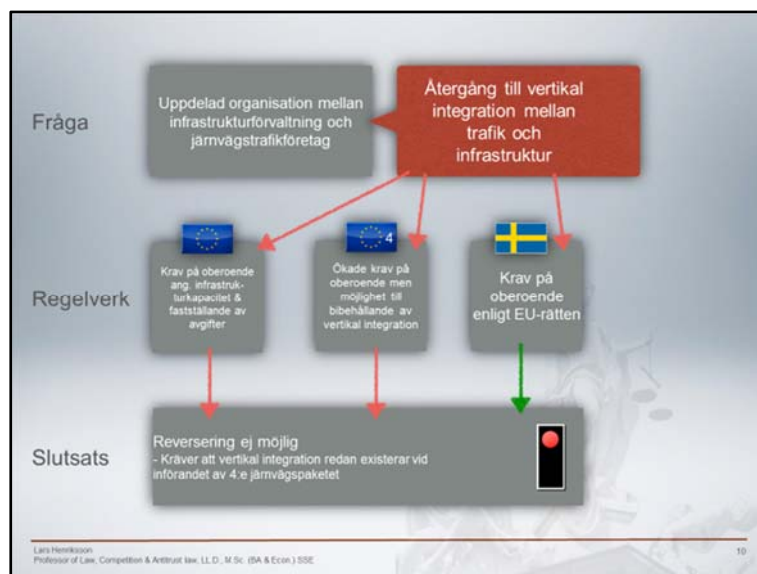
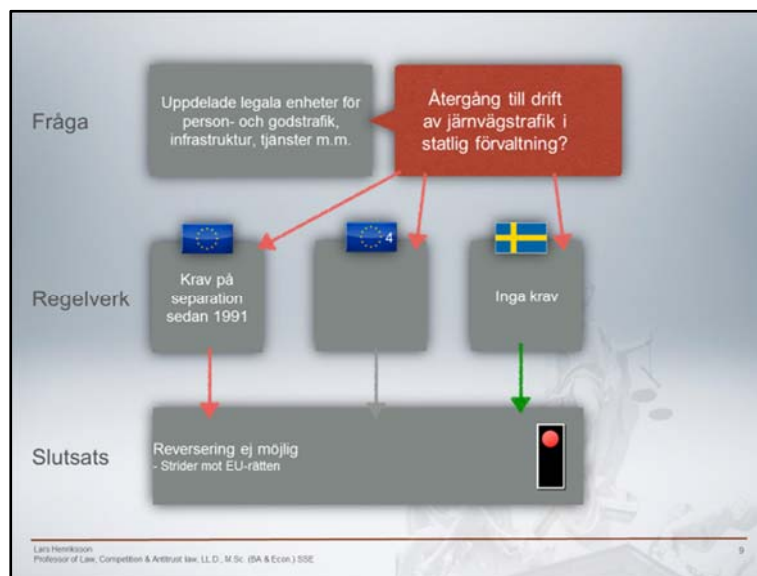
- Omfattande harmonisering av tekniska system och säkerhetssystem
- Centralisering till ERA och kommissionen
- Vem skall bära finansieringsansvaret för infrastrukturens underhåll, reinvesteringar och utveckling framgent?
 - Hur löser man frågan om kopplingen mellan accesskostnader, felansvaret och investeringsincitament?
 - Jfr kostnadsansvaret för vägar, sjö- och flygtrafik

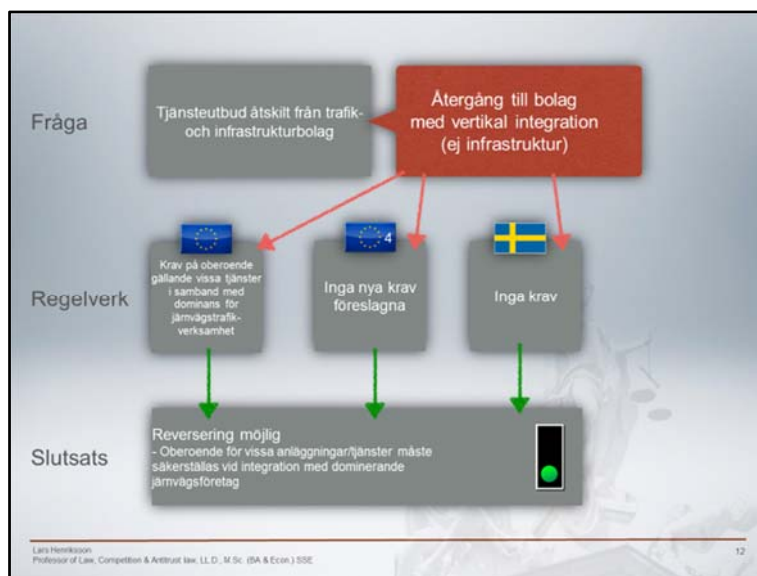
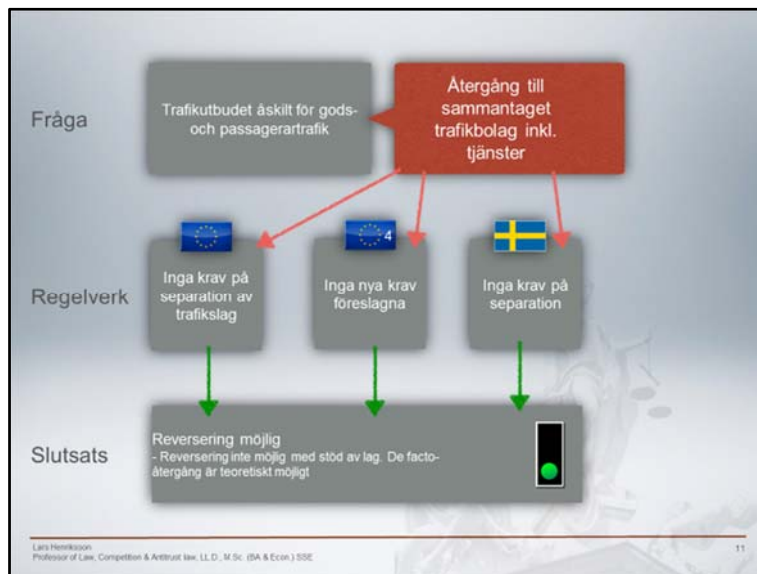
Lars Henriksson
Professor of Law, Competition & Antitrust law, LL.D., M.Sc. (BA & Econ.) SSE

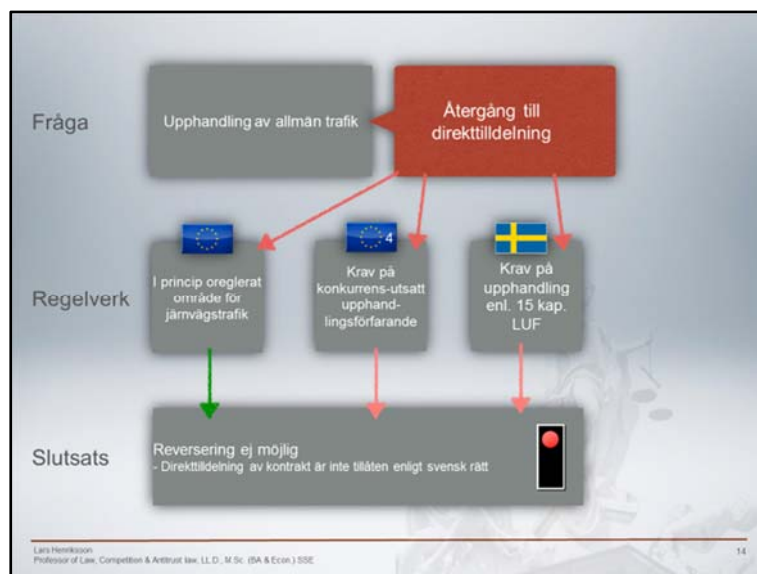
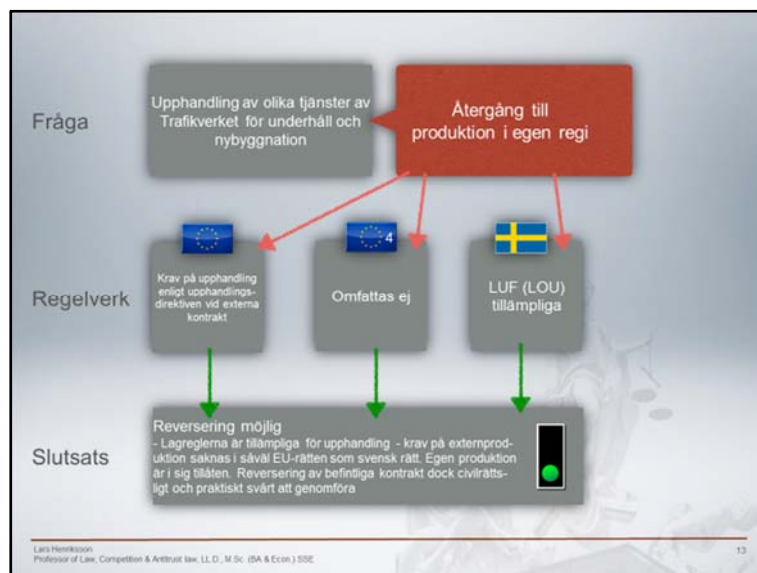
7

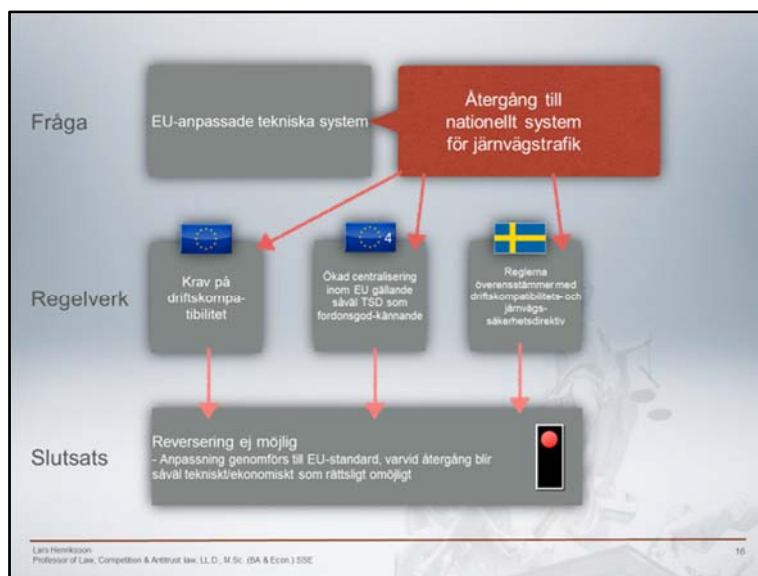
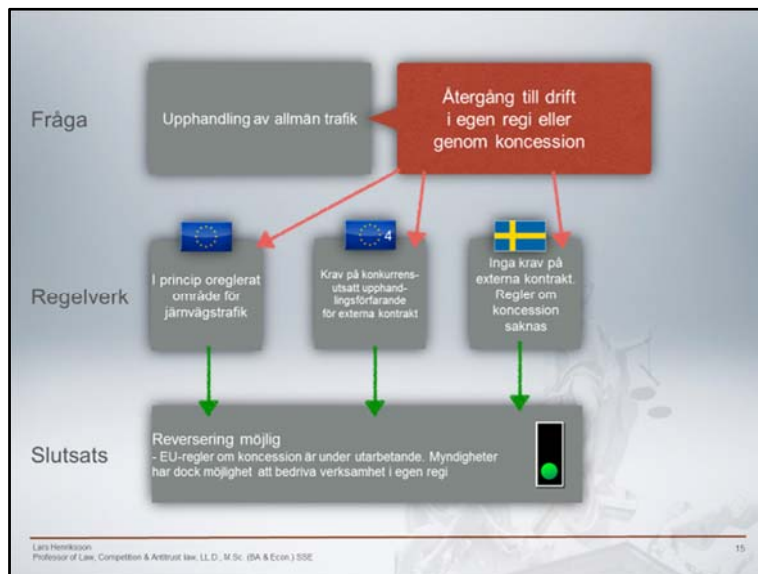


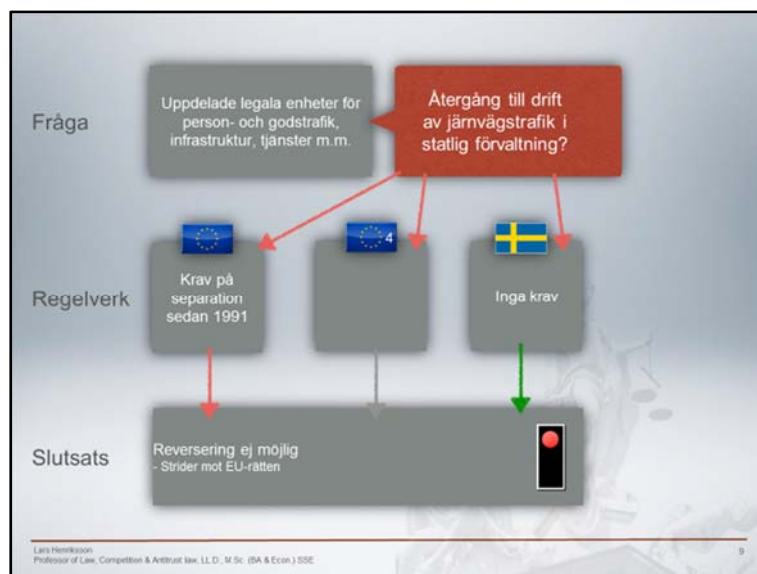
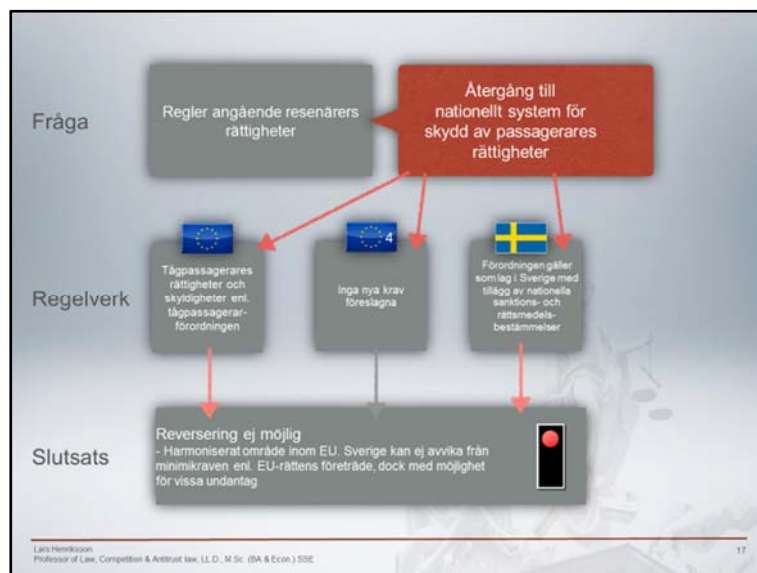
8

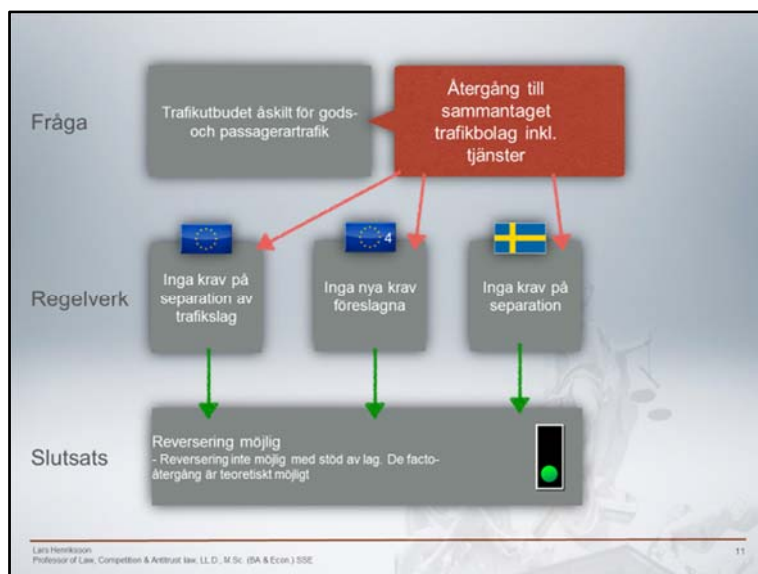
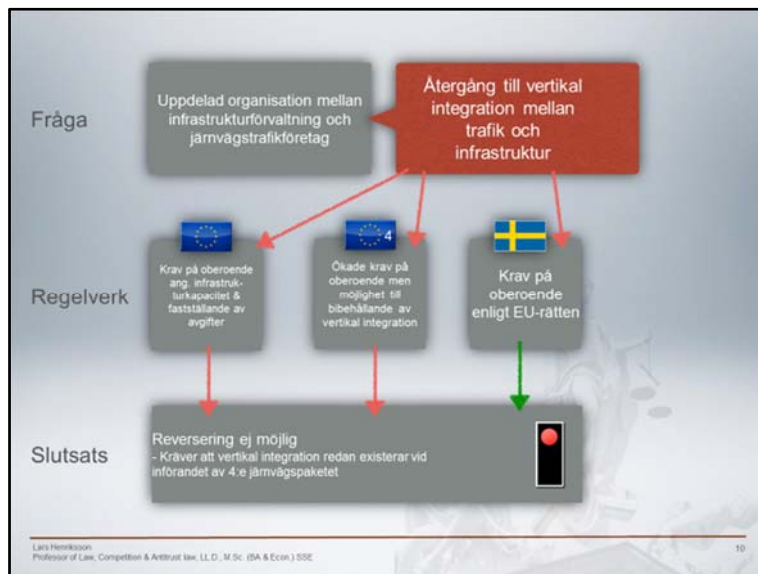


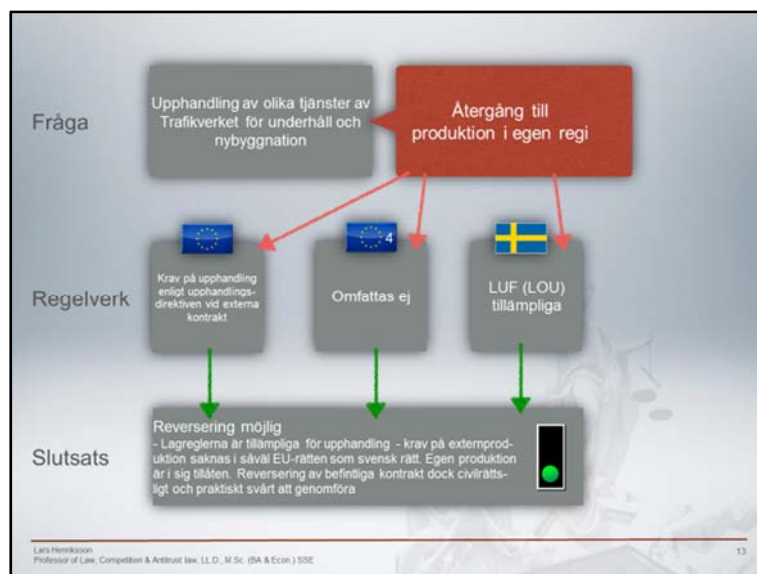
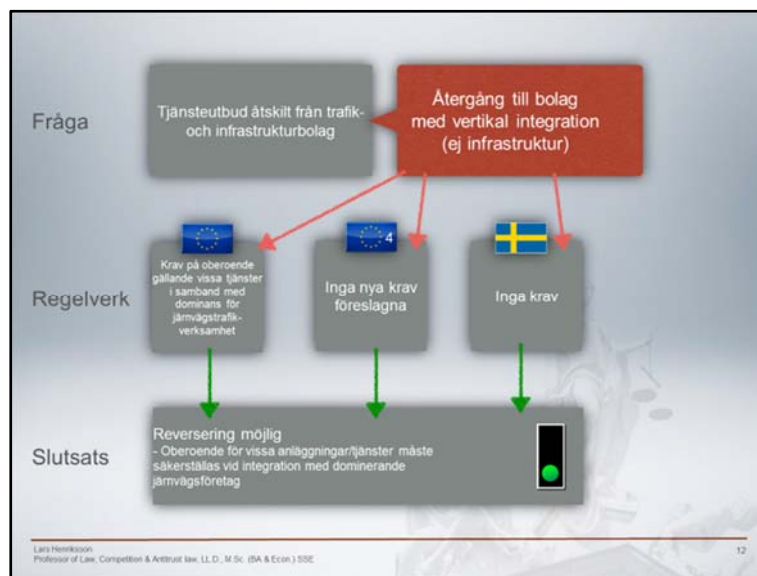


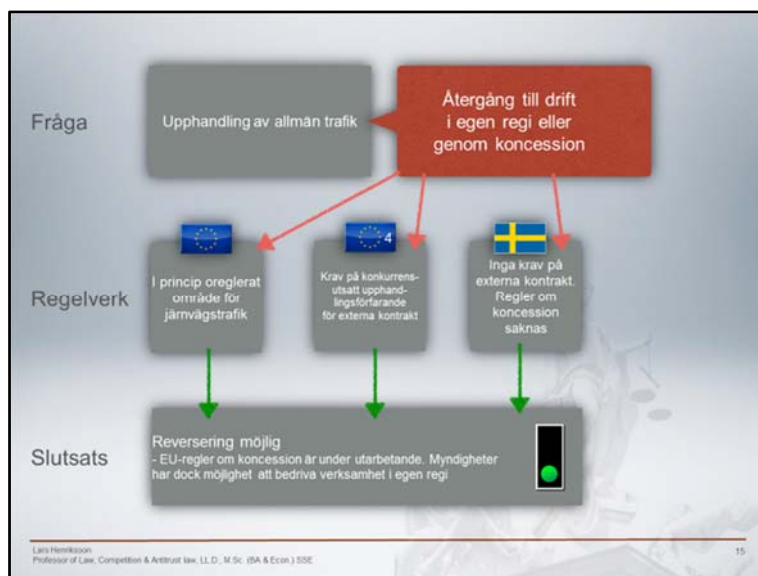
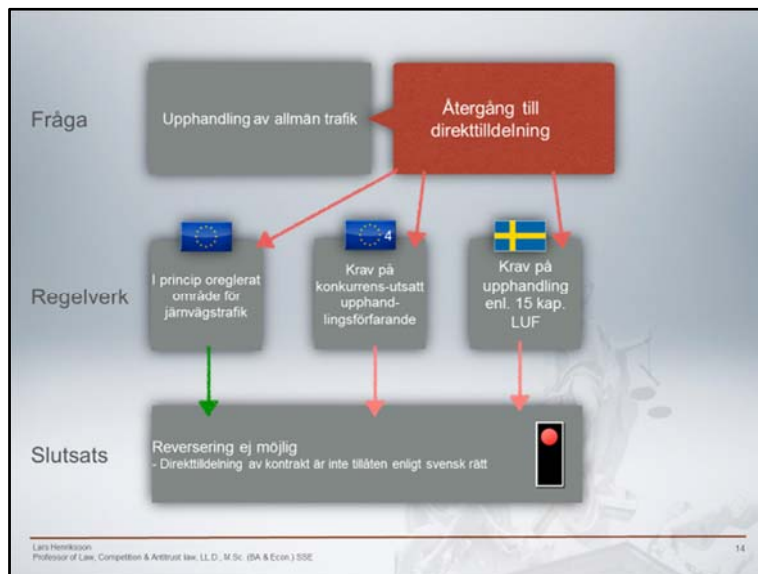


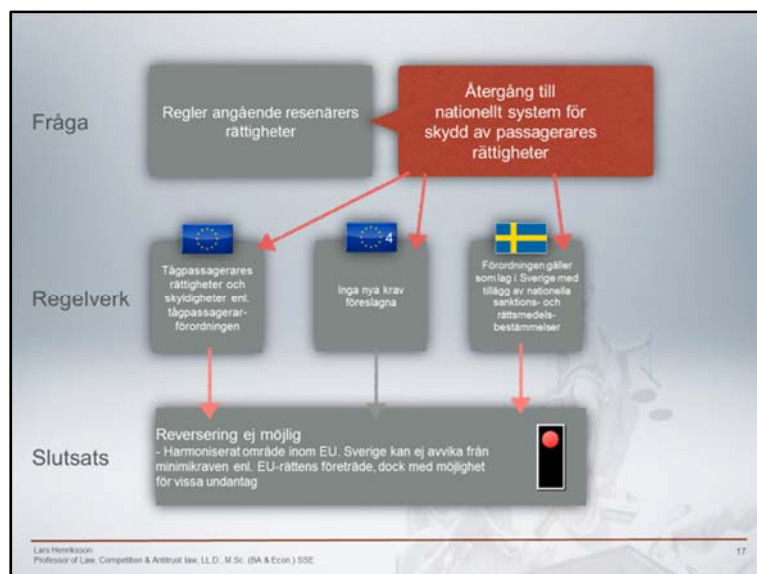
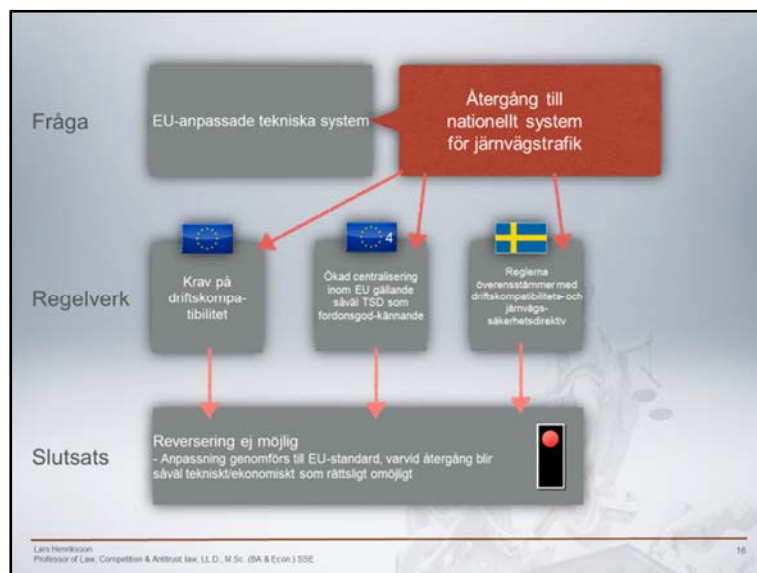












Bilder som Christel Wiman visade under sin presentation vid utfrågningen om järnvägens vägval



Branschföreningen
Tågoperatörerna

Trafikutskottet 2014-12-11

Vad behövs för att utveckla framtidens
tågtrafik och hur blir den konkurrenskraftig

Christel Wiman
VD



"ALLA ÄR MED" 45 Medlemsföretag

Associerade medlemmar

abellio Arlanda Express	<i>#Inlandsbanan</i>	CFL cargo	autolink	ALSTOM
ARRIVA	S	DB SCHENKER	Nordiska Tåg AB	BOMBARDIER
BLÅ TÅGET	DHL	railcare	Ansaldo STS Sweden AB	Grenland Rail
BotniaTåg AB	DVV	STAR	HITACHI	Inspire the Next
DSB	green cargo	TMRail AB	Jernhusen	TCC
Keolis	tågkompaniet	HECTORRAIL	trainpool	Nobina
SI	LKAB	TXLOGISTIK	baneservice	ProTrain
VEOLIA TRANSPORT	Tågskuret i Bergslagen AB	QUT-RAIL	CAPTRAIN	
MTR	CargoNet			



Persontrafiken på Järnväg Konkurrenskraft kvalitet – kapacitet –kostnader

- ☐ Rekordmånga resenärer
- ☐ Fortsatt ökning + 4,6% - 10 milj. personkm t o m mars 2014.
- ☐ Ökat beroende av punktlig trafik.
- ☐ Fler tågoperatörer konkurrerar
- ☐ Kommersiell - samhällsupphandlad trafik.
- ☐ Kapacitetsbrister



Kvalitet

Punktlighet

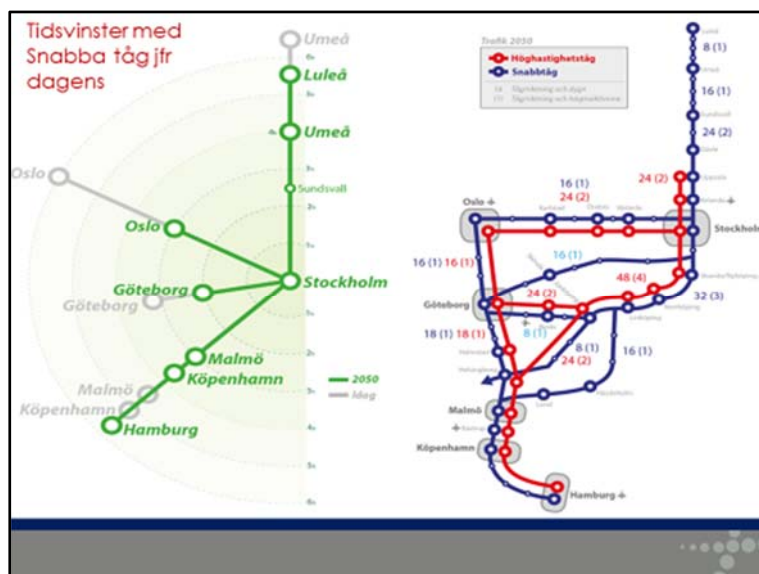
- ☐ Kunna leverera och motsvara kundernas ökande behov
- ☐ Motsvara resenärernas förväntningar
- ☐ Ingen quick fix – alla aktörer måste bidra och samarbeta
- ☐ Kvalitetsavgifter – som stödjer kvaliteten

Kapacitet

- ☐ Efterfrågan ökar, särskilt på regional trafik.
- ☐ Behovet av hållbara transportsätt kommer att i framtiden leda till ökat behov av järnväg, särskilt höghastighetståg
- ☐ Efterfrågan på tågtrafik är större än kapaciteten idag klarar
- ☐ Spårkapaciteten hänger inte med
- ☐ Trängsel och flaskhalsar påverkar hela stråk
- ☐ Vision Järnvägen 2050 – Sverigebygget/Sverigepaketet

Investeringar i infrastruktur i förhållande till Sveriges BNP







Kostnader

- ❑ Banavgifter och andra kostnader/avgifter (ERTMS, GSM-R) höjs utan motsvarande ökad kvalitet i infrastrukturen
 - ❑ Trafikverket pekar i rapporter på att banavgiftshöjningarna kommer att leda till förlorade marknadsandelar till vägtrafiken
- ❑ Kvalitetsbristerna idag sammantaget 5 mdr kr/år
- ❑ Trafikeringsavtalen obalanserade och svårförhandlade. Trafikverket tar inte fullt ansvar NU är det dags att ändra på dem!
- ❑ Kvalitetsavgifter bra - men ska vara drivande för alla parter - även för Trafikverket
- ❑ Godstrafiken svårare att konkurrera med väg "Europas kortaste tåg och längsta lastbilar"



Ompröva höjningen av banavgifterna



- ❑ Dagens tågoperatörer betalar gårdagens **underhållsskuld**
- ❑ Järnvägen förlorar **marknadsandelar till vägen**
- ❑ Kompensera istället för kvalitetsbristerna
- ❑ Högre kvalitet - ett villkor för högre banavgifter
- ❑ Samordna nivå på skatter och avgifter inom transportsektorn
 - ❑ Banavgifterna - vägsplitageskatt
- ❑ Använd avgifter på transporter som styrmedel för bättre miljö (rabatt)





Utveckla järnvägens myndigheter (1)

Transportstyrelsen

- Öka marknadsövervakningen
(avser både myndigheter och företag)
- Tydligare och breddat uppdrag
- Mer "exekutiv" i sin kontroll (jfr PTS)

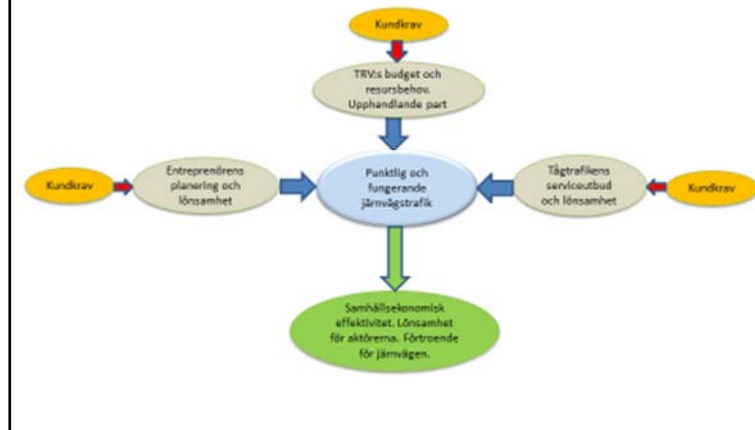


Utveckla järnvägens myndigheter (2)

Trafikverket

- Förstärk styrningen
- Dela upp verksamheten i en järnväg- och en vägtrafikenhet, behåll samhällsplaneringen
- Utveckla det konkurrensutsatta banunderhållet
- Stärk avtalsupphandling av underhåll och bygg upp ett anläggningsregister (kunskap, metoder & uppföljning)
- Utveckla samverkan mellan tågoperatörer, underhållsentreprenörer och Trafikverket (kapacitetstilldelning mm)

Gemensam planeringsprocess för kapacitetstilldelning till trafik och underhåll



Utveckla järnvägens myndigheter (3)

- ☐ Säkerställ en oberoende övervakning av de gemensamma trafikfrågorna inom järnvägen (trafikeringsavtal, planering, ledning, statistik, information, orsakskodning)
- ☐ Inrätta en enhet med övergripande ansvar för järnvägssektorns utveckling



Införandet av ERTMS behöver mer tid och bättre planering

- Tågoperatörernas kostnader 3-5 Mdr
- Det behövs
 - Fungerande standard
 - Färdiga och certifierade och kompatibla ERTMS-produkter
 - Driftsäkert och stabilt
- Finansieringen - Staten måste säkerställa att ERTMS är konkurrensneutralt

dvs. finansieringen av ombordutrustningen är löst på ett för tågoperatörer, resenärer och varuägare tillfredsställande sätt





Fördubbling av tågresandet för att nå klimatmålet 2030

- ☐ Teknisk utveckling räcker inte
- ☐ Minska personbilstrafiken med 20 %
- ☐ Frys lastbilstransporterna på 2010-års nivå
- ☐ Fördubbla spårburna resor (100%)
- ☐ Öka gods på järnväg (c:a 50%)
- ☐ Bygg ut järnvägsnätet – mer än plan



Transportstyrelsen
Tågoperatörerna

Hållbara Transporter Miljömål - 2030

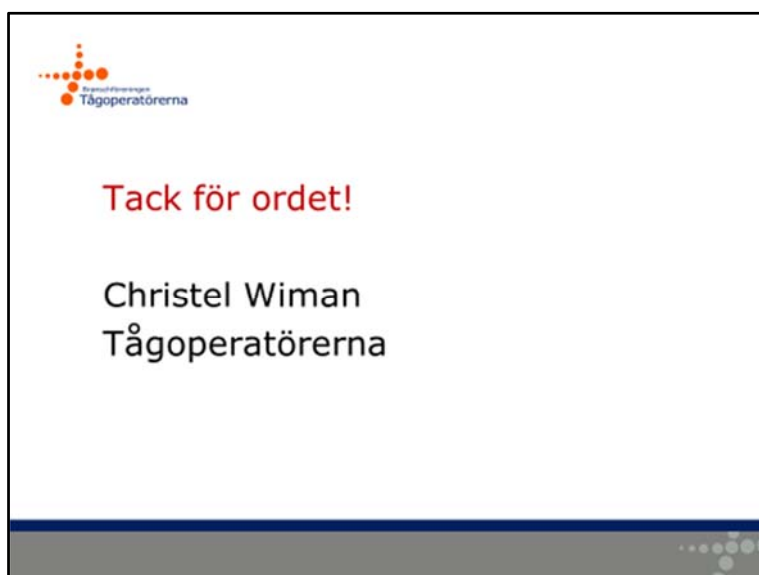




Transportstyrelsen
Tågoperatörerna

Sammanfattning

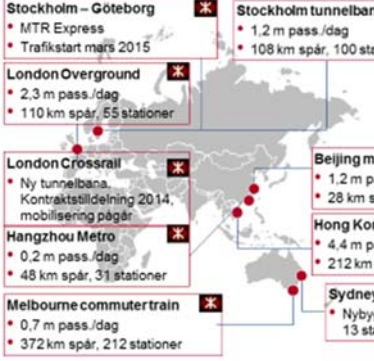
- ☐ Satsa på järnväg – bra för miljön
- ☐ TTT Punktlighet och tillförlitlighet A&O
- ☐ Vässa underhållet – tydliga kvalitetsmål
- ☐ Bygg ut, bygg nytt och använd befintlig infrastruktur effektivare
- ☐ Affärsmässiga och balanserade avtal
- ☐ Frys banavgifterna
- ☐ Stöd godstrafiken – för ökad konkurrenskraft
- ☐ Utveckla Trafikverkets organisation
- ☐ Tydligare uppdrag för Transportstyrelsen



Bilder som Peter Viinapuu visade under sin presentation vid utfrågningen om järnvägens vägval



MTR driver idag 9 system på 3 kontinenter



Stockholm – Göteborg

- MTR Express
- Trafikstart mars 2015

Stockholm tunnelbana

- 1,2 m pass./dag
- 108 km spår, 100 stationer

London Overground

- 2,3 m pass./dag
- 110 km spår, 55 stationer

London Crossrail

- Ny tunnelbana
- Kontraktstilldelning 2014, mobilisering pågår

Hangzhou Metro

- 0,2 m pass./dag
- 48 km spår, 31 stationer

Melbourne commuter train

- 0,7 m pass./dag
- 372 km spår, 212 stationer

Beijing metro line 4

- 1,2 m pass./dag
- 28 km spår, 24 stationer

Hong Kong/Shenzhen*

- 4,4 m pass./dag
- 212 km spår, 152 stationer

Sydney North Western Rail Link commuter train

- Nybyggnad av 36 km pendeltågssystem med 13 stationer. 15 års kontrakt efter driftstart.

* Shenzhen står för 210 000 passagerare, 15 stationer och 20 km spår
OBS: 4788 passagerare på en arbetsdag
Källa: www.mtr.com.hk

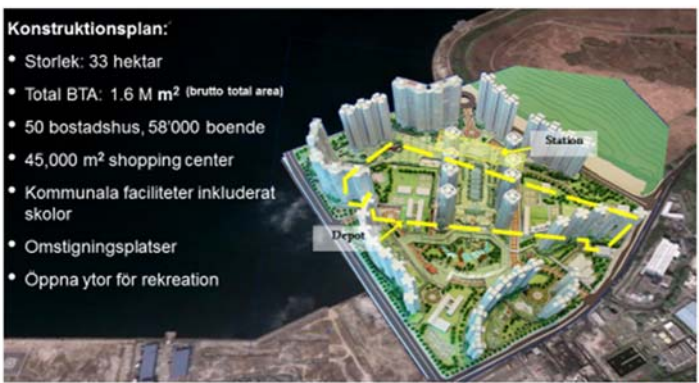
2015-03-13
06:1

MTR

Infrastrukturutveckling är en viktig del i MTR:s verksamhet – exemplet LOHAS Park

Konstruktionsplan:

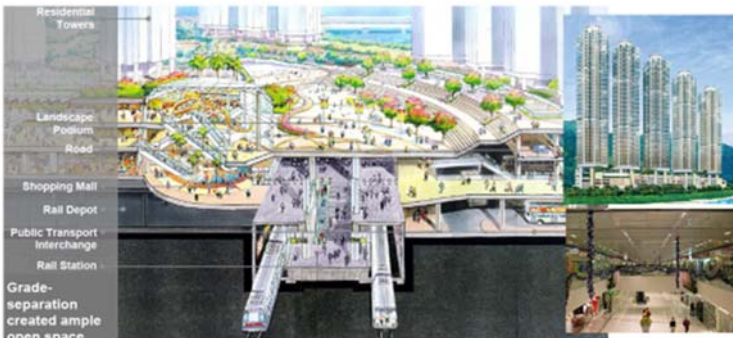
- Storlek: 33 hektar
- Total BTA: 1,6 M m² (brutto total area)
- 50 bostadshus, 58'000 boende
- 45,000 m² shopping center
- Kommunala faciliteter inkluderat skolor
- Omstigningsplatser
- Öppna ytor för rekreation



2015-03-13
06:1

MTR

MTR är unika med "Rail & Property"-modellen



LOHAS Park med ny station: En stadsdel med 58,000 boende och 1,6 mn kvm fastigheter ovanpå en tågstation och depå med lägenheter, kontor, handel, park och andra servicefunktioner. Byggs i flera etapper 2009-2015. Stationen öppnade 2009

Källa www.mtr.com.hk

MTR

Fakta om MTR Express

- Tågtrafik mellan Stockholm och Göteborg med start i mars 2015
- Stopp i Södertälje, Skövde och Herrljunga
- I full operation åtta avgångar per riktning och dag
- Totala investeringar om cirka 1 miljard kronor i sex snabbtåg som just nu tillverkas i Schweiz
- Totalt cirka 80 nya jobb i Stockholm och Göteborg
- Enda aktör med helt nya tåg (200 km/h), och de mest klimatsmarta tågen

Här är tåget som utmanar X2000

SvD NÄRINGS-LIV

Utmanar SJ till våren

Bakslag för Skatteverket

3.7

GP

MTR redo ta upp kampen med SJ

Fler och billigare tåg till Stockholm

MTR

Vilka nyttor skapar konkurrens för tågresenärerna och samhället?

- **Lägre biljettpriser för resenärerna, jämför med flygets utveckling sedan monopoltiden**
 - Veolias intåg på sträckan Malmö-Stockholm har gett 10% lägre priser sedan 2010
 - Efter MTR Express annonserade intåg på svenska marknaden beräknas redan 10-15% prissänkningar
- **Möjlighet att öka tågtrafiken på bekostnad av mindre miljövänliga transportmedel**
 - T.ex. på Sthlm-Gbg reser endast c:a 30% med tåget. Detta bör kunna öka signifikant
 - Om alla reste med tåg skulle klimatpåverkan minska med 99%
- **Resenärerna erbjuds nya produkter. I Sverige erbjuder MTR Express exempelvis:**
 - Helt nya, vintertestade tåg av hög kvalitet
 - Mest miljövänliga tågen: 30% lägre elförbrukning mot SJ2000
 - Ett nytt produkt- och servicekoncept anpassat till kunden
- **Konkurrens driver utveckling i hela branschen**
 - Underleverantörer effektiviserar
 - Branschen utvecklas och i slutändan gynnar det konsumenterna och skattebetalarna

"SJ har själva meddelat att deras genomsnittspris på sträckan Malmö-Stockholm har gått ner med över 10 procent sedan 2010. Det ser vi som ett tydligt tecken på att konkurrensen har gynnat resenärerna"

Marco Andersson, pressmedl.,
Veolia, 15/3 2013

"Motsvarande effekter vid konkurrens på sträckan Stockholm – Göteborg beräknas bli ca. 10-15%."

Crister Fritzson, VD SJ, SvD, 27/12 2013

MTR

7

Vad kan utvecklas i svensk järnväg?

- | | |
|---------------------------|--|
| Generellt | <ul style="list-style-type: none"> • Fortsätt utveckla branschen mot mer av en ansvarskultur och med tydlig måluppföljning • Skapa tydliga spelregler kring inte minst kapacitetstilldelning för att ge trafik huvudmän, operatörer och andra aktörer långsiktighet • Tappa inte fokus även på kortsiktiga förbättringar hos Trafikverket, exempelvis enkla omprogrammeringar av signalsystemet som kan korta restider |
| Kommersiell trafik | <ul style="list-style-type: none"> • Säkra konkurrensneutralitet (exempelvis i kapacitetstilldelning, signalsystem) för att fånga alla positiva effekter av konkurrens • Förstärk exempelvis Trafikanalys roll för att analysera utvecklingen och kvaliteten i branschen, och för att tillhandahålla marknadsdata |
| Upphandlad trafik | <ul style="list-style-type: none"> • Långsiktighet genom långa kontrakt möjliggör investeringar och utveckling • Fokus på kvalitet med mätbara mål, inte bara pris, främjar utveckling av verksamheten och skapar resenärnyta • Ge operatörer ett bredare ansvar, för att skapa bättre förutsättningar till kvalitet och effektivitet |

MTR

2015-02-12
del 3

8

MTR erhåller "Utmärkelsen Svensk Kvalitet 2014"



Motivering från Domarkommittén till mottagaren av Utmärkelsen Svensk Kvalitet 2014:

"MTR Stockholm AB har på kort tid nått en väl etablerad förbättringskultur som genomsyrar hela organisationen.

För att öka kundvärdet och upplevelsen i tunnelbanan har organisationen etablerat systematiska angreppssätt som effektiviserar leverantörssamverkan, vidareutbildar medarbetarna samt mäter och följer upp nyckelindikatorer och kundtillfredsställelse.

Valda angreppssätt drivs av engagerade ledare på olika nivåer och stöds av ett gemensamt verksamhetsledningssystem. Organisationen arbetar för att uppnå hög flexibilitet och omställningsförmåga genom att ständigt effektivisera processer och förkorta beslutsvägar.

MTR Stockholm AB har integrerat hållbarhet i sina värderingar och processer och är genom sitt förtjänstfulla kvalitetsarbete ett föredöme för andra organisationer."



2014-01-11
2014
3

MTRmer än "bara" en tågoperatör

**Vi ska vara ett ledande globalt företag
som genom omsorgsfull service *länkar
samman och utvecklar samhällen***



10

**Bilder från Evert Anderssons och Sven Bårströms presentation
vid utfrågningen om järnvägens vägval**



Ett lyft för järnvägen

Riksdagens trafikutskott

2014-12-11

Tågtrafiken i Sverige

- **Persontransporterna** med tåg har ökat 85 % på 20 år (1993-2013)
 - Störst procentuell ökning i Europa
 - Ökningen har saktat in de sista 5 åren
- **Godstransporterna** på järnväg har ökat 12 % på 20 år, men har långsiktigt tappat marknadsandelar till lastbilarna: 29 => 23 %
 - Marknadsandelen minskade snabbt c:a 5 % på 1990-talet efter att tyngre lastbilar införts
 - Sverige har dock fortfarande en av de högsta marknadsandelarna i Europa (Schweiz har betydligt högre; även USA)
- **Förseningar och trafikavbrott** är betydande problem. Låg tolerans numera.
Statistik på tågnivå missvisande, resenärsstatistik krävs.
Försejade tåg har i regel flera resenärer.

Konkurrens och samverkan

- **Konkurrens** ger frihet för olika aktörer att komma med initiativ för att tillfredsställa kundernas efterfrågan.
Konkurrens kan ibland också effektivisera verksamheten.
- Konkurrens leder naturligt till **fragmentisering**.
Därför krävs **regler och styrning** så att systemet hänger ihop och att samverkan kommer till stånd.
- Det krävs också regler som förhindrar att en stor kapitalstark aktör "tar över" marknaden och bildar ett nytt monopol.

Konkurrens är inte verksamhetens yttersta mål;
det är ett medel av flera!

Resenärernas behov och rättigheter

- Konkurrens förutsätter ett **regelverk**, annars blir vissa funktioner förbisedda.
- Ett nationellt **trafikförsörjningsprogram** definierar viktiga mål för tågtrafiken (jämför Schweiz).
- **Huvudman för stationernas service** ska utses
- Gemensam **information och försäljning** för alla företag.
Utlandsförsäljning återupptas manuellt och via webben.
- Skärpta **rutiner vid tågbyte**, bl.a. vid förseningar
- Operatörer ger **ömsesidig resenärsassistans** vid störningar.
- **Regressrätt** på TrV för operatörs- och resenärskostnader.
- Regelbunden **dialog** med företrädare för resenärerna.

Trafikverkets uppgifter och organisation

Järnvägen kan ses som en **processindustri**, där delprocesserna ska fungera tillsammans. Starka samband mellan banan, fordonen och trafikeringen. Mycket olika mot vägtrafiken.

Svensk järnväg är i dag starkt fragmentiserad.

Den behöver "hållas samman" bättre än idag.

- Operativ verksamhet för järnväg (driftsberedskap, underhållsstyrning, trafikplanering, trafikledning) läggs i en **särskild järnvägsdivision**, alternativt i ett särskilt "Järnvägsverk".
- Divisionen ska ha ett övergripande "**sektorsansvar**" för järnvägsfrågor: Samplanering, kompetensförsörjning, forskning och utveckling.
- **Terminalanläggningar** bör i lämplig utsträckning föras över till Trafikverket.

Infrastrukturen – tillståndskontroll och underhåll

Järnvägen är som en **levande organism**, vars hälsa måste vårdas.

Anläggningarna är i varierande grad slitna och otillräckligt underhållna. Men ofta problem även i nyare anläggningar.

- Trafikverkets järnvägsdivision måste känna sina anläggningar väl och **styra underhållet flexibelt**.
- **Tillståndskontroll** (besiktning mm) och **felavhjälpning** ska drivas i **egen regi**.
- **Planerbart förebyggande underhåll** bör drivas i **egen regi** i den utsträckning som behövs för att divisionens resurser (personal och maskinpark) ska bli **effektivt utnyttjande**.
- Övrigt planerbart förebyggande underhåll och andra större definierbara arbeten kan upphandlas på **entreprenadmarknaden**.

Kapacitet och tåglägestilldelning

Generellt sett är **infrastrukturkapacitet en bristvara**.

Ju fler tåg på en bana, desto större risk för sämre punktlighet.

Och omvänt: **Bättre tidsprecision** möjliggör att flera tåg får plats och att punktligheten samtidigt ökar (jämför Schweiz och Japan).

- Stimulera till gemensam användning av tåglägen ("code sharing").
- Längre och kompaktare tåg, som vår infrastruktur i SE tillåter.
- Långsiktig strategi för tåglägestilldelning.
- Kanalisering av trafik med olika hastighet.
- Nationellt trafikförsörjningsprogram, samordnat med utbyggnadsplanerna för infrastrukturen. Jämför t.ex. Schweiz.

De statliga företagens roll

Syfte: Att säkra tillgång till samhällsekonomiskt motiverad tågtrafik med god service till resenärer och godstransportköpare.

Alternativa eller komplementära strategier:

- Viss nationell trafik kan upphandlas (jfr regionaltrafiken), utgående från nationellt trafikförsörjningsprogram.
- SJ AB och Green Cargo AB kan ges speciella uppgifter och särskilda stöd inom ramen för EU:s regelverk.

Ensamrätt ej förenligt med EU:s regler

Tillskott av eget kapital troligen nödvändigt inför stora fordonsinvesteringar.

- Ett fordonsbolag kan inrättas för att underlätta för alla trafikföretag att etablera trafik.
- Rollerna för Jernhusen och Infranord ses över.

Banavgifter och kvalitetsavgifter

- **Banavgifterna** bör inte höjas nu, särskilt inte för godstrafiken. Bör inte höjas förrän lastbilarna betalar sina samhällsekonomiska marginalkostnader. Annars stor obalans i avgiftsuttag. Det skulle sannolikt leda till en betydande överföring av godstransporter från järnväg till tunga lastbilar.
- **Tåglägesavgifterna sänks till hälften** för godstrafiken. Motiveras av att godstrafiken i regel får lägre prioritet än persontrafiken.
- **Spåravgifter** tas ut i förhållande till det **spårslitage som olika tågfordon förorsakar**. Färdigutvecklat system finns. Avsaknad av incitament riskerar öka kostnader för spårunderhåll.
- **Kvalitetsavgifter** utformas så de blir ett verkligt incitament att minska förseningar och andra störningar. Systemet vidareutvecklas och avgifterna höjs.

Utveckling och kompetensförsörjning

- **Forskning, utveckling och demonstration (FUD)** är strategiskt viktigt för järnvägens framtida utveckling. Betydligt mindre har satsats på järnväg än på vägtrafik och flyg.
- Bör organiseras så att **aktörerna blir delaktiga i FUD**. Samarbete Trafikverket, tågoperatörer, underhålls- och byggföretag, industrin, högskolor, kvalificerade konsulter. Finansieras via en fond, med fastställt bidrag från sektorn.
- **FUD-styrelse** inrättas. Uppgift att initiera, samordna, finansiera angelänga FUD-program. Stöd för implementering av resultat.
- **Kompetensförsörjning** tryggas på alla nivåer. Ett **kompetensförsörjningsråd** inrättas. Initierar, stödjer och tilläggsfinansierar vid behov. Trafikverket ges ett sammanhållande ansvar.



Tack!

info@resenarsforum.se

everta@kth.se

svenbarstrom@hotmail.com

Resenärs Forum
Resenärs Forum är en del av

12

Bilder som Lena Wieweg visade under sin presentation vid utfrågningen om järnvägens vägval

Konkurrens inom långväga persontågtrafik

Läroboksfall:

Konkurrens ger lägre priser än monopol och maximerar samhällets nytta

Förutsätter

- Homogena varor
- Inga externaliteter
- Inga stordriftsfördelar

1

Nätverkseffekter = externaliteter mellan varor

Efterfrågan på en vara är beroende av utbud både på den egna varan och på andra varor = **Vertikalt relaterade varor**

Prissättning

- prisseffekten av konkurrens kan bli annorlunda än förväntad

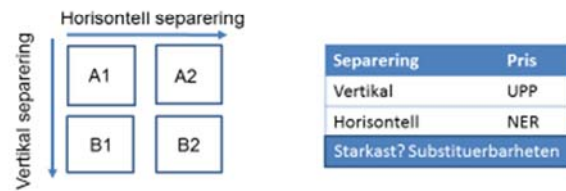
Lönsamhet

– är beroende av nätverkseffekter och därför kan separering av ett nätverk påverka kostnaden för upphandlad trafik

2

Vertikalt relaterade branscher

- Slutprodukt AB består av två komponenter A och B
- **Vertikal dimension** – hur produktion av slutprodukts komponenter är organiserad; inom ett företag = vertikal integration, oberoende företag = vertikal separering
- **Horisontell dimension** – konkurrens mellan komponenter respektive slutprodukter



- Vertikalt oberoende varor: enbart horisontell effekt (skolboks-fallet)

3

Cournot 1838 - Den vertikala effekten

Priset på den sammansatta produkten (AB) är alltid lägre då komponenterna (A och B) produceras av ett enda företag än då produktionen är uppdelad på två oberoende företag

"dubbel marginalisering"

4

Prissättning och lönsamhet

Järnvägsnätet består av två "stråk", A och B.



Tågproduktion på A och B, tillsammans bildas AB

Två typer av varor

- Vertikalt oberoende A och B
- Vertikalt beroende AB – ger ***nätverkseffekter***

5

Prissättning och effekter av konkurrens

Priset på den sammansatta produkten AB omgärdas av två restriktioner

$$P_{AB} \geq \max(P_A, P_B)$$

Om priset på AB är lägre än priserna på A och B köper kunderna AB istället A och B

$$P_{AB} \leq (P_A + P_B)$$

Om priset på AB är större än summan av A och B köper kunderna A plus B för att få AB

6

Marknadsförutsättningar

- Stråk A har hög efterfrågan och lönsamhet på egen hand
- Stråk B är inte lönsam på egen hand men lönsam tillsammans med AB

Vara	Vinst
A	+100
B	-30
AB	+40
Summa	+110

7

Vinstmaximerande monopolpriser

	Oberoende varor	Nätverk
A	125	100
B	50	50
AB	75	100

OM konkurrens på A (högvinstmarknad)

- Mindre prisförändring på A än förväntad p.g.a. att ursprungspriset är lägre än monopolpriset
- Prissänkning sker på AB för nätverksoperatören (förutsätter samordning vid bytespunkten)

8

Lönsamhet och kostnad för upphandlad trafik

Separering av A och B på olika operatörer

	Vertikal integration	Separering – "dela lika"
A	+100	+120
B	-30	-10
AB	+40	
SUMMA	+110	" +110 "
Kostnad för upphandling	0	-10

Intäkter AB måste fördelas – viktigt att det görs rätt!!

B till synes olönsam; läggs ner eller handlas upp

3

Slutsats

- Hur intäkterna för den gemensamma (vertikalt beroende) produkten fördelas är viktig och kan behöva samordnas
- Vertikal separering och ej optimal intäktsfördelning kan öka samhällets kostnader för upphandlad trafik

18

Sammanfattning

- Persontrafik på järnväg är en bransch med vertikalt relaterade varor (bytesresor), d.v.s. nätverkseffekter
- Vinstmaximerande priser i nätverket (vertikala beroenden) är **inte** lika med vinstmaximerande monopolpriser utan vertikala beroenden
- Prisförändringar vid konkurrens blir därför annorlunda än förväntat
- Priset på den sammansatta produkten är alltid lägre då den produceras inom ett företag än uppdelad på flera producenter
- Samhällets kostnader för upphandlad trafik påverkas av nätverkseffekter

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2012/13
2012/13:RFR1	FINANSUTSKOTTET Statlig styrning och ansvarsutkrävande	
2012/13:RFR2	FINANSUTSKOTTET Utfrågningsprotokoll EU, euron och krisen	
2012/13:RFR3	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets offentliga utfrågning den 29 mars 2012 om framtida godstransporter	
2012/13:RFR4	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET OCH NÄRINGSUTSKOTTET Uppföljning av vissa frågor inom landsbygdsprogrammet	
2012/13:RFR5	FÖRSVARsutskottet FöU Forskning och utveckling inom försvarsutskottets ansvarsområde	
2012/13:RFR6	CIVILUTSKOTTET Kontraheringsplikt vid tecknandet av barnförsäkringar	
2012/13:RFR7	KU, FiU, KrU, UbU, MJU och NU Öppet seminarium om riksdagens mål- och resultatstyrning: vilka mål, vilka resultat?	
2012/13:RFR8	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om gymnasiereformen	
2012/13:RFR9	UTBILDNINGSUTSKOTTET Förstudier om – Förskolan – Utbildning för hållbar utveckling inklusive entreprenöriellt lärande	
2012/13:RFR10	UTBILDNINGSUTSKOTTET Hur kan ny kunskap komma till bättre användning i skolan	
2012/13:RFR11	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna seminarium om folkhälsofrågor onsdagen den 27 mars 2013	
2012/13:RFR12	ARBETSMARKNADSUTSKOTTET Mogen eller övermogen? – arbetsmarknadsutskottets offentliga seminarium om erfaren arbetskraft	
2012/13:RFR13	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om sjöfartens kapacitetsmöjligheter	
2012/13:RFR14	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om flygtrafikledningstjänsten – har vi landat i den bästa lösningen?	
2012/13:RFR15	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om oredlighet i livsmedelskedjan	
2012/13:RFR16	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om hur ny kunskap bättre ska kunna komma till användning i skolan	
2012/13:RFR17	NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga utfrågning om en fossiloberoende fordonsflotta	

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2013/14
2013/14:RFR1	SOCIALUTSKOTTET Etisk bedömning av nya metoder i vården – en uppföljning av landstingens och statens insatser	
2013/14:RFR2	KULTURUTSKOTTET Uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid	
2013/14:RFR3	KULTURUTSKOTTET En bok är en bok är en bok? – en fördjupningsstudie av e-böckerna i dag	
2013/14:RFR4	KULTURUTSKOTTET Offentlig utfrågning om funktionshindersperspektiv i kulturarvet	
2013/14:RFR5	TRAFIKUTSKOTTET Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	
2013/14:RFR6	FINANSUTSKOTTET Finansutskottets offentliga utfrågning om ändring av riksdagens be- slut om höjd nedre skiktgräns för statlig inkomstskatt	
2013/14:RFR7	SKATTEUTSKOTTET Inventering av skatteforskare 2013	
2013/14:RFR8	ARBETSMARKNADSUTSKOTTET Ett förlängt arbetsliv – forskning om arbetstagarnas och arbetsmarknadens förutsättningar	
2013/14:RFR9	SOCIALFÖRSÅKRINGSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om vårdnadsbidrag och jämställdhetsbonus	
2013/14:RFR10	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Subsidiaritet i EU efter Lissabon	
2013/14:RFR11	SKATTEUTSKOTTET Utvärdering av skattelättnader för utländska experter, specialister, forskare och andra nyckelpersoner	
2013/14:RFR12	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om PISA-undersökningen	
2013/14:RFR13	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna kunskapsseminarium om icke smittsamma sjukdomar – ett ökande hot globalt och i Sverige (onsdagen den 4 december 2013)	
2013/14:RFR14	KULTURUTSKOTTET För, med och av – en uppföljning av tillgängligheten inom kulturen	
2013/14:RFR15	SKATTEUTSKOTTET Skatteutskottets seminarium om OECD:S handlingsplan mot skattebaseroering och vinstförflyttning	
2013/14:RFR16	TRAFIKUTSKOTTET Framtidens flyg	

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2013/14
2013/14:RFR17	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Översyn av ändringar i offentlighets- och sekretesslagstiftningen 1995–2012	
2013/14:RFR18	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna kunskapsseminarium om socialtjänstens arbete med barn som far illa	
2013/14:RFR19	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets seminarium om utbildning för hållbar utveckling inklusive entreprenöriellt lärande	
2013/14:RFR20	KULTURUTSKOTTET Offentlig utfrågning För, med och av – en uppföljning av tillgänglighet inom kulturen	
2013/14:RFR21	UTBILDNINGSUTSKOTTET Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige Delredovisning 1: Skrivbordsstudie om autonomi- och kvalitetsreformerna	
2013/14:RFR22	UTBILDNINGSUTSKOTTET Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige Delredovisning 2: Intervjuundersökning med rektorer	
2013/14:RFR23	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets hearing om framtidens luftfart – Har vi luft under vingarna?	
2013/14:RFR24	JUSTITIEUTSKOTTET Offentlig utfrågning med anledning av EU-domstolens dom om datalagringsdirektivet	

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2014/15
2014/15:RFR1	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Stöd till lokala åtgärder mot övergödning	
2014/15:RFR2	TRAFIKUTSKOTTET Hållbara analyser? Om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn med särskild hänsyn till hållbar utveckling	