

Trafikuskottets offentliga utfrågning
om den senaste tidens stora
tågförseningar den 18 februari 2010

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-85943-87-6
Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2010

Förord

Den långa vintern med mycket snö, sträng kyla och kraftiga snöoväder har utsatt landets resenärer och transportföretag för svåra påfrestningar. Problemen har varit särskilt stora i tågtrafiken där bl.a. trafikstopp, försenade och inställda tåg samt växel- och signalfel har varit vanligt förekommande. Trafikutskottet anordnade mot den bakgrunden en offentlig utfrågning för att få problemen belysta, men också att möjligheter redovisas som kan göra tågtrafiken mer robust och driftsäker inför framtida snörika vintrar. Inför utfrågningen gav trafikutskottet möjlighet för allmänheten att via riksdagens webbplats ställa frågor och lämna synpunkter på tågtrafiken. Sammanlagt kom det in 62 brev från allmänheten, som delgavs utskottets ledamöter inför utfrågningen.

Utfrågningen ägde rum den 18 februari 2010 med följande medverkanden:

Minoo Aktharzand, generaldirektör Banverket

Tommy Jonsson, t.f. chef Banverkets leveransdivision

Jan Forsberg, verkställande direktör SJ AB

Lars Yngström, vice ordförande Branschföreningen Tågoperatörerna

Mats Gustafsson, verkställande direktör Tågkompaniet

Johnny Nadéus, ombudsman, SEKO, Facket för Service och Kommunikation

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

Stockholm i mars 2010

Lena Hallengren

Ordförande

Göran Nyström

Kanslichef

Offentlig utfrågnng om den senaste tidens stora tågförseningar

Program

Datum: Torsdagen den 18 februari 2010 kl. 09.00–12.00

Plats: Skandiasalen

09.00 Inledning, trafikutskottets ordförande Lena Hallengren

09.05 Minoo Akhtarzand, generaldirektör Banverket

09.15 Tommy Jonsson, t.f. chef Banverkets leveransdivision

09.25 Jan Forsberg, verkställande direktör SJ AB

09.35 Frågestund (30 min)

10.05 Kaffepaus (20 min)

10.25 Lars Yngström, vice ordförande Branschföreningen Tågoperatörerna

10.30 Mats Gustafsson, verkställande direktör Tågkompaniet

10.35 Johnny Nadérus, ombudsman, Seko, Facket för Service och Kommunikation

10.45 Frågestund (1 tim 10 min)

11.55 Avslutning, trafikutskottets vice ordförande Jan-Evert Rådhström

Stenografisk utskrift från trafikutskottets offentliga utfrågning den 18 februari 2010 om den senaste tidens stora tågförseningar

Ordförande under utfrågningen var Lena Hallengren (s). Bilder som visades under utfrågningen återfinns i bilagor.

Ordföranden: Klockan är 09.00, och vi ska inleda förmiddagens hearing om tågtrafiken i Sverige under den senaste tiden. Det handlar om de problem och de utmaningar som resenärer, myndigheter och aktörer har ställts inför.

Jag vill hälsa hela panelen välkommen. Det är Mats Gustafsson från Tågkompaniet, Lars Yngström från Tågoperatörerna, Jan Forsberg från SJ, Minoo Akhtarzand från Banverket, Tommy Jonsson från Banverket och Johnny Nadéus från Seko.

Ni kommer under förmiddagen att göra olika inledningar som vi ser fram emot att lyssna till. Det handlar för vår del, som ledamöter i trafikutskottet, om att få en bild av: Vilka är problemen? Hur löser vi dem, eller åtminstone minimerar dem, inför framtiden?

Vi har också låtit medborgarna komma till tals i så mening att de har fått ställa frågor via riksdagens hemsida. Vi har fått in ett antal frågor. Jag tror att det är uppenbart för oss alla att resenärerna är mycket engagerade. Vi har även fått telefonsamtal och mejl. Vi försöker summera de här frågorna kombinerat med att vi så klart försöker ställa frågor som gör att vi får en bättre kunskap inför framtiden.

Jag ser verkligen fram emot en förmiddag där var och en ger sin bild av situationen, tar sin del av ansvaret och ger sitt bidrag till framtida lösningar.

Jag tror att vi i utskottet är överens om att vi inte ska ägna oss åt partipolitisk träta i den här situationen, utan vi ska försöka vara så konstruktiva som det bara är möjligt.

Jag tror att jag talar för ganska många resenärer när jag säger att Jenny Persson i Stockholm undrar: Borde inte tågen i Sverige vara anpassade efter att vi bor i ett land där det snöar delar av året? Det är en fråga som återkommer ganska ofta. Men det är bara en av många frågor och funderingar som finns.

Vi ser mycket fram emot att lyssna till er. Vi börjar med generaldirektören för Banverket, Minoo Akhtarzand. Därefter är det Tommy Jonsson och Jan Forsberg. Sedan har vi en frågestund på 30 minuter. Då fördelas ordet mellan ledamöterna i trafikutskottet. Därefter tar vi en liten paus. Sedan fortsätter vi med Lars Yngström, Mats Gustafsson och Johnny Nadéus. Och så blir det ytterligare en frågestund där vi kan fänga in all den information som vi då har fått. Det är en ganska rejäl frågestund på slutet.

Eftersom detta sänds av SVT 24 är det många fler än vi som sitter i det här rummet som har möjlighet att ta del av era svar och av våra frågor.

Jag vill återigen hälsa alla välkomna, och jag ger först ordet till Minoo Akhtarzand. Varsågod!

Minoo Akhtarzand, Banverket: Tack för ordet! Jag skulle vilja börja med att säga att vi är väldigt glada över att få möjlighet att komma hit. Det har självklart varit en väldigt besvärlig situation sedan i mitten av december med den enorma kyla som har varit. Vi vet att det har skapats problem både för resenärer och för näringslivet i hela landet. Det är bara att beklaga. Det är inte acceptabelt.

Nu har vi fått möjligheten att i detta forum ha en dialog med våra politiker och kanske även med allmänheten.

Vi tänker lägga upp det från Banverkets sida så att jag börjar med att ge lite bakgrundsuppgifter om hur det ser ut i järnvägssystemet och hur utvecklingen har varit. Sedan kommer den tillförordnade leveransdivisionschefen för Banverket att berätta lite grann om situationen under de här veckorna och förklara det som berör Banverket. Sedan kommer jag tillbaka och gör en sammanfattning, drar lite slutsatser och talar om vad vi skulle kunna göra ännu mer. Så tänkte jag lägga upp det.

Jag skulle gärna vilja börja med den här bilden och tala om hur järnvägssystemet ser ut. Detta är alltså den belastning som vi har på järnvägssystemet per dag. Det är 500 000 resor per dag och 200 000 ton som transporteras varje dag i det svenska järnvägssystemet. Vi alla vet att järnvägssystemet i Sverige byggdes i slutet av 1800-talet och i mitten av 1900-talet. Det har naturligtvis hänt mycket efter det, men det är ett system som är gammalt och som har en del eftersläpningar. Så här ser det ut i dag.

Vi kan gå vidare och titta på utvecklingen under de senaste åren, från 2006 till 2009. Vi ser då hur många miljarder personkilometer det har varit i det svenska järnvägssystemet. Vi ser att det har ökat från 9,6 miljarder personkilometer 2006 till 11,1 miljarder personkilometer 2009. Det är alltså en ökning. Vi ser att det mellan 2008 och 2009, då det var lågkonjunktur, fortfarande var 2,1 % ökning av persontransport på järnväg.

Tittar vi på antal tonkilometer i miljarder ser vi också att det har ökat. Från 2006 till 2008 ökade det till 23,3 miljarder tonkilometer. Sedan vet vi alla att lågkonjunkturen påverkade godstransporterna över huvud taget, på alla transportslag, inklusive järnväg. Det hamnade 14,2 % lägre jämfört med året innan.

Det här visar naturligtvis en väldigt positiv utveckling när det gäller intresset för transport, både persontransport och godstransport, på järnväg. Men sedan gäller det att ha ett system som kan möta det ökade intresset.

Vi kan titta lite grann på hur utvecklingen har varit sedan Banverket bildades 1988. Den svarta linjen visar den trafikerade banlängden sedan 1988. Där ser vi en minskning på 5 %. Samtidigt har persontransport på järnväg ökat sedan 1988 med 65 %. Godstransport på järnväg har ökat med 24 %. Regio-

naltrafik har ökat med 146 %. De satsningar som har gjorts har inneburit att det har gått att hantera den här transporten. Det är en enorm förändring. Samtidigt har det skett en effektivisering.

Vi kan titta på punktligheten. Jag skulle vilja börja med att säga att vår ambition är 100 % punktlighet både för persontrafik och för godstransport på järnväg. Det är en självklarhet. Vi gör allt. Det här är ett gemensamt ansvar. Det handlar inte bara om Banverket. Det gäller naturligtvis också våra järnvägsoperatörer, järnvägsföretag och alla andra som är berörda. Men utifrån de förutsättningar som jag nämnde ser vi att punktligheten ändå successivt har ökat under de senaste tio åren. Hade det inte varit för den enorma kyla som kom och den situation som vi hamnade i i slutet av december hade vi 2009 med de åtgärder som har vidtagits – det är tusentals åtgärder – fått en punktlighet som var all time high. Men detta är naturligtvis inte tillräckligt, för de två sista veckorna var inte bra, och vi ser att det i början av det här året faktiskt har varit mycket bekymmer. Men vi kommer att förklara det lite grann.

När det gäller godstransporter ser vi att det är en markant förändring mellan 2008 och 2009, bland annat. Det är en successiv ökning, men det är faktiskt ett antal procent som det har ökat när det gäller förbättrad punktlighet. Vi ska komma ihåg att det krävs väldigt mycket för varje procentsats i fråga om ökad punktlighet i järnvägssystemet, för det är ett komplext system.

Förutom alla åtgärder som vi vidtar i det befintliga systemet, det vill säga drift, underhåll och reinvesteringar, som är väldigt viktigt, har vi ett stort antal stora projekt som rullar. Vi vet att det tar tid, många år, innan en ny järnväg är på plats, från start till drift. Men det är många som är på väg att färdigställas, och de kommer naturligtvis att bidra positivt.

Vi har haft närtidssatsningar som vi har drivit i enlighet med plan. Jag vet att det finns representanter för funktionshindrade här, och ett glädjande besked är att vi verkligen har kunnat fullfölja den plan vi hade för 2009, och vi kommer att fortsätta med det.

Vi har ett antal kraftsamlingsprojekt. Det är ett starkt samarbete mellan Banverket och järnvägsföretagen i Stockholm/Mälardalen, i Västsverige och i Öresundsregionen. Målet med dessa är att vi ska minska störningarna för Mälardalen med 50 %, för Västsverige med 50 % och för Öresund med 25 %. Vi ser att vi har vidtagit de flesta av de åtgärder som vi har tillsammans med alla de här namngivna företagen – det är ett starkt samarbete mellan oss. Det som är väldigt tydligt, som vi ser som resultat av att vi har jobbat längre, gäller Stockholm/Mälardalen. Där har vi 44 åtgärder, varav 36 är genomförda. Vi kan se resultatet av det.

Vi började med detta 2007. Vi ser att antalet störningar var mycket högre. Det har sjunkit successivt ända fram till december förra året. Tyvärr gjorde kylan att det ökade under förra året.

Innan jag lämnar över till Tommy vill jag ge ett exempel. Det gäller SL:s kundnöjdhet, som vi känner att vi också har delaktighet i, med tanke på att vi ansvarar för infrastrukturen. När Kraftsamling började 2007 hade SL ett kundnöjdhetsutfall på 27 %. När de genomförde den senaste kundnöjdhetssun-

dersökningen hamnade de på 76 %. Det är fortfarande inte den höga nivå som vi alla vill ha, det vill säga 100 %, men det är på rätt väg, så trenden är bra.

Ordföranden: Då lämnar jag över till Tommy Jonsson som är ansvarig på Banverkets leveransdivision. Varsågod!

Tommy Jonsson, Banverkets leveransdivision: Tackar! Alla vi som sitter vid det här bordet kan konstatera att förväntningarna på det svenska järnvägssystemet de senaste veckorna har varit större än vår förmåga. Där är vi faktiskt en del allihopa när det gäller att se att kraven på oss är högre än vad vi har orkat med. Det här är vi naturligtvis inte nöjda över, utan här måste vi göra saker. Det är alldeles uppenbart.

Minoo pratade om ankomstpunktligheten. Vi ser väldigt tydligt att vi, trots att vi har gjort mycket förebyggande arbete under årens lopp, inte klarar av att hantera ett sådant vinterfenomen som nu uppstår.

Man kan titta på vad det egentligen är som skiljer järnvägssystemet från vägsystemet eller flyget eller något annat. Då kan vi konstatera att vi, om vi ska åka på landsvägen och det är en snöig dag, naturligtvis åker lite tidigare. Ganska snabbt åker vi också ifatt snöplogen, och vi kommer ganska mycket försent i förhållande till vad vi brukar göra när det är andra förhållanden. På flyget är det ungefär motsvarande sak. Man går ned i antalet ankomster. Landningstiderna förändras, och man får förseningar i hela systemet. Men på något sätt är förväntningarna på järnvägssystemet att det ska funka även i de mer extrema förhållandena. Och visst borde tåget gå trots att det kommer lite snö. Den frågan hade Lena Hallengren fått. Den får också vi hela tiden.

Vi måste försöka ha en diskussion om hur förväntningarna ska vara på det svenska järnvägssystemet överlag för att det här ska fungera på ett bättre sätt.

Vi hade motsvarande förutsättningar 2002, om ni kommer ihåg det. Då stod det på löpsedlarna: Tågstopp. På flera delar av det svenska järnvägsnätet gick det inga tåg. Så ser det inte ut i dag. Nu står det: Tågkaos. Det är en liten distinktion, kan man tycka. Men egentligen handlar det om att vi har fått systemet att rulla den här gången. Vi har varit ute och snöröjt och hanterat det här. Vi har fått tillfälliga stopp, men ganska snabbt har vi fått trafiken att rulla igen. Men kapaciteten är mindre när vi har de här förhållandena. Det betyder att vi måste prioritera vilka växlar som vi ska hantera. Vi måste prioritera när det gäller var vi ska sätta vår personal. Vi måste också konstatera att vi inte klarar att köra 24 tåg inne i Stockholm, precis som vi gör på sommaren eller när det är bra väder. Här handlar det om att vi måste inse att det då kanske bara går 20 tåg in till Stockholm, och då måste vi reducera i trafiken.

Förväntningarna är fortfarande att det ska vara normal trafik även under vintern, så vi måste försöka föra en diskussion om vilken förmåga vi egentligen ska ha på järnvägsnätet.

Erfarenheterna från 2002 lades upp i ett åtgärds paket med 74 punkter. Vi prickade av dem inför den här vintern. Har vi nu åtgärdat allting? Är vi nu

förberedda inför vintern? Har vi snöröjt? Har vi kollat upp våra spårväxlar och sett till att allting funkar? Vi kände oss faktiskt väl förberedda för att kunna klara vintern.

Vi kan i efterhand konstatera att så inte blev fallet. Vi fick ett för järnvägs-systemet extremt väder. Ur ett meteorologiskt perspektiv kanske det här inte är särskilt extremt, men för järnvägstrafiken är det extremt.

Vi har haft kyla i precis hela landet ända sedan den 17 december 2009. Inte något område har haft grader på plussidan. I Stockholmsområdet har det inte varit ett sådant här förhållande sedan 1829. Inte en enda dag under januari månad var det plusgrader. Vi har haft snöstormar i söder, i Skåne, och uppe i norr. Vi har haft väldigt stora snömängder i Östergötland, Närke och Värmland.

Det här får konsekvenser för den trafik som rullar men också för uthålligheten. Hur länge ska vi klara det här? Det här är belastningar som läggs på ett system som redan från början på sina håll är ganska slitet. Framför allt har vi blandat ny teknik med gammal teknik. Det är en del saker som gör att systemet som helhet inte är tillräckligt robust.

Vi kan titta på Hallsberg. Det är kanske viktigt att poängtera en sak i det här rummet. Om det är mycket diskussioner kring resande och resenärer som är arga och irriterade på vår förmåga att hantera snön, så säger inte särskilt många någonting om godstrafiken. Men vi har nu jättestora problem med godstrafiken på järnväg. Många industrier har effekter av det här. Vi är helt medvetna om det. För vår del är det ett misslyckande – det kan vi erkänna – att inte kunna hantera Hallsbergs rangerbangård. De snömängder som kom där under en veckas tid motsvarar vad som ryms på 112 000 lastbilar. Det klarar inte vi att hantera under löpande trafik, utan vi måste stänga av hela bangården för att snöröja och få bort dessa stora mängder. Det får effekter på det svenska näringslivet och på den svenska järnvägstrafiken på godssidan.

Vad gjorde vi då? Jo, vi aktiverade våra störningsplaner som också handlade om att göra trafikreduceringar. Vi minskade andelen anläggning och valde på så sätt medvetet ut vissa spårväxlar. Vi lade dem så, att vi inte använde dem. Tågen kunde bara passera de här spårväxlarna. De kunde då inte byta från ett spår till ett annat utan bara köra rakt fram.

När det gällde de andra bemannade vi upp med personal som stod med hacka och sopar och såg till att de spårväxlarna fungerade i det här systemet.

Detta får till konsekvens att tågen blir försenade. Det är vi också medvetna om. Vi har på alla sätt försökt att kommunicera att anläggningen är reducerad och att det innebär att man måste minska antalet tågavgångar och att man faktiskt får förseningar i systemet.

Vi intensifierade våra kundkontakter så att järnvägsföretagen skulle kunna prioritera: Vilken trafik måste nu gå när vi har de här förhållandena? Vad kan vi i så fall reducera så att vi får en rimlig hantering av det här?

Det gör ont för många av järnvägsföretagen i dag att kunna konstatera att man inte har kunnat bedriva den trafik som man hade hoppats.

Vi har glesat ut trafiken. Här i Stockholmsområdet var vi till exempel tvungna att ta bort en del insatspendlar i SL-trafiken. Det märks naturligtvis bland de resande, för trafikmängden, alltså antalet resenärer, minskar inte. Så alla tåg blir väldigt fulla. Perronger och plattformar är överfulla med folk. Det är det som blir märkbart av det här.

Vad vi kan säga nu är att järnvägssystemet den här gången inte hade totalstopp. Vi hade systemet öppet men med kraftiga begränsningar som innebär mindre antal tågavgångar och förseningar. Vi har försökt att kommunicera att det också innebär att det är störda trafikupplägg och att fordon och personal till slut hamnar på fel platser, och det blir märkbart i systemet.

Vad gör vi nu? Jo, vi har redan vidtagit åtgärder för att säkra det akuta läget. Vi har försökt att hitta lösningar akut för att ta tag i det här och se till att det rullar i gång. De senaste dagarna har trafiken gått hyfsat bra. Vi har naturligtvis haft mycket störningar när det gäller fordon och personal som är på fel platser, men själva järnvägsanläggningen har de senaste dagarna rullat hyfsat bra.

Vi listar nu de förbättringsområden som krävs. Vad är det vi måste göra nu? Vi har också tillsammans med branschen kommit överens om att var och en ska göra den här listningen. Sedan samlas vi för att gemensamt sätta ihop det här till en rapport, så att vi kan redovisa för er senast den 31 mars 2010 vad åtgärdspaketet är för att kunna lösa de här frågorna det här året.

Minoo Akhtarzand, Banverket: Som ni hör beklagar vi verkligen. Vi känner att det här inte är riktigt acceptabelt. Men då kan man gå vidare och dra några slutsatser och fundera på vad det är vi behöver göra.

Vi kan börja med att se vad som har hänt under de senaste åren. Det har hänt en hel del. Vi ser att bara antalet tågkilometer sedan 2004 successivt har ökat. Samtidigt har det hänt en hel del när det gäller vad vi har gjort i systemet.

Många av er som har varit och hälsat på oss vid något tillfälle, på kunddaggar eller så, vet att vi har en vision om en järnväg i världsklass. Det känns väldigt konstigt att säga det när man sitter här, med tanke på den situation vi har haft i slutet av december och i januari. Men det här är en fråga där man egentligen kan fundera på om det kanske är ni som politiker som ska ha en sådan vision.

Vi går vidare och tittar på vad som har hänt, vad vi har gjort, innan vi drar några slutsatser. Vi ser då att det, när det gäller drift och underhåll och reinvesteringar, har hänt en hel del. Förra året var det, när det gäller investeringar, drift, underhåll och reinvesteringar, totalt 4 miljarder kronor som vi satsade mer. Det beror på att vi har försökt driva de här frågorna väldigt hårt för att kunna få de här projekten på plats, för vi vet att det behövs. Vi vet att det är ett väldigt stort behov av att göra någonting när det gäller punktligheten.

Det här tycker jag är väldigt viktigt: En fungerande järnvägstrafik är vårt gemensamma ansvar. Vi är verkligen beredda att ta vårt ansvar. Vi vet att Banverket ansvarar för ca 50 % av de störningar som har varit. Ibland är det

mer än 50 %, beroende på vilka sträckor det handlar om. Ibland är det mindre. Genomsnittligt är det 50 % som Banverket ansvarar för. Vi måste göra allt vad vi kan för att eliminera dem. Sedan är det 50 % som våra järnvägsföretag, som har med tåg och annat att göra, har ansvar för. Vi är väldigt eniga om det här. Vi tar ett gemensamt ansvar. Det är min bild av det samarbete vi har med våra järnvägsföretag.

Men vi ska också komma ihåg att politiska beslut har en stor betydelse här. För Banverkets del måste vi förverkliga de politiska beslut som fattas. Och det är utifrån dem som jag skulle vilja säga att vi har ett gemensamt ansvar. Delar vi alla på det ansvaret på ett bra sätt och fortsätter på samma sätt som vi gör – för jag upplever att vi faktiskt har en mycket bra dialog – är jag övertygad om att vi kommer att kunna minska de här tågförseningarna.

Jag har tagit mig friheten att göra en liten sammanställning av vad vi var och en skulle kunna göra.

När det gäller de politiska besluten vill vi ha långsiktiga, stabila, uthålliga och successivt ökande anslag. Det går nämligen inte att ha väldigt mycket pengar under en kort period, för det finns inte möjlighet att effektuera dem. Men det ska ökas, och det ska vara en successiv ökning. Jag kommer att tala om var någonstans i systemet vi skulle behöva satsa lite mer än vad vi gör i dag.

Sedan handlar det om förkortade planeringsprocesser – jag vet att den processen nu pågår. Det är inte acceptabelt att det ska ta fyra fem år innan vi har kommit i gång med ett investeringsprojekt. Och sedan handlar det om att förkorta planeringsperioder.

Jag tycker att vi har jobbat väldigt mycket med alla de här tre områdena. De är på gång. Jag hoppas att alltihop kommer att beslutas i enlighet med den nationella planen. Där vet vi att det finns en hel del som vi skulle kunna förbättra under den här perioden när det gäller punktlighet och annat. Men det behövs faktiskt också andra åtgärder. Planeringsprocessen och planeringsperioden måste också beslutas.

Sedan kommer vi till vad Banverket kan göra. Ja, vi måste jobba mycket mer effektivt och mer optimalt. Vi måste också satsa på att öka underhållet, för det är det som vi fattar beslut om. Vi behöver satsa mer på reinvesteringar. Det går ju inte att slita bort systemet med enbart underhåll. Vi måste byta ut delar av systemet också. Där har vi inte satsat tillräckligt, och det är någonting som jag tycker är viktigt att vi satsar på ännu mer.

Sedan behöver vi satsa mycket mer på planering och beredskap än vad vi gör i dag, mer än vad Tommy har berättat. Vi behöver förstärka vårt samarbete med branschen, och vi behöver tänka nytt. Vi måste vara beredda att identifiera nya modeller. Vi behöver vara beredda att prova ny teknik. Det är vårt ansvar. Det är mycket som vi behöver göra, men vi behöver göra det tillsammans.

När det gäller järnvägsföretagen har vi tagit oss friheten att tala om att vi tycker att fordon ska klara vintern i hela landet – det handlar om utveckling där. Vi behöver ha reservhållning av vagnar på ett bättre sätt än i dag. Järn-

vägsföretagen måste sinsemellan öka samarbetet, men det måste öka ännu mer med oss. Vi är väldigt nöjda med vårt samarbete, men vi kan öka det ännu mer.

Sedan finns det en annan möjlighet, nämligen att låta resenärerna åka med olika företag, vilket de inte har möjlighet att göra i dag. Det är utvecklingsmöjligheter inför framtiden.

Men jag känner mig väldigt trygg, för vi har ett starkt samarbete kring de här frågorna. Detta är förslag som vi har där vi tycker att vi skulle kunna gå vidare och ta ett gemensamt ansvar.

Ordföranden: Tack så mycket, både Minoo och Tommy! Då lämnar jag ordet till Jan Forsberg som är vd för SJ.

Jan Forsberg, SJ AB: Tack så mycket för att vi har blivit inbjudna hit! Låt mig inleda med att säga att vi, som en av Sveriges största tågoperatörer, naturligtvis är väldigt ledsna över att vi inte har räckt till i den här typen av väderlek.

Det finns mängder med berättigade frågor från dem som reser med oss. Varför fungerar inte tågen när det är snöoväder? Hur svårt kan det här vara när man har kört tåg i 150 år? Vi får en hel del sådana här kloka frågeställningar att hantera.

Jag tänkte ge er en bild av hurintervädret har sett ut och vilken situation som vi har haft ute på spåren i olika delar av landet. Jag tänkte beskriva hur det här faktiskt påverkar fordonen, hur det påverkar de spåranläggningar som vi är så beroende av att färdas på och hur det påverkar depåer och behovet av depåer, verkstäder och liknande. Sedan kommer jag att berätta för er vad vi tänker göra och vad vi kommer att göra och vad vi gör.

Detta är den situation som vi har haft och till del har. Som pendlare och resenär kan man naturligtvis undra varför det här inte kan hanteras. Ska det verkligen vara så här?

Låt mig därför beskriva vad som händer, så att vi också förstår vilka åtgärder som är relevanta. Detta inte för att ta fram en massa ursäkter, utan mera för att skapa en bild av vad som sker i järnvägstrafiken. Ett tåg som arbetar under en dag drar på sig ungefär 20 till 30 ton is under de väderomständigheter som råder. Just kombinationen mycket snö och hög luftfuktighet gör att isbildningar blir det stora problemet. Tågen byggs för att klara 40 graders kyla, men de byggs nere på kontinenten, och testas i köldkammrar och i torr snö. Men de testas inte i kombination varmt och kallt om vartannat. Det leder till att det blir enorma mängder som fastnar inte bara på tågen utan också på spåren. Det tar uppemot en hel arbetsdag att smälta bort isen från tågen, innan man ens kan börja underhålla dem.

Isen fastnar på tågens underrede, där mycket teknisk utrustning finns. Därför förstör isen mycket teknisk utrustning. Processen med nedisning och upptining skadar dessvärre också hjul och hjulaxlar, som ibland måste bytas.

På den här bilden ser vi hur det kan se ut på ett X2000-tåg som kommer in till verkstad för att underhållas på kvällen. Det är ganska stora mängder is, som ni ser. Den täcker både hjul, bromsar och mycket annat.

Med den här typen av väderlek är det också mycket is på spårren. Tåget har ju konstruerats för att stål ska gå mot stål, det vill säga att stålhjul ska gå mot räls. I det här vädret slirar hjulen. De slits och blir kantiga. Det betyder att hjulen måste svarvas om, så att de blir runda igen och kan köra.

De snömängder som har fallit gör att vilda djur söker sig upp på spårren, sannolikt för att hitta mat. I Sverige har vi nästan inga viltstängsel alls, så bara under perioden från mitten av december till januari har vi kört på 60 älgar. Det är ganska mycket – faktiskt extremt mycket jämfört med ett normalår. Det betyder att fordonen får stora skador, och att reparera ett skadat tåg tar ungefär en vecka.

Sammantaget innebär dessa problem att det blir färre tåg som kan gå i trafik och fler tåg som köar för att få komma in på avisningsanläggningar och verkstäder. Då får man försöka pussla ihop sin tidtabell med de fordonsresurser som finns, vilket gör att man inte alltid kan köra med de fordon som var planerade. Vi hörde också från Banverket att detta pussel innebär att fordonen när arbetsdagen är slut ofta befinner sig på helt andra ställen än planerat. Det ställer också krav på verkstäder av en helt annan kvalitet.

Man kan också konstatera att de tåg som vi har i Sverige inte är konstruerade för att klara den här typen av extremväder med stora mängder snö, hög luftfuktighet och stor isbildning. Vi hade ett möte så sent som i går med en av Europas största tågtilverkare, Bombardier. Där medger man att de här problemen finns och ska kolla om det snabbt går att förebygga detta. Detta är specifikt något som hör den skandinaviska marknaden till. Både de och vi är bedrövade över att man inte har förebyggt detta historiskt och av de problem som det orsakar för alla som ska resa med oss.

Hur fungerar då spåraneläggningen? Utan spår går det inga tåg. I det här vädret fryser växlarna. Kontakt- och signalsystem fungerar sämre och går ibland helt sönder. För bara någon vecka sedan spårade ett Arlandatåg ur, vilket skapade trafikchaos för all norrgående trafik, vilket också påverkade den södergående trafiken.

Banverket redogjorde för att snöröjningskapaciteten på bangårdarna inte räcker till vid de här snömängderna. Vi ska ju ställa upp våra fordon där, och då blir det trångt om plats och ganska kaotiskt. Förr fanns det fordon och personal hos Banverket som rensade järnvägslinjerna från snö. Det finns inte längre i samma omfattning. Det leder till att isbildningen på tågens underrede ökar.

Vi kan också notera att dagens spåraneläggningar, järnvägsnätet, i högtrafik utnyttjas till i stort sett 100 %. Systemet tål inte många störningar ens när solen skiner och allt fungerar, och än mindre när vi har väderlekssituationer av det här slaget. När järnvägssystemet störs får man trafikchaos som följd. Jag vill påminna om att vi varje dag transporterar 100 000 resenärer. Klagomål och synpunkter klarar vi av att hantera under normal drift, men med väderlek

av det här slaget ökar mängden med två till tre gånger. Vi hanterar under december eller januari normalt sett i storleksordningen 300 000 ärenden. Det gäller restidsgaranti och mycket annat. Under den här perioden har vi haft 560 000 ärenden. Det skulle kräva 220 manår mer om vi skulle ta hand om dessa ärenden med våra vanliga ambitioner. Vi gör så gott vi kan, men vi räcker absolut inte till under de här omständigheterna.

Ett fullt utnyttjat järnvägsnät är inte bra. Det ska inte belastas mer än 80 %, för däröver försvinner återställbarheten. Får man störningar sprids det då över geografiskt mycket stora områden och ibland till hela landet. Robustheten är extremt viktig. Vi måste få ett trafiksystem som tål störningar också i vinterväder.

Spåranläggningarna har inte byggts ut och underhållits på det sätt som dagens trafik kräver. Vi hörde att det historiskt finns stora underlåtenheter. CER, det europeiska organet, har gjort undersökningar som visar att Sverige är näst sämst i Europa på att satsa resurser löpande på drift och underhåll av spåren. Jag skulle varna för att bygga mer spår innan vi har underhållet på plats, för det blir bara mer spåranläggningar som kommer att förfalla. Man måste se till att sköta de spår vi har på det sätt som driften kräver.

Som Minoo visade har vi haft stora trafikökningar. På fem år har vi fått 8 miljoner fler resenärer. Det har alltså ökat med 30 % under de senaste fem åren. Det är trevligt, men det ställer naturligtvis också krav på att det hela ska fungera.

Bangårdarna ägs och förvaltas av Banverket och Jernhusen. Det gör det extra komplicerat, för olika delar har olika ägare. Eftersom järnvägsnätet inte har byggts ut på 150 år är detta heller inte dimensionerat för dagens volymer. Vidinterväder av den här omfattningen räcker inte vare sig lokaler eller spårområden till för att ställa upp fordon eller att ta in dem för avisning och underhåll.

Hela järnvägssystemet hänger ihop – alltifrån spåranläggningar till oss operatörer ska fungera på ett tillräckligt bra sätt. Slutsatsen är att inte vare sig fordon, järnvägsnät eller bangårdar och depåer klarar extremt vinterväder, och det krävs åtgärder på alla dessa områden för att det ska fungera.

Vid väderlekssituationer av den här typen är våra svagaste länkar fordonen, trafikledningen och vår förmåga att informera och omhänderta resenärerna när det inträffar störningar. Där räcker vi inte till i dag, och det ska vi försöka åtgärda.

Vad gör vi då? Först måste vi nu investera för att göra tågen mindre känsliga för isbildning. Vi kommer att förbehandla tåg under vinterperioder så att det bildas mindre is. Vi måste också se till att avisningsanläggningar byggs, så att tågen kan avisas. Antingen kommer Jernhusen, som äger problemet, att göra det, eller också gör vi det. Detta måste till för att det ska bli tillräckligt bra.

Vi måste också tillsammans med Jernhusen och Banverket se till att det finns plats – inte bara avisningsytor utan också verkstäder som kan svarva om

hjulerna när de blir ojämna på grund av isbildning på spåren. Man måste bygga mer verkstadslokaler med större svarvkapacitet.

Vi har beställt 20 nya tåg som kommer inom ett år, för lite drygt 2 miljarder kronor. Då kommer vi att ha lite fler reservfordon och lite mer reservkapacitet i sådana här situationer.

Vi måste tillsammans med våra leverantörer se till att flexibiliteten ökar. När många tåg kör in för att komma på underhållsverkstäder är det färre som kan sättas i trafik. De som går i trafik kommer då inte till de verkstäder där de var planerade att underhållas. Vissa verkstäder får underkapacitet och andra får överkapacitet, och det är inte alltid reservdelarna finns på rätt ställe. Detta är en logistikfråga som vi måste lösa med våra leverantörer, och det kommer vi att göra.

Vi kommer att hitta former för att uppbemanna vårt trafikkontor, som är supportstöd för personalen ute på linjerna. Vi uppbemannar också fordonsledningen, och vi kommer under året att implementera bättre hjälpmedel för att planera och styra vår fordonssituation.

När det gäller trafikprogram kan vi konstatera att Banverket tillsammans med oss operatörer tvingar dra ned trafiken på grund av att spårplaneringar med mera inte fungerar tillräckligt bra. För kommande vintersäsonger kommer vi i förebyggande syfte att ta fram ett reducerat trafikprogram. I sådana här lägen måste man ha reservkapacitet, och med ett något reducerat trafikprogram får vi reservfordon i större volymer som kan sättas in i stället för de fordon som måste repareras. Detta kommer att skapa bättre punktlighet och större förutsägbarhet för dem som använder järnvägen.

Vi har också startat utbildning för förare och för den frontlinjepersonal som möter kunderna i hur vi bättre ska kunna omhänderta kunder i olika lägen. Nu kommer vi också att lägga till att träna trafikstörningar av den här kalibern en till två gånger om året med tågpersonal och trafikledning. Man måste ha ett arbetssätt så att man vet exakt vad man ska göra, och vi utformar kanske också checklistor som kan vara till hjälp för människor som ska fatta snabba beslut i sådana här situationer.

Vi vet också att människor tycker att vi inte räcker till i informationssammanhang. Hela kundomhändertagandeprocessen kommer vi att jobba med att förbättra i Extremsituationer.

Detta är sådant som vi gör under året, och i september-oktober kommer vi att kunna återrapportera hur långt vi har kommit. Förhoppningen är att vi ska vara en god bit på väg.

Mitt uppdrag som verkställande direktör i SJ har varit att bland annat få fler att resa med tåg. Nu reser 50 % fler med tåg än för några år sedan. Vi har kommit till ett läge där det är svårt att fortsätta den expansionstakten. Därför är det extremt viktigt att vi nu får de investeringar som bäst behövs och den utbyggnad som bäst behövs och att vi som operatörer och infrastruktursvariga också sköter det som finns på ett sådant sätt att det fungerar.

Ordföranden: Tack, Banverket och SJ, för era redovisningar. Nu är upplägget det att vi i utskottet ställer frågor. Vi brukar ge chansen till alla partier att ställa frågor. Vi ber alla att försöka fatta sig kort, så är ambitionen att vi hinner köra ett varv med frågor före pausen.

Pia Nilsson (s): Tack för de intressanta föredragningarna! Det är intressant att ta del både av förklaringarna till det tågkaos som har rått nästan hela vintern och av den självkritik som ni idkar – bättre planering, samordning, information och trafikledning. Ni har onekligen en hemläxa att göra.

De flesta resenärer har nog förståelse för att tågförseningar kan uppstå när snön yr och temperaturen visar minusgrader, men absolut inte i den omfattning som har varit. Jag är rädd för att vi har lite olika uppfattningar om kaosets omfattning. Banverket säger att man är rätt nöjd med att tågen ändå rullar. Jag är inte nöjd med det, och det är inte heller resenärerna. Det måste kunna fungera bättre än så här.

Alla tillgängliga resurser har satts in, säger Banverket, men det räcker uppenbarligen inte. Nu är det 74 åtgärds punkter som ska bockas av.

Samtidigt är det intressant vad Banverket inte tar upp men som står på er hemsida. Där säger man att det finns möjlighet att ha en beredskap och ett järnvägssystem som klarar extremt väderläge men att det skulle vara mycket kostsamt. Jag skulle vilja be er att utveckla de tankarna lite mer konkret. Vad är det konkret för beredskap som åsyftas, och vad är det för järnvägssystem som avses? Vad är det för kostnad det handlar om?

Minoo Akhtarzand, Banverket: Jag håller självklart med. Det finns en förståelse för att det kanske inte kan fungera till 100 % när det är minus 20 grader, men det ska inte vara så illa som det har varit. Det är inte acceptabelt. Det behöver göras bättre.

Detta är ett långsiktigt arbete. Vi behöver fortsätta satsa jättemycket. Många av de 74 punkterna är genomgångna. Trots att ökningen i persontrafik och godstrafik har varit dramatisk under de senaste 20 åren har vi ändå kunnat upprätthålla att tågen går – inte på ett sätt vi är nöjda med, men de går ändå någorlunda.

Något vi skulle vilja ha mer av är pengar för reinvesteringar de kommande åren. Vi har bra med pengar för underhåll, för att laga och lappa, men det räcker inte. Vi behöver byta ut och reinvestera. Järnvägssystemet behöver reservdelar. Där behöver vi göra ännu mer för att tågen ska kunna rulla vidare på ett bra sätt.

Man ska också nämna att i många länder där man har haft kallare väder har järnvägstrafiken stannat helt under en eller två dagar. I Sverige har vi kunnat köra tågen.

Tyvärr kan vi inte lova. Vi kan genom att satsa effektivt och optimalt förbättra punktligheten och tillgängligheten, men vi kommer inte att kunna eli-

minera det här problemet till 100 %. Det gäller att jobba intensivt och långsiktigt för att förbättra läget.

Jan-Evert Rådström (m): Tack för bra genomgångar. Landets resenärer har haft stora prövningar i vinter. Det är inte bara resenärerna utan också näringslivet som detta har fått konsekvenser för. Jag konstaterar också att jag känner igen mycket av diskussionen från 2002. Jag var med i trafikutskottet då också.

Trots att vi gör enorma ökningar på drift och underhåll tar det lång tid innan det blir förbättringar. Det är beklämmande för oss politiker som vill se resultat redan i dag.

Utifrån detta skulle jag vilja ställa en kanske lite udda fråga. Jan Forsberg varnade för att bygga för mycket nytt innan vi sett till att få ordning på det som vi har. Då har jag en fråga till Banverket. Jag skulle vilja hänvisa till vad man säger i utredningen om nytt järnvägssystem för Sverige: Banverkets slutsats är att det med rätt val av tekniska lösningar och fordon går att förebygga och minimera många av de vinterrelaterade störningar som är kända från konventionell järnvägstrafik i Sverige.

Då är min fråga: Om Banverket har en tro att vi med ett nytt höghastighetsstågssystem ska kunna lösa de vinterproblem som det innebär, varför kan man inte lösa det med dagens system?

Tommy Jonsson, Banverkets leveransdivision: Det är lite svårt att veta från vilket sammanhang citatet kommer. Det pågår mycket forskning för att göra systemet mer robust. Jag sade inte så mycket i min inledning om det arbete vi gör för att hålla våra växlar rena, men för några år sedan gjorde vi en stor uppryckning för att få spårväxlarna att fungera bättre den här vintern än tidigare. Vi har 6 500 spårväxlar som nu är värmda och snöskyddade och fungerar i normalfallet. Vi klarar dock inte snödrev och isklumpar som ramlar ned i dem, tyvärr. Det pågår forskning tillsammans med Luleå Tekniska universitet, där man har många goda idéer om hur man skulle kunna få systemet mer robust.

Minoo Akhtarzand, Banverket: Jag vill gärna att du upprepar frågan om höghastighetsbanor.

Jan-Evert Rådström (m): Banverket har uttalat att man tror att man ska kunna lösa problemen med banor och tågmateriel med ett nytt järnvägssystem. Då är frågan: Varför tror man att man kan lösa det i ett framtida system när man inte klarar det i dagens system?

Sven Bergström (c): Tack för bra genomgångar! Vi uppskattar att ni kommer hit och att ni förberett listor med åtgärder för att komma ur det elände som vi haft den här vintern. Dessvärre är det inte helt ovanligt att vi har ganska stora

problem också vid andra tider på året. Vi har talat om det ett antal gånger i trafikutskottet. Då blir det om möjligt ännu värre när det är vinter.

Ingen av er har talat särskilt mycket om det som jag upplever som tågtrafikens akilleshäla, nämligen informationen till resenärerna. Man kan få se tusen resenärer stå på perrongen, högtalarna knastrar och informationen är knapphändig. Informationen är dessutom ofta upplagd så att man meddelar att det dröjer tio minuter innan tåget kommer, efter tio minuter upprepas att det dröjer tjugo minuter innan tåget kommer, och sedan kommer man tillbaka och säger att nu vet vi tyvärr inte om det kommer något tåg alls. Då stiger naturligtvis blodtrycket, och frustrationen ökar bland resenärerna.

Nu säger Jan Forsberg att de ska förbättra kundomhändertagandeprocessen. Det var ett fint ord. På vilket sätt? Jag förstår att det blir stress och svårigheter när det blir en enorm anstormning, som det ju blir vid sådana här störningar, men vi har övat tidigare. Nu ska man träna störningar. Det är utmärkt. Det gör man i alla andra organisationer också. Man tränar för kriser och störningar. Men vi har haft vintrar tidigare – 1986 och i mitten av 90-talet var det lika kallt. Vi har ökat penninganslaget från 7,4 till 12,6 miljarder kronor på tre år, sade Mino. Från att ha varit sämst i Europa, som Jan Forsberg relaterade till, håller vi trots allt på att knäppa oss upp i ligan och förbättra situationen. Finns det någon gemensam strategi i branschen? Det är ett gemensamt problem vad gäller informationen.

Slutligen: Det finns i dag ingen regressrätt, alltså rätt för SJ att gå till Banverket och säga: Vi behöver pengar för ni har inte klarat av att leverera bana att köra på. Om Arlandatåget spårar ur är det deras fel att SJ inte kan komma fram, men vi har inget system i Sverige som gör att SJ kan gå till Banverket eller en annan tågoperatör, till exempel Green Cargo, om de river ned ledningen på ett ställe. Vad säger ni om att överväga att införa den typen av regressrätt, alltså rätt för SJ att få ersättning om Banverket inte kan leverera framkomliga banor. Det kan också gälla Green Cargo eller Tågkompaniet.

Jan Forsberg, SJ AB: Jag uppfattade inte att frågorna var riktade till mig, men jag kan möjligtvis förtydliga lite grann hur vi tänker oss informationsdelen, som Sven Bergström nämnde. Vi känner att informationsbehovet är extremt stort under sådana här omständigheter. Det är självklart också mycket berättigat att få veta när tåget kommer och hur jag tar mig dit jag ska, vad som händer med min anslutningstrafik och mycket, mycket annat.

Det vi kommer att göra är, som jag nämnde tidigare, att vi kommer att bemanna med fler personer för att just få ut information. Sedan är vi också – och detta säger jag inte för att passa över bollen i Banverkets knä – beroende av att få veta vad det är som händer på linjen och när trafikstörningar kan bli upplösta. Om vi till exempel har ett urspårat tåg blir det lite svårt att informera när ersättningstrafik och nästa tåg kommer om vi inte får besked om när det urspårade tåget kommer av banan. Den typen av problemställningar har vi alltså. Vi har så att säga ett tätt samband mellan oss och Banverket. Det gäller alla operatörer. Vi måste därför se till att gemensamt få ut relevant informa-

tion för att därmed också kunna fatta relevanta beslut, antingen att evakueratåget och ta människorna dit de ska med andra färdmedel eller vänta på nästkommande tåg för att komma dit man slutligen ska. Det är alltså sådant som vi tillsammans kommer att arbeta med.

Minoo Akhtarzand, Banverket: Jag skulle vilja börja med att kommentera detta med information. Vi håller helt med om att vi har haft problem med informationssystemet. Naturligtvis finns det bekymmer också under övriga perioder, alltså inte bara nu när det varit så kallt. Under de extrema förhållanden som vi gått igenom har det informationssystem som vi har inom Banverket slagit i taket. Det beror på att det varit så många störningar samtidigt. Då har systemet inte klarat av att hantera det. Det är vi medvetna om. Det är mycket tråkigt att det är så, men vi håller på att se över systemet och räknar med att snart, under de närmaste åren, kunna uppgradera det så att vi kan hantera informationen med ett system som klarar av det.

Vi har en hel del samarbete med järnvägsföretagen, SL med flera, där vi diskuterar hur vi gemensamt kan hantera detta. Ytterst är målet att de som använder sig av järnvägen, resenärerna och godstransportörerna, ska kunna få informationen på rätt sätt. Om vi då kunde lämna över ansvaret till något annat företag skulle vi göra det, men det yttersta ansvaret ligger på Banverket, eller kommande myndighet, och kommer att fortsätta att göra det.

När det gäller regressfrågan finns det något som kallas *performance regime*. Ni känner säkert till det; det är något som pågår i EU. Vi har varit involverade där. Inom ramen för det diskuterar man att Banverket ska kunna ta ansvar även för de störningar som järnvägsföretagen utsätts för, för att i sin tur kunna förse resenärerna med ersättning. Det finns inget beslut fattat om det, men det pågår en diskussion. Sedan får vi se var den landar.

Nina Larsson (fp): Ni har berättat att förväntningarna på det som ni borde kunna leverera från er sida är något högre än vad ni faktiskt har nått upp till. Där finns alltså ett glapp. Ni har pekat på ett antal brister som ni ämnar åtgärda när det gäller verkstäder, avisningsmaterial och sådant. Vad är realistiskt att nå upp till? Först pekar ni på att det är en exceptionell situation och därefter pekar ni på ett antal brister som ni borde kunna klara av bättre. Hur litet kan glappet bli mellan resenärernas förväntningar och vad ni faktiskt kan leverera en vinter som denna?

En fråga som jag fått med mig från en resenär gäller SJ:s ombordpersonal. De har inte befogenhet att kompensera direkt till resenärerna. Hur ser ni på det? Finns det möjligheter att i någon utsträckning öppna för det?

Slutligen en liten men intressant fråga. Det talades om 60 älgar i år. Vad brukar vara normalt? Finns det inte risk för att ni får jägarlobbyn på er genom att påverka älgjakten negativt?

Jan Forsberg, SJ AB: Den första frågan är mycket bra. Jag vet dock inte om jag har något riktigt bra svar när det gäller att uppskatta hur nära vi kan komma förväntningarna med de insatser vi gör relativt kundernas behov. Jag tror att om vi kan göra fordonen mer eller mindre okänsliga för isbildning kommer trafiken för vår del att fungera i stort sett normalt. Sedan är vi – återigen – beroende av att spåranläggningen fungerar. Det hjälper alltså inte att fordonen fungerar om inte spåranläggningen fungerar. Vi får klä skott för alltihopa i alla fall, på sedvanligt sätt. Det har vi gjort i 150 år.

Människor intresserar sig naturligtvis inte för vem som gör vad. Däremot måste vi som jobbar med dessa frågor ha klart för oss vem som i olika lägen äger bollen.

Jag tror att vi ska börja med att försöka städa framför egen dörr och se hur långt det räcker. Jag utgår från att även Banverket och andra jobbar med samma saker, vilket vi också hört.

Ombordkompensation har vi varit inne på, och vi kommer nog att gå åt det hållet att man kan lösa ett reklimationsärendet direkt där det uppstår. Det är både enkelt, smart och effektivt. Jag föreställer mig därför att vi inom kort kommer att se en sådan lösning.

Vad gäller älgar vet jag inte om det ligger inom mitt kompetensområde, men jag får väl ta ansvar också för den delen. Man kan säga att antalet påkörda älgar just nu är en faktor två tre gånger så stor som normalt. Det tråkiga med det är naturligtvis att det skadar fordonen väldigt, väldigt mycket. Det tar en vecka att reparera och kostar dessutom mycket pengar. Också denna fråga har vi diskuterat med Banverket, och jag tror att vi nu är ganska överens om att det kommer att byggas viltstängsel i speciellt känsliga områden. Det tycker jag är ett bra steg att börja med eftersom det sparar både resenärer och oss mycket besvär.

Minoo Akhtarzand, Banverket: Nu har Jan förklarat de 50 procenten. För att få resenärerna att bli nöjda måste vi, som vi sade, jobba tillsammans. Det är ett gemensamt ansvar. Om alla järnvägsföretag jobbar intensivt med sina 50 % är det viktigt att vi samtidigt får sådana förutsättningar att vi kan fortsätta att jobba intensivt med uthållig planering och goda ekonomiska förutsättningar. Vi måste på ett strukturerat sätt satsa, precis som vi gör, på drift, underhåll, reinvestering och investeringar, så att vi kan bli bättre och bättre. Vi kan dock inte lova att det blir perfekt om ett år eller om två år. Det är ett långsiktigt arbete.

Jag vill passa på att säga att det gäller för er att följa upp att det som ni beviljar medel till verkligen förverkligas. Vårt ansvar är att se till att det sker.

Ordföranden: Det får bli avrundningen på denna första del. Vi har dragit över tiden lite grann vilket betyder att kafferasten blir en kvart. Låt mig till de ledamöter som är här säga att vi fortsätter frågestunden där vi nu slutade. Då finns alla aktörer fortfarande på plats. Alla ska känna att de verkligen får

komma till tals. När vi återkommer ska vi få lyssna på Mats Gustafsson, Tågkompaniet, Lars Yngström, Branschföreningen Tågoperatörerna och Johnny Nadéus, Seko.

Ordföranden: Härmed återupptar vi trafikutskottets hearing. Vi fortsätter med både presentationer och frågor och svar. Låt mig inledningsvis säga att jag vet att det finns många ledamöter som har många fler frågor. Vi kommer att få en ytterligare, kort, presentation för att involvera såväl Tågoperatörerna som Tågkompaniet och Seko. Om både frågor och svar hålls relativt korta hinner många fler ställa frågor. De som inte hann ställa sina frågor tidigare ska känna sig fullt fria att göra det, men eftersom det finns sex olika personer som kan svara hoppas jag att den som är apostroferad också tar det största utrymmet. Nu lämnar jag ordet till Lars Yngström, Branschföreningen Tågoperatörerna.

Lars Yngström, Branschföreningen Tågoperatörerna: Tack för inbjudan! Jag har ett 35-årigt förflutet i järnvägsbranschen, i snö och tö, både vid skrivbordet och i verkligheten. Precis som Jan Forsberg ska jag här försöka anlägga ett verksamhetsnära perspektiv.

Jag representerar Branschföreningen Tågoperatörerna där jag är vice ordförande. Jag är även ansvarig för ett mindre järnvägsföretag, Tågåkeriet i Bergslagen eller kort och gott Tågab. Som Tommy Jonsson sade har våra kolleger vid Banverket nog sällan varit så väl förberedda för en vinter som nu – på papperet. Ändå finns det förbättringsmöjligheter, och jag ska här försöka koncentrera mig på tre av dem.

Linjeröjning, vad innebär det? Det har under senare år varit mycket fokus på att hålla växlar rena. Om man inte sköter röjningen av själva spåret får det konsekvenser för just växlar och för fordonen. Låt oss ta ett tungt godståg som kommer åkande på en oröjd linje. Något som man allmänt inte känner till, inte heller i branschen, är att när ett tungt godståg körs på en oröjd linje tyngs den bakre delen av loket ned när loket arbetar. Det finns en spetsplog i både fram- och bakändan av loket. I framändan av loket når denna plog inte ned till snön, men eftersom loket sätter sig lite grann på bakhasorna fungerar den bakre plogen som en traditionell vägsladd och drar med sig snö in i de kanske nyröjda växlarna. Detta blir konsekvensen för infrastrukturen när man inte linjeröjer ordentligt.

För fordonens del innebär det att de kommer att gå i en ständig snöstorm. Snö samlas på underredet, och i vissa partier av underredet, runt bromsar och så vidare, sker en uppvärmning. Det blir, som Jan Forsberg sade, en nedisning. Det påverkar bromsarna, det påverkar fjädringen och det bildas isklumpar som faller ned från underredet på tåget och lägger sig ganska högt på den oröjda banan – och nästa tåg kör in i dessa isklumpar. Det finns känsliga delar på tågen som sticker ned, till exempel så kallade ATC-antennar; ATC är säkerhetssystemet, automatiskt tågstopp. Om en sådan antenn skadas får tåget inte gå fortare än 80 km/tim i stället för kanske 200 km/tim. Och det får kon-

sekvenser. Om en luftkran på en huvudbehållare under tåget skadas försvinner luften ur tåget och det blir tvärstopp.

Vad behövs då för att kunna göra linjeröjning? Jo, det behövs kraftiga snöplogslok. Det var en ordentlig snö vinter 1965/66 och efter den gjorde Erik Upmark, SJ:s dåvarande generaldirektör, en utredning. Den resulterade bland annat i att man konstruerade stora snöplogslok. Man köpte 30 stycken, 10 stora och 20 medelstora. Hur många av dessa lok som levererades 1969–1971 finns då kvar i dag? Kvar finns tio stycken, åtta stora och två medelstora. Alla var kanske inte snöutrustade när vintern kom i år.

Stora snöplogslok behövs vid stora snövintrar, och de kommer med ungefär tjugo års mellanrum – 1966, 1986 och 2010. Man kan se dessa lok som ett slags försäkring. En intressant fråga för framtiden kan därför vara: Vem är det som betalar för försäkringen, fria spårentreprenörer eller kanske det framtida Trafikverket?

Den andra punkt där det finns förbättringsmöjligheter är bortforslingen av snö, framför allt från bangårdar. Som Tommy Jonsson antydde var det inte bra i Hallsberg. När det är 1 meter höga plogvallar mellan spåren där växlingspersonalen ska röra sig fungerar inte verksamheten, och det är ett stort arbetsmiljöproblem. Här behövs resurser och teknikutveckling.

Vi går över till järnvägsoperatörerna, tågoperatörerna. På oss faller avisning av fordon. Men som sagt blir det inte lättare med bristfällig linjeröjning. För avisning behövs lokaler. Jag vill påstå att statliga Jernhusens hyressättning har bidragit till att underhållsföretag har krupit ur lokaler som i dag hade behövts för avisning. Det är också en form av försäkring att ha lokaler för avisning.

Vårt lilla företag, Tågab, bedriver sedan december ny persontrafik i samarbete med SJ från Värmland över Skövde till Göteborg med lok och vagnar. Vi har inte haft ett enda inställt tåg. Vi har inte haft några nämnvärda förse-ningar. Vad beror det på? Jo, vi har förmånen att ha tillgång till en egen verkstad, där vi varje veckoslut avisar hela tåget.

Mats Gustafsson, Tågkompaniet: kommer jag ifrån. Vi är ett litet företag, men är kanske känt för en del sedan tidigare. För er som inte känner till oss ska jag helt kort förklara vilka vi är.

Vi är stolta över det vi gör och duktiga på det vi håller på med. Vi har lång erfarenhet i branschen. Alla som jobbar på Tågkompaniet jobbar verksamhetsnära, även jag. Jag har inte sovit så fantastiskt bra de senaste en och en halv månaderna med tanke på de störningar vi har haft, eftersom vi har hela vår ledning i jour för trafikverksamheten. Vi är stolta över det vi gör!

Vår trafik kör vi från Sundsvall i norr till Mjölby i söder, från Gävle i öster till Oslo i väster och även i Västerås. Den absoluta majoriteten, väl över 90 %, av all trafik kör vi på enkelspår. Det är alltså enkelriktad trafik med mötesstationer. Det påverkar naturligtvis kvaliteten starkt.

En vanlig månad har vi en produktion på ungefär 4 700 tåg som vi annonserar mot kund, och en vanlig månad tvingas vi ställa in ungefär ett trettiotal

tåg. Vi har en avgångspunktlighet från utgångsstationen på 98 %. Vid slutstationen kommer 92 % av tågen fram i tid med en marginal på fem minuter. Av de ungefär 30 inställda tågen varje månad svarar Västerdalsbanan för nästan alla. Avgångspunktligheten och ankomstpunktligheten är alldeles för låga en vanlig månad. Det enda rimliga är att man har en avgångspunktlighet på 100 % och en ankomstpunktlighet med ett mål på 100 %.

I januari annonserade vi 4 670 tåg mot kund. 319 tåg ställde vi in. Av de tåg vi ställde in ersatte vi den absoluta merparten. Vid ett antal avgångar hänvisas kunderna till nästa tåg när nästa tåg ligger så nära att det är rimligare att man tar det i stället för att åka på annat sätt.

Vi har en överenskommelse i branschen om att kunderna kan åka med en annan operatör. Vi skjutsar en hel del av SJ:s kunder där vi har parallell trafik och SJ skjutsar en del av våra kunder där vi har parallell trafik. I störda lägen hjälps vi åt i branschen för att se till att kunden kommer fram, vilket är det primära.

Avgångspunktligheten var i januari 61 % och ankomstpunktligheten med en marginal på fem minuter 25 %. Det är så ynkligt att det inte är sant. Fast det är ju sant. Det är det som är så trist.

Av de inställda tågen orsakade vi själva två tredjedelar. Banverket orsakade ungefär en tredjedel, och så var det lite hytt och mytt på slutet. Av de tåg vi körde var i stort sett allihop försenade. När man analyserar hur det har sett ut under denna period ser man att vi själva svarar för ungefär 15 % av förseningarna och merförseningarna. Andra i vår omgivning, sådana som har kört fast i backar och så vidare, svarar för 15 %, medan infrastrukturen och den operativa avvecklingen av trafiken, som Banverket står för, motsvarar 70 % av förseningarna.

Det är hela tiden kunder som drabbas. Det är en sak att redovisa hur det här ser ut i siffror. 319 tåg inställda, 68 % avgångspunktlighet – ja, vad innebär det? Det sitter kunder på alla tåg som har betalat för att åka med oss. Vi skulle vilja att vår restidsgaranti innebar att alla tåg kom fram i rätt tid. Så är det inte riktigt. Men om tåget är mer än en halvtimme försenat får man pengarna tillbaka i kontanter utan krav på återköp. Det enda krav vi har är att vi vill ha in anmälan om att man vill ha tillbaka sina pengar inom tre månader från att man har åkt. Missar man en anslutning ser vi till att man kommer fram. Är man trots resegarantin och de löften vi ställt ut missnöjd med den kvalitet som resan har lovar vi att lyssna och bedöma reklamationen individuellt, så är man missnöjd bör man skicka in detta även om man är i tid.

Om man har haft så stora kvalitetsbrister har man naturligtvis stora kvalitetskostnader. Precis som hos SJ har vi betydligt fler anmälningar om resegaranti under den här perioden än annars. Det vore fantastiskt lustigt om det inte vore så. Antalet reklamationer, alltså från kunder som utöver resegarantin anser att de har fått en kvalitet levererad som är oacceptabel och därför reklamerar sin resa, är också betydligt större. Preliminärt har vi dubbelt så många sådana.

Det som ändå är en tröst i nöden, när det är så dåligt som det är, är att av de kunder som tycker att det här är så dåligt att de gör en anmälan om resegaranti eller gör en reklamation får vi generellt väldigt goda omdömen om vår personal och vårt sätt att arbeta ute i verksamheten. Jag är otroligt glad för att vi som jobbar på Tågkompaniet har lyckats hålla humör och ambition uppe så högt att vi ändå tar hand om de kunder vi har trots att det är så uselt som det är.

Pudelns kärna i alltihop och anledningen till att vi sitter här är naturligtvis att det har gått dåligt nu i december och januari. Men jag skulle vilja påstå att det inte finns några vinterproblem. Det var kanske överraskande att jag sade det, jag vet inte. Men så här är det: Effekterna av bristerna blir tydligare under december och januari. Skärpan ökar lite grann i bilden när verksamheten utsätts för påfrestningar. De stora brister som vi dras med i den här branschen finns året runt. Men vi lyckas ”managera” dem på ett bättre sätt när det är soligt och fint och det är hyfsad verksamhet.

Det finns naturligtvis förbättringspotential hos dem som är inblandade i det här. Det vore förmätet att tro att man just nu så här kort efter de här händelserna på kort tid skulle kunna leverera långa listor. Men jag ska ändå göra en liten exposé kring vad vi kan göra och vad vi ser som de stora problemen som kan vara av övergripande intresse just här: infrastrukturen, den operativa styrningen och trafikantinformationen.

För vår del är det så att tillgängligheten till fordon är det absolut största problemet. Här har det beskrivits väldigt hur det ser ut på vintern när det accentueras. Men året runt är det så att vi har en struktur i Sverige där vi som operatörer i princip befinner oss i en beroendeställning till ett fåtal leverantörer av fordonsunderhåll.

I vårt fall är det så att vi kan be vår leverantör dra åt skogen om de inte levererar kvalitet och de kan känna sig ganska lugna, eftersom alternativet saknas. De leverantörer vi har av underhåll äger sina verkstäder eller har åtminstone hyreskontrakt på dem. Deras konkurrenter har inga lokaler att underhålla sina fordon i, vilket gör att när vi har bett dem dra ända åt... är vi tvungna att gå tillbaka och säga: Vi menade inte riktigt så, utan vi tycker nog att ni ska skruva på fordonen fortsättningsvis också. Det finns alltså ett strukturellt problem som gör att man bara till viss grad kan sätta press på sina leverantörer. Det gäller inte bara fordonsunderhåll, utan väldigt mycket som har att göra med underleverantörer i den här branschen.

Det här leder naturligtvis till överkostnader, vilket gör att vi betalar onödigt mycket för den kvalitet som vi får levererad, pengar som vi skulle kunna använda till andra nyttiga saker som skulle komma kunderna till gagn – eller kanske till och med till lägre biljettpreiser, vad vet jag?

Vad gäller de reservdelar vi behöver centralt för att få verksamheten att fungera och fordonen att gå domineras materialförsörjningen av ett fåtal aktörer. Det gäller till exempel bromsutrustning. Det finns i princip ett stort företag som levererar sådan, ett tyskt företag, Knorr-Bremse. De har världsherravälde. Dyker det upp en ny liten leverantör någonstans i världen som är

beredd att leverera material till tåg så köper Knorr bara upp dem, och så har de dem i koncernen, vilket innebär att de levererar när de har lust. Sverige är en tämligen liten marknad sett över världen. Är det brist på grejer får vi väl vänta tills de får lust att skicka grejer hit upp.

Hjul är en annan sådan sak som det är brist på nu. Vi svarar inte bara hjul, utan vi byter också en massa hjul som är trasiga. Det är samma sak där. Det finns ett fåtal leverantörer, i stort sett bara en. Eftersom det bara finns en leverantör är trycket på att leverera i tid och i den takt som behövs ganska litet. Vi som kunder är så små att vi inte syns i ett världsperspektiv.

Detta är naturligtvis strukturella problem och ingenting som man gör någonting åt omgående. Men de kan behöva funderas på av dem som anger förutsättningarna för verksamheten.

När det gäller infrastrukturen ska jag sälla mig till dem som försiktigt har antytt att det faktiskt är kapitalförstörelse att ha en infrastruktur som vi har investerat så väldigt mycket pengar i utan att underhålla den till den nivå som är rimlig för att vidmakthålla infrastrukturen. Det finns ett antal bandelar som inte får det underhåll de behöver. Statusen sjunker, man tvingas sänka hastigheten, trafiken kan inte utföras på ett bra sätt, vi attraherar färre kunder och så vidare. Det är en nedåtgående spiral. Vid något tillfälle måste man bestämma sig: Antingen vidmakthåller vi infrastrukturen eller så tar vi bort de delar av infrastrukturen som vi inte vill underhålla. Det behövs direktiv, intresse och naturligtvis pengar för att se till att vi inte förstör det kapital som vi har lagt ned.

Svag styrning, dåliga prognoser, låg beredskap och långa insatstider – det har sagts förut. Vi struntar i det, så slipper vi tjata om det.

Den operativa styrningen av trafikverksamheten är Banverkets leveransdivision Tommy som är ansvarig för. Vi har sett redovisat hur mycket trafikmängderna har ökat och vilket ökat uttag av kapacitet som har skett på det svenska järnvägsnätet. All trafik som går på järnvägen ska trafikstyras av Banverket. Den operativa ledningen sker från Banverket. Där är det så att man inte har följt efter med resurser och kompetens i den takt man belastat driftledningscentralerna. I takt med att man fjärrstyr fler stationer ökar belastningen på de enskilda operatörerna inne på driftledningscentralerna, och i störda lägen kommer man rätt så snart upp i den nivå där man har trafikinfarkter. Förmågan att hantera störda lägen är sämre nu än tidigare, när det fanns fler människor som kunde hantera verksamheten. Det leder till överbelastning vid panelen i operativa situationer och gör inte underverk för kvaliteten, ska jag säga. Det finns också stora brister i kommunikationen internt i den här verksamheten och mellan aktörer som interagerar med varandra ute i systemet. Detta indikerar tydliga områden för förbättring för att lösa det här – inte bara på vintern, utan året runt.

Nu kommer vi till det absolut viktigaste, trafikantinformationen. Kundens upplevelse av kvalitet är subjektiv. Information är en viktig del av kundens totala intryck. Det här är vetenskap, men det är inte särskilt krångligt.

Vi har ett system hos oss som vi kallar för Kundkollen. Vi har ett gäng människor varom vi inte vet vilka de är. Det är kunder som är ute och gör ”mystery shopping” i verksamheten och kollar hur det egentligen fungerar att vara kund på Tågkompaniet. Gav de dynamiska skyltarna rätt information om det tåg som man skulle åka med? Jajamän! Kontrollerna visar att de dynamiska skyltarna ute på plattformarna visar rätt information i nästan 100 % av fallen. Ropades det ut information i stationens högtalarsystem om att tåget är på väg in, till vilken plattform, vid vilken tid och så vidare? Nej, det gjorde det inte! Bara i hälften av fallen fick de kunder som var ute och åkte information i högtalarna. Det här var inte i december och januari, utan under vanlig tid.

Vi kan konstatera att kundens förväntning är att tåget ska gå. När tåget inte går vill man ha information. Lyckas man inte med något av det är man väldigt långt ifrån att uppfylla kundens förväntningar. Om vi ska motivera vår närvaro på den här marknaden och om branschen ska motivera sin närvaro i samhället, gäller det naturligtvis för oss som för alla andra att vi måste överträffa kundernas förväntningar för att vi ska kunna behålla dem. Vi ska inte minska gapet så att vi nästan uppfyller kundens förväntningar, utan vi måste se till att vi överträffar kundens förväntningar. Nu är inte det så svårt, eftersom kunderna numera har lärt sig att man inte ska ha några förväntningar på denna verksamhet. Det borde alltså inte vara så svårt att överträffa dem.

Vi har tidsbrist. Det är inte så lätt att redogöra på fem minuter för hur det här funkar, för det är komplicerat. Men är ni intresserade av att höra hur det verkligen går till från en firma och en person som är med i verksamheten varje dag och ser hur pass illa ställt det är, ta då kontakt med mig, så ska ni få en riktig exposé om hur det går till att köra på järnvägen!

Ordföranden: Tack så mycket! Jag lämnar ordet till Johnny Nadéus från Seko.

Johnny Nadéus, Seko: Tack, och framför allt ett stort tack till trafikutskottet för att ni har valt att bjuda in den fackliga organisationen Facket för Service och Kommunikation.

Jag ska inte vara så långrandig. Jag har inte ens några vackra bilder att visa, utan kommer bara att redovisa lite stämningslägen och hur vi från de anställdas sida ser på detta.

Den avgörande orsaken till att vi inte klarar av de problem som finns nu är att det saknas folk som ska utföra arbetet. Det är inte svårare än så. I dag är det 1 500 personer färre som röjer snö jämfört med när Banverket bildades. Hälften av dem som röjde snö när Banverket skapades gör något annat nu. Hur svårt kan det vara?

Ett annat problem är de brister som Banverket har haft vid upprepade tillfällen. Någonting som fick åtminstone mig att gå i taket var det som stod i NST den 1 februari. Banverket går ut och säger att man bara har beställt snö-

röjning på kontorstid. Det är någon pressinformatör som säger att det här är riktigt. Det fanns extra resurser, men eftersom ovädet pågick så länge behövde extraresurserna vila, och då tog resurserna slut onsdag eftermiddag vid 17-tiden.

Om Banverket nu ska beställa produktion av entreprenörer måste man beställa så att man säkerställer tåglägen, säkerställer att man kan hantera att tågen kommer fram. Uppenbarligen har man inte gjort det i Luleå.

Det finns tyvärr andra liknande situationer. Banverket beställer mindre besiktning, som har nämnts här, och mindre linjeröjning. Lövsopning är snart ett glömt kapitel. Det är ett problem som dyker upp på höstarna. De flesta lokala ansvariga vill inte beställa det. Spår- och växelriktning, som man genomför under den varma delen av året, har minskat dramatiskt. Det leder till ett försämrat spårläge. Det här är inte bra. För att uttrycka sig artigt skulle man kunna säga att det finns en gränslös utvecklingspotential i Banverkets ledning.

Någonting som jag inte kan förstå är detta: Inom Banverket tog vi fram en föreskrift och en handbok för hur man ska upphandla. Där slår man fast att när man upphandlar nyinvesteringar ska 80 % av anbudssumman, när man värderar och viktas den, viktas på pris och 20 % på kvalitet. När det är reinvesteringar ska det vara ungefär 50–50. Vid underhåll skulle kvalitet stå för 80 % och priset för 20 %. Detta har aldrig tillämpats vid någon underhållsupphandling i Sverige. Banverket bryter medvetet mot sina egna föreskrifter. Då får man ett underhåll som huvudsakligen bygger på pris, inte på kvalitet. Och då får man det man har ropat efter.

Jag har två små andra förklaringar, eftersom jag själv har jobbat på järnvägen i 25 års tid. De extralok och extravagnar som SJ kunde sätta in tidigare, när man hade ett betydligt större ansvar som tågoperatör, finns inte i dag i den utsträckningen. Det blir svårare att allokera de här resurserna. Det är en automatik av att man har avreglerat järnvägsmarknaden. Det är kammaren ansvarig för. Om SJ ges ett större och tydligare ansvar för att hantera den här frågan är jag övertygad om att det borde gå bättre.

Avslutningsvis: De förändringar som har skett när man har minskat samhällets ansvar, som vi anställda ser det, genom att införa bolagiseringar och konkurrensutsättningar tror vi inte har främjat underhållet på något sätt. De kostnader som man nu har för att hantera upphandling står inte i proportion till den effekt man får. Det har ställts frågor till Banverkets ledning nu och tidigare om att man ska utvärdera det här för att se om effekten av det här sättet att hantera produktionen är bra för järnvägen. Några sådana siffror har inte vi som är anställda sett.

Ordföranden: Jag tackar ytterligare en deltagare. Nu har vi en timme på oss innan Jan-Evert Rådhström avrundar utfrågningen.

Annelie Enochson (kd): Vi har fått in ett antal frågor från allmänheten. Vi ledamöter i trafikutskottet är ganska duktiga på det här med att pendla. Vi kommer från olika delar av Sverige, är vana resenärer och har varit ute vid spåren under de här månaderna och sett själva. Men jag vill ändå läsa upp ett par av de frågor som kommit från dem som har hört av sig.

Staffan Hagelin i Uppsala ställer följande fråga: "Varför går det inte att glykolbespruta tågen, på samma sätt som man gör med flyget för att förhindra isbildning?" Den andra frågan kommer från Hanna Victoria Mörck vid Uppsala studentkår. Hon har ungefär samma fråga: "Vilka moderna lösningar finns till de problem som snö och kyla leder till?" Hon undrar om man till exempel kan bygga in värmeslingor i växlar, skaffa nya kyltåliga material eller på annat sätt få till lösningar på de enkla manuella problem som uppstår i dag.

Sedan har jag en fråga direkt till SJ som gäller de 20 nya tåg för 2 miljarder kronor som ni tänker leverera. De flesta av oss här inne har bilar, och bilar fungerar faktiskt när det är kyla och fuktighet och även när det är ganska mycket snö, om man bara får röjt runt omkring. Men helt plötsligt fungerar inte tågen när det blir fuktigt och så. Jag undrar om de 20 nya tågen för 2 miljarder kronor är vinterväderdeklarerade.

Jan Forsberg, SJ AB: Jag ska försöka svara på åtminstone två av de tre frågorna.

Glykolbesprutning av tåg är lite grann det som jag nämnde tidigare som vi bland annat tittar på. Om det nu ska vara glykol eller vad det nu ska vara får vi återkomma till, för det kräver också att man av miljöskäl måste kunna ta hand om resterna när man har besprutat tåget. Men någonting åt det hållet går sannolikt att göra i kombination med att man måste bygga in underredena på ett sådant sätt att de är bättre skyddade. Det är det vi kommer att undersöka tillsammans med tågtillverkarna som gör de här tågen.

Frågan om värmeslingor i växlar lämnar jag över till Banverket.

Hur pass impregnerade är de nya tågen vad gäller vinterbeständigheten? Jag ställde faktiskt samma fråga till vår leverantör i går, om hur de kunde garantera detta. De säger att dessa tåg är betydligt bättre konstruerade än de tåg som har funnits på den svenska marknaden så här långt. Men de kommer att titta på detta återigen. Är det så att det finns svagheter i det här kommer vi tillsammans med dem att göra tilläggsbeställningar för att redan i fabriken vidta de åtgärder man kan för att minska känsligheten.

Tommy Jonsson, Banverkets leveransdivision: Värmeslingor är precis vad vi har i de mest prioriterade växlar. På 6 500 växlar har vi det nu. Vad vi har gjort i år är att verkligen säkerställa att de fungerar och att allting är i gång, så att värmen verkligen är påslagen och växlar har full funktionalitet.

Det pågår en mycket spännande utvecklingsverksamhet när det gäller hur man kan styra och utveckla ännu mer för att få ännu bättre funktionalitet

tillsammans med forskningen i Luleå. Det kommer ännu mer spännande saker framöver.

Peter Pedersen (v): Jag missade första delen av utfrågningen på grund av en tågförsening på 36 minuter!

Jag tillbringar ungefär en vecka varje år med att sitta på tåget fram och tillbaka mellan Stockholm och Degerfors.

Den diskussion som har varit visar att det handlar om organisation och ekonomi, eller rättare sagt bristen på organisation och ekonomi. På vilket sätt underlättar en fortsatt avreglering, ökad konkurrensutsättning och fler operatörer på spåret möjligheten till samordning av resurser och organisation för att lösa problemen? Är det inte risk att detta kommer att försvåra problemen ytterligare?

Det är alltså fråga om tågförseningar och avreglering.

Om vi går den väg som den nuvarande regeringen väljer, finns det något som indikerar att det underlättar lösningen av problemet med tågförseningarna?

Har inte Banverket äskat om ungefär 2 ½ miljarder mer per år? Då skulle tågförseningarna kunna minskas med 50 %. Tågkompaniets representant sade att problemet finns hela året. Det är inte så att det dyker upp under en viss del av året, men det blir påtagligt just vintertid. Jag tror att den rätta melodin är att avsätta mer medel för bättre organisation så att man kan åtgärda problemen långsiktigt. I stället får tyvärr personalen som försöker hugga bort is efter växlarna eller konduktörerna på tågen ta all kritik. Egentligen handlar det om att ändra den resursfördelning och organisation som vi politiskt har bestämt.

På vilket sätt kan man säga att avreglering och konkurrensutsättning bidrar till problemets lösning?

Jan Forsberg, SJ AB: Jag känner mig manad att i alla fall ha en synpunkt.

Vår uppfattning är att avregleringen över huvud taget inte löser problemet med tågförseningarna. Jag tror att vi ska vara glada över att vi inte har en avreglerad situation en dag som denna, där kanske fem stora järnvägsoperatörer ska trängas både på bangårdar och i verkstäder för att få sina tåg avisade. Avregleringen löser inte vare sig det eller mycket annat.

Med den brist på spår som nu råder går det mycket väl att få in fem nya operatörer, men man kommer inte som resenär att få fler tåg eftersom det inte kommer att kunna gå fler tåg. Det blir bara krångligare, vilket kräver mer samordning. För resenärerna blir det – i alla fall kortsiktigt – sannolikt betydligt rörigare.

Lars Yngström, Branschföreningen Tågoperatörerna: Avreglering eller inte – men organisation är viktigt. Som ett mindre järnvägsföretag anser vi att det är en fördel, som jag sade inledningsvis, att ha ett verksamhetsnära perspektiv, att i dialog med spårinnehavaren, Banverket, punktmarkera sina tåg och hela

tiden följa upp eventuella avvikelser. Om det ska fungera i en avreglerad värld är det mycket fråga om attityd, det vill säga att det hela måste genomsyras av samarbete. Ett nyckelord för att det ska fungera är att alla företag i branschen samarbetar.

Minoo Akhtarzand, Banverket: Jag tänkte kommentera frågan om avregleringen. Det är klart att den kommer att ställa till i fråga om tågforseningar med tanke på den bild vi ser i början. Avregleringen har en annan sida, och det gäller alla avregleringar. Precis som vi hörde av Tågkompaniet – ett annat företag som säkert är intresserat av att köra på järnväg med persontrafik – handlar det om servicen. Servicen finns med i de frågor som vi har sett. Problemet med tågforseningar kommer inte att lösas enbart med hjälp av avreglering. Vi håller på att förbereda för den frågan. Precis som Jan säger kommer det naturligtvis att ställa till problem i början.

Jag skulle vilja att vi får möjlighet, speciellt Tommy, att förklara det Mats och Johnny har nämnt. Frågan är mycket riktad till leverans och historiskt runt resursfrågan och organisation.

Avregleringen handlar om servicen. När det finns fler kan man ställa högre krav. Störningsfrågan är en helt annan fråga. Den måste vi jobba med. Där är det viktigt att ta ett gemensamt ansvar. Vi löser inte problemet genom att kasta pil på varandra. Vi måste ta ett gemensamt ansvar. Vi har ett ansvar, men det är ett delat ansvar. Det är viktigt att hela tiden vara medveten om det.

Mats Gustafsson, Tågkompaniet: En avreglerad situation kommer att bygga på att man måste överträffa sina kunders förväntningar för att behålla deras förtroende. Om det bara finns en aktör behöver man bara leverera det man levererar, och sedan får kunderna göra som de vill. De har inget val.

Det är en fråga om inställning. Man kan se möjligheter eller man kan se problem. Om man väljer att se problem finns det 100 miljoner problem med en avreglering. Det är dessutom lättast att hitta problem. Resurserna för att hitta problemen finns eftersom alla är oerhört engagerade att göra det. Det är färre som ser möjligheter. De kunder som under den här perioden och under resten av året är hårt drabbade av de brister som finns i branschen har inget att välja på. Kliv på och åk eller låt bli! I en avreglerad situation finns det möjlighet att välja genom att rösta med fötterna. Det kommer på sikt att vara bra för branschen och för kunderna.

Tommy Jonsson, Banverkets leveransdivision: Vi har blivit anklagade för att inte ha en bra organisation för att driftleda våra tåg eller underhålla våra spår.

Vi har faktiskt tittat på hur vi ska använda våra pengar – skattepengar – på mest effektiva sätt. Hur ska vi få en rationalisering som innebär att vi får ut mer ur varje skattekrona? Det har naturligtvis inneburit att vi har fått titta över bland annat vår egen bemanning, som vi tycker själva är av högst lämplig omfattning. Jag delar inte alls Tågkompaniets uppfattning att vi ska ha fler

personer på våra driftscentraler. Det skulle bli ännu mer rörigt. Dessutom har vi gjort en omfattande konkurrensutsättning på underhållssidan för att få ut mer verksamhet för de pengar vi använder. Vi har faktiskt sänkt kostnaderna med 30 % och får ut minst lika mycket underhåll för de pengarna som tidigare.

Karin Svensson Smith (mp): Vi öppnade en stormflod när vi bad människor i Sverige att tycka till om tågtrafiken. Vi har haft mycket att läsa i trafikutskottet med alla klagomål och synpunkter. Från Miljöpartiets sida delar vi verkligen den irritation som kollektivtrafikanterna i dag visar mot bristerna i tågtrafiken.

De förväntar sig att vi ska ordna detta. De förväntar sig att politiken är ansvarig för att järnvägen ska fungera, och det gör de med rätta. Spåren är 100 % statliga. SJ är 100 % statligt ägd. Vi skriver bolagsordningen för SJ.

Det stämmer att det är ovanligt mycket snö nu, men det finns faktiskt län-der med mer snö där tågtrafiken fungerar bättre. Vissa av oss i trafikutskottet har alldeles nyligen varit i Schweiz. Jag har två frågor till Jan Forsberg med anledning av vad vi såg när vi var i Schweiz.

I Schweiz finns en integrerad tågtrafik. Det är inte tal om att tåg företaget ska dela ut vinst till staten. Det är det enda vi kräver av er. Det finns inget i er bolagsordning annat än att ni ska ge en avkastning och sedan dela ut vinst till staten. Där har tågoperatören – staten sköter det mesta – i uppdrag att sköta det hela så att resenärerna är nöjda. Det kunde vi se att de var. I Schweiz lägger man mycket pengar på att bygga ut spår. Vi kunde inte se problem med konkurrens eller brist på tåg eftersom det satsas så mycket pengar för att järnvägen ska fungera. Man uppfattade att det var i allmänhetens intresse.

Med anledning av detta har jag några frågor till Jan Forsberg. Vad har SJ för synpunkt på det förslag till åtgärdsplanering som ligger nu? Enligt regeringen ska minst 50 % satsas på väg, bland annat en ny motorväg i Stockholm för 27 miljarder kronor. Järnvägsanslagen ska jämfört med tidigare få mindre andel av investeringarna inför framtiden. Är de anslagen tillräckliga för att SJ inte igen ska behöva få problem med förseningar och missnöjda resenärer?

Hur kommer SJ att påverkas? Blir det lättare eller svårare för SJ att sköta sitt uppdrag när staten höjer banavgifterna? Enligt regeringen har man för avsikt att fördubbla banavgifterna inom en fyraårsperiod. Blir det svårare eller lättare för er att tillgodose kunderna och hålla biljettpriserna nere?

Jan Forsberg, SJ AB: Är anslagen tillräckliga eller inte? Jag tror att vi redan har besvarat den frågan. Vår uppfattning är att det satsas fortsatt alldeles för lite pengar i förhållande till de behov som existerar. Om vi ska få en infrastruktur som fungerar på det sätt som vi och de som reser förväntar sig krävs det mycket mer. Dessutom måste det ske en utbyggnad, men det förutsätter att man kan underhålla det man har – som jag sade tidigare.

Om banavgifterna fördubblas, blir det lättare att sköta vårt uppdrag? Jag ser egentligen inte riktigt kopplingen mellan det ena och det andra. Om banavgifterna fördubblas har vi sagt att det kan vara förnuftigt om de pengarna satsas i infrastrukturen och inte går till att reducera motsvarande anslag som i dag finns.

Vi tycker att det är okej med fördubblade banavgifter om vi ser att de används till spårförbättringar. Varför tycker vi det? Jo, därför att vi tror att det minskar våra kvalitetsbristkostnader och skapar förmåga att leverera en bättre service till våra kunder. Vi är gärna med och på ett rimligt sätt bidrar till att kvaliteten i spåranläggningarna höjs med hjälp av bland annat avgifter.

Minoo Akhtarzand, Banverket: Jag tänkte säga något om banavgifter. Det är precis som Jan säger. Banavgifterna i Sverige i dag är totalt 500 miljoner kronor. Banverkets verksamhetsvolym förra året totalt var 22 miljarder kronor. Det är faktiskt en liten del. Det intressanta är att vi i Banverket tycker att om banavgifter ska höjas, vilket ska göras som planerat till 2013, ska de satsas på underhåll i systemet, precis som Jan vill och som de andra järnvägsföretagen vill. Vi har i den nationella planen totalt 15,6 miljarder kronor, utöver de 64 miljarderna. Det är totalt 79,6 miljarder kronor som ska satsas på underhåll. Banavgifterna är en stor del i detta.

Vi har kommit överens med järnvägsföretagen om hur vi ska höja, på vilket sätt, och vi har gjort en noggrann analys av hur höjningarna ska slå för respektive företag och vi har beaktat konsekvenserna.

Lars Yngström, Branschföreningen Tågoperatörerna: När det gäller fördubbling av banavgifter ska man på godstrafiksidan vara medveten om att det kan rubba balansen mellan gummihjul och stålhjul, samtidigt som man bedriver prov med ökade axellaster på gummihjulssidan. Det kan tyvärr dra åt två olika håll.

Ordföranden: Nu börjar vi om med en ny runda mellan partierna. Alla får möjlighet att ställa omfattande frågor. Vi kanske hinner en hel sväng till.

Christina Axelsson (s): Vi är många som kan vittna om tågförseningar, inte minst här i Stockholm för alla pendlare. Det är inte bara tågen som kommer för sent. Det är dagligen fråga om tusentals människor. Det är folk som ska till jobbet, det är mammor och pappor som ska hämta på förskolan och det är ungdomar som ska till skolan.

Förseningarna kostar människor tid, de kostar människor pengar och de kostar en massa energi. Jag kan hålla med generaldirektören för Banverket som säger att det inte är acceptabelt. Av de frågor som vi har fått in tror jag inte att de är riktigt nöjda och tycker att det är acceptabelt med svaret angående informationen, det vill säga att den ska uppgraderas de närmaste åren och

att det diskuteras om den ska läggas över på någon annan. Både Fredrick Beste och Antje Lammers Åström från Stuvsta har ställt frågor om informationen till oss i trafikutskottet. De vill båda veta vad man gör här och nu. Det är faktiskt nu det är vinter. Det kommer mer snö enligt SMHI. Hur tänker man klara det?

Jag blir också orolig när jag hör Sekos representant beskriva hur det fattas folk. Kommer man att se till att det finns folk nästa gång det kommer ett rejält snöoväder?

Det var glädjande att höra om Tågkompaniets resegaranti. Kommer SJ att följa efter och förbättra den garanti som i dag finns?

Tommy Jonsson, Banverkets leveransdivision: Vad gäller trafikinformation kan vi bara konstatera att vi inte har klarat av att hålla våra system i gång under störningstillfället. Flera gånger under januari månad när vi körde så många tåg så mycket försenade var det en stor informationsmängd som skulle hanteras i systemet. Trots att vi har kört systemet i tio års tid blev det överbelastning, och det gick ned. Ganska omgående har vi fixat till så att det är åtminstone hyfsat i gång. Det ska inte vara några sådana bekymmer nu. Vi har ett utbytesprogram som börjar redan i höst. Systemet ska ersättas med ett väsentligt mycket bättre system än i dag. Det är på gång inför nästa vinter.

Vad gäller personal är det viktigt att veta att för att jobba i spåret måste man vara behörig. Man måste utbilda sig till att jobba i spår. Det är naturligtvis både en arbetsmiljö- och en trafiksäkerhetsfråga. Det går inte att säga att det ska vara fler folk ute i spårområdet, utan det handlar om att ha en stor grupp av entreprenörer som är beredda att jobba med den typen av arbetsuppgifter när det kommer snö. Det sker genom att ha en ordinarie styrka som i vanliga fall jobbar med förebyggande underhåll som kan användas under de extrema förhållandena. Då måste det finnas mer slantar för att kunna jobba med det förebyggande underhållet. Det är så vi försöker styra det hela så att det ska bli så effektivt som möjligt. Det går inte att ha några standbystyrkor som står och bara väntar på att få hjälpa till att få sopa i våra växlar.

Ordföranden: Frågan om resegaranti kanske faller på Jan.

Jan Forsberg, SJ AB: Ja. Vi hade fram till oktober i fjol förmodligen en av de mest omfattande restidsgarantier som finns i hela vårt trafiksystem. Man fick en ny resa om vi var 20 minuter sena. Det uppskattades inte riktigt såsom vi hade trott. Klagomålet var att man inte vill ha nya gratisresor utan man vill ha tåg som går i tid och kontanter.

Med den nya EU-lagstiftningen sade vi att vi nu förändrar detta, går ifrån det vi hade, startar med det som EU har ställt som riktlinje till att börja med. Med det som bas kommer vi att bygga upp en ny restidsgaranti där vi ska försöka kombinera kontanter och ersättning på ett sätt som både tillgodoser de

som pendlar, det vill säga de som reser en halvtimme upp till en timme, och även de som reser längre, men på ett sätt som går att hantera. Innan sommaren kommer vi att presentera hur det ska se ut.

Malin Löfsjögård (m): För mig är resenärsperspektivet det centrala. Jag vill faktiskt tacka Mats Gustafsson på Tågkompaniet som så tydligt pekar ut resenärerna. Det är därför vi har tågen och spåren.

Vi ska också ställa korta frågor och få korta svar. Nu har ni redan berört resenärsgarantin. Jag tycker att den är intressant. Vad EU har lagt fram är minimikrav. Det finns ingenting som säger att SJ måste backa bakåt utifrån det som har funnits tidigare. Här kan SJ gå framåt, vara tydligare och verkligen se till resenärsperspektivet.

Jag har därför en kort och direkt fråga till Jan Forsberg: Nu när ni ser över ersättningssystemet och ersättningsnivåerna, kommer SJ att höja ersättningsnivåerna?

Jan Forsberg, SJ AB: Svaret är ja.

Ordföranden: Det var det mest exemplariska fråga och svar vi har haft här, även om de andra också har varit intressanta.

Gunnel Wallin (c): Det har varit en diskussion om att använda dagens teknik för att förbättra logistiken. Det är viktigt. Men alla dessa parter måste också kunna samverka. Samverkan är viktig, och då måste det finnas en god logistik.

Ett annat begrepp är också konkurrens på lika villkor. Här har nämnts mycket om persontrafik. Vi har inte nämnt godstrafiken. Hur ser det ut med tanke på näringslivets krav på just in time-leveranser? Hur har man skött prioriteringar på spåren och mellan olika driftsaktörer?

Jag blev förvånad när jag väntade på ett tåg och såg informationen om att tågen var inställda på grund av personalbrist. Det var mitt i den häftiga diskussionen om sysselsättningen i Sverige.

Tommy Jonsson, Banverkets leveransdivision: Vad gäller prioriteringar kan vi konstatera, precis som jag sade i mitt inledningsanförande, att även om resenärerna hörs mycket hörs det inte särskilt mycket från våra godstransportköpare och godstransportföretag. Men det är exakt samma fenomen på godssidan. Vi har haft riktigt stora störningar vad gäller Banverkets förmåga att snöröja på både bangårdar och linjer och på grund av att fordonen faktiskt slits, vagnar och liknande. Det gör att vi har exakt samma fenomen på godstrafiksidan. Tyvärr är det så.

Då blir det en fråga om prioriteringar. Även här får vi titta i efterhand och se på om vi har hanterat detta på ett klokt och bra sätt. Vi hör från järnvägsföretagen att de tycker att de har blivit nedprioriterade. Vi har inte riktigt sett det, men vi ska göra en undersökning för att se om vi verkligen prioriterar på ett korrekt sätt under sådana förhållanden. Det finns en risk att resenärsstörmarna som hörs också påverkar vår personal. Det är alldeles uppenbart att det är så.

Jan Forsberg, SJ AB: Låt mig svara på frågan om att det är inställt på grund av personalbrist. Svaret är egentligen nej. Jag har också sett att det har stått så på informationstavlorna. Det är i grunden fel. Det där diskuterar vi med Banverket. Den information som kablats ut är naturligtvis den information som vi ger, men i det här fallet är den faktiskt felaktig. Det kommer vi tillsammans att rätta till.

Men ibland kan det bli så att när trafiken blir så kaotisk får inte till exempel förare eller ombordpersonal sin nattvila. De har jobbat så mycket övertid att deras arbetstid har tagit slut. Då kan det ibland bli så att när man sedan startar på morgonen kan det bli personalbrist. Men generellt sett är det inte personalbrist.

Nina Larsson (fp): Det var glädjande att höra om Tågkompaniets ersättningsystem. Jag tycker att det är glädjande att höra att det finns olika tågforetag som kan driva utvecklingen framåt. Jag ser också möjligheterna. Många av de frågor vi har fått in handlar om servicebiten. Det är många resenärer som är besvikna på att ombordpersonal springer och gömmer sig och inte vill hantera informationen. Jag tror verkligen att servicearbetet kan drivas framåt.

Du pekade på några brister när det gäller konkurrensen inom underleverantörsområdet. Vad finns för att bejaka den strukturomvandlingen du var inne på, till exempel konkurrenslagstiftning? Finns det några sådana brister som du anser att vi kan ta tag i?

Mats Gustafsson, Tågkompaniet: På underhållssidan valde man i samband med att man styckade upp SJ och bolagiserade underhållsverksamheten att inte göra något åt det faktum att SJ hade ensamrätt och besittningsrätt till de lokaler som fanns. Det tåget är passerat. Man skulle ha tänkt efter före, så hade vi varit i en annan situation nu.

Det finns naturligtvis åtgärder att vidta. Man kan tänka sig att underlätta för fler aktörer att träda in. Det stora hindret är tillgången till terminalspår och lokaler, verkstäder, med spåranslutning. Det är en hög tröskel kostnadsmässigt att göra ett inträde på den marknad som underhåll av spårfordon innebär. Av det skälet finns ett fåtal leverantörer och en liten marknad. De leverantörer som finns värnar om den marknadsandel de har. De facto delar man marknaden mellan sig geografiskt. Om man ska ha underhåll på en viss ort finns det en att vända sig till – punkt slut. Där kan man tänka sig att titta på möjlighe-

terna att öka utbudet på till exempel tillgängliga lokaler. Det skulle också kunna bidra till att lösa problemen med avisning och annat som uppstår vid sådana här tillfällen, det vill säga någon form av försäkring som gör att man klarar situationer som uppstår på ett bättre sätt.

Ingemar Vänerlov (kd): Även jag tycker att vi har fått bra information i dag. Det har säkert lett till att vi har fått större förståelse för de problem som uppstår.

Har ni gjort studiebesök i andra länder med typiskt vinterklimat, t.ex. våra grannländer Norge, Finland, Nordamerika? Vi hörde tidigare om Schweiz. Vad har det lett till? Har ni funnit att ni har kunnat plocka upp något där som kan användas i vårt land?

Någon pratade om Vinterutredningen, som gjordes i början av 2000-talet. Det hade varit en snö vinter då. Den senaste snö vintern vi hade var 2006. Då var det ganska mycket snö. Någon sade att de flesta förbättringsåtgärder som Vinterutredningen föreslog är i dag genomförda, men tydligen inte alla. Vilka är kvar att genomföra? När de genomförs, kommer vi då att ha ett bra järnvägssystem på vintern?

Det har pratats om information. Jag tänker på information för de funktionshindrade. Där upplever jag att det finns brister i dag. De ser ofta dåligt och hör dåligt. De kan ha stora problem med till exempel rullstolar. Kommer de nya tågen att vara förbättrade för funktionshindrade?

Min sista fråga rör vänthallar. Ibland händer det att tågen inte kommer fram i tid och man får stå och vänta. Jag har själv stått på Herrljunga station och väntat en sen kväll i regn under ett paraply därför att vänthallen var stängd. Går det att se till att vänthallen är öppen åtminstone när tågen inte kommer fram i tid och man måste vänta på en ersättningsbuss?

Ordföranden: Det är en i högsta grad konkret fråga.

Tommy Jonsson, Banverkets leveransdivision: Det var jag som pratade om de 74 punkterna, varav de allra flesta var åtgärdade inför den här vintern.

Det är två viktiga bitar som faktiskt inte var med, nämligen järnvägsföretagens ambition att införa autodrop. Det gäller strömvatagaren på lokets tak som sluter mot kontaktledningen. Den ska ramla ned automatiskt i stället för att riva ned kontaktledningen. Det programmet har inte genomförts alls i den omfattning som var tänkt. Det andra gäller det du pekade på, nämligen att ha öppet på stationerna även när tågen är försenade, så att inte väntsalen låses klockan sex när folk står på plattformen klockan sju. De ska kunna gå in och vänta. Ansvar ligger på Jernhusen. Det är de två konkreta viktiga punkterna som vi faktiskt inte har lyckats med bland de 74 punkterna. De återstår till nästa vinter.

Sedan var det frågan om studiebesök. Vi har tagit många idéer från hur Schweiz hanterar sin vinterberedskapsplanering, trafikreduceringsplaner och så vidare. Jag kan också konstatera att man i Schweiz satsar tre gånger så mycket på järnvägstrafiken per invånare som vi gör i Sverige. De har ungefär 50 % dubbelspår mot Sveriges 18 %. Schweiz är dessutom ett kompakt land, befolkat just utefter de stråk som järnvägsspåren går. Det går inte riktigt att jämföra Schweiz och Sverige i alla lägen. Men vi har tagit idéer därifrån.

Norge har haft exakt samma bekymmer som vi. Jag kollade med Jernbaneverket i går, och de har haft en extrem vinter i Norge med stora störningar i tågtrafiken i Oslo – tyvärr.

Peter Pedersen (v): Om vi ska klara de klimatmål som vi har satt upp som absolut nödvändiga anser väl de flesta att det krävs åtgärder som gör att fler människor väljer att resa kollektivt, att vi alltså kan öka kollektivresandeandelen. Då håller det inte med de här tågförseeningarna eller övriga förseeningar. Min fråga till Banverket och Seko, även SJ kan vara med, är: Vad är er konkreta, enskilt absolut viktigaste åtgärd för att vi ska komma till rätta med de här problemen och därmed få fler nöjda resenärer och fler som väljer att resa kollektivt? Vilken är den enskilt viktigaste åtgärden?

När det gäller personalbrist vill jag vända mig till Jan Forsberg. Det är självklart att man ska upprätthålla de arbetsvillkor som finns. Men om man som lokförare går och lägger sig på hotellet sent en natt och vet att nu kommer jag inte att få min nattsömn som gör att jag kan åka i väg till Arvika tidigt på morgonen, borde det inte gå ut information om att det i så fall krävs en ny lokförare eller ges information till dem som ska resa så att man slipper ha ett antal hundra resenärer som står på perrongen och väntar på det tåg som inte kommer. Man visste så att säga redan kvällen innan att det skulle ställas in.

Minoo Akhtarzand, Banverket: Det finns faktiskt ett antal konkreta saker som vi behöver göra för att komma dit vi ska, det vill säga att öka antalet resande med kollektivtrafiken och uppnå miljömålen. Som jag nämnde behöver vi komma åt flaskhalsar i systemet. Det finns fortfarande en del sådana och vi behöver åtgärda dem. Vi behöver se till att det system vi har förbättras kontinuerligt med hjälp av årligt och planerat underhåll och att vi gör kloka val.

Sedan behöver vi faktiskt satsa på reinvesteringar, som jag också nämnde. Där behöver vi se till att byta ut delar av flaskhalsarna i det befintliga nätet. Samtidigt behöver vi, för att kunna komma till det här höga målet, färdigställa det vi har börjat bygga – det är väldigt många projekt – men också satsa på nya. Då tycker jag att det är väldigt viktigt att förkorta planeringsprocesserna. Det är ett politiskt beslut. Jag ser verkligen fram mot den utredning som är tillsatt och ska vara klar till hösten. Det är oerhört viktigt. Vi måste se till att kunna bygga mycket snabbare än vi gör i dag. Fyra fem år för planeringsprocessen är inte acceptabelt.

Johnny Nadérus, Seko: Jag skulle ge ett svar, men jag tillåter mig två. Det första är att jag tror att det är alldeles utmärkt att riksdagen har beslutat om ett gemensamt trafikverk som har ett övergripande ansvar för hur transportsystemet ska se ut. Det är glädjande.

Det andra tycker jag att Jan Forsberg redan har tagit upp när han påvisade att Sverige har den näst lägsta satsningen på drift och underhåll. Det är en skam för oss. Det måste vara mycket tydligare satsningar och en betydligt mer stringent uppföljning från trafikutskottets sida av hur dessa medel hantearas.

Jan Forsberg, SJ AB: Låt mig först bara svara kort på Ingemars fråga: Är de nya tågen handikappanpassade på ett bättre sätt? Svaret är ja. Vi har på de nya tågen dubbelt så många rullstolsplatser till exempel och vi har också punktskrift vid varje säte för att på bästa sätt kunna hjälpa de funktionshindrade.

Sedan vill jag komma tillbaka till Peters fråga, om man inte vet innan att arbetstiden går ut. Jo, det vet man. I de flesta fall fungerar det, men ibland klickar kommunikationen mellan planering och den som är ombord. Där har vi ett hemarbete att göra.

Lars Yngström, Branschföreningen Tågoperatörerna: Frågan var inte riktad till oss tågoperatörer, men det som krävs för att resenärer och gods ska komma fram i tid är helt enkelt att järnvägsnätet byggs ut, flaskhalsar generellt. Jan Forsberg visade på hundraprocentigt kapacitetsutnyttjande. Det bör kanske inte vara mer än 80 % för att man ska ha återställningsförmåga.

Ingemar Vänerlöv med flera har funderat på vad det är som är så speciellt med den här vintern som gör det extra besvärligt. En utmaning är väl att det har varit mycket kallt i hela landet. Tidigare har järnvägsföretag, framför allt de stora nationella företagen, kunnat snurra runt sina lok och vagnar från norra till södra Sverige. När de har kommit till södra Sverige har de alltså avisats. Nu har inte den möjligheten funnits. Därför är det extra viktigt med lokaler för avisning.

Karin Svensson Smith (mp): Jag har två korta frågor. Den ena till Banverkets generaldirektör och den andra till Seko.

Vi har pratat lite om de funktionshindrade. De har ju ännu svårare än vi ”fullsinnade” att åka kollektivt när det blir snö och besvärligt. Vi i Skåne har ju begåvats med konkurrenter till SJ när det gäller trafiken mellan Malmö och Stockholm. En god vän till mig som brukar åka med SJ och har gjort det i många år – han gillar att åka tåg – ringde för att beställa en biljett hos SJ:s nya konkurrent. Då fick han veta att han inte var välkommen: Vi har ingen möjlighet att ta emot rullstolar. Vi kör med gamla tåg och då får man inte plats med rullstolar. SJ har det, men konkurrenten har det inte.

Min fråga riktar jag till Minoo. Vi har här i riksdagen bestämt att de som är funktionshindrade ska få större tillgång till transportsystemet. De ska ha

samma rättigheter som vi ”fullsinnade”. Hur kan det komma sig att ni vid en upphandling av trafik ger dem tillstånd att använda våra spår när de samtidigt inskränker människors möjligheter att åka tåg? Det är min ena fråga.

Den andra frågan går till Seko. Vi lärde oss något i Schweiz. Det finns ju inte ett generellt ointresse för vinstdrivande verksamhet i Schweiz, det har de ju inte utmärkt sig för, men de sade väldigt tydligt att när det gäller tågtrafik måste samhällsintresset gå före det privata vinstintresset därför att människor ska vara nöjda. De ska kunna ta tåget som alternativ till bilen för att vi ska klara klimatmål och annat. Har Seko någon generell uppfattning om samhällsintresse i stället för vinstintresse? Vi kan notera att Jernhusen är ett eget bolag. Deras instruktion är att avleverera vinst till staten snarare än att hålla järnvägsstationerna öppna så att resenärerna får tillgång till dem.

Minoo Akhtarzand, Banverket: Jag kan ta frågan om resan från Stockholm till Malmö. Jag utgår från att det är Veolia AB du hänvisar till. För min del vill jag till att börja med verkligen beklaga, för jag har en jättestark känsla för funktionshinder och deras behov. Men när det gäller tågen skulle jag vilja säga att det inte är Banverket som beviljar just det tillståndet. Det är Transportstyrelsen som gör det.

Johnny Nadérus, Seko: Seko har en entydig uppfattning i den frågan, nämligen att samhällsintresset självklart är överordnat det privata intresset. Det är beklagligt, tycker jag, att de satsningar som riksdagen beslutar inte resulterar i underhåll och förnyelse av järnvägsnätet. När det tidigare har uppstått vinster i en viss del av Banverket har man fört tillbaka dem till myndigheten Banverket för att kunna öka investeringar och liknande. Detta har man fråntagit sig rätten till i och med att man bolagiserat delar av myndigheten. Det leder till att de satsningar som riksdagen vill genomföra inte får genomslag fullt ut för våra transportsystem.

Claes-Göran Brandin (s): Jan Forsberg sade inledningsvis att man inte har möjlighet att få tågen upptinade. Det finns inga lokaler. Du sade samtidigt att om ingen annan bygger verkstäder eller lokaler där vi kan avisa våra tåg får vi själva göra det. Det är bara på det viset att om nio tio månader har vi vinter igen. Förmodligen kommer det också att bli snö. Förmodligen kommer tågen att bli nedisade. Jag menar att det är hög tid att sätta i gång detta arbete. Nu går det inte att säga att om ingen annan gör det gör eventuellt vi det. Nu måste någon ta tag i detta.

Då är frågan också: Hur är samarbetet med Jernhusen? Det finns ändå verkstäder utefter våra spår som man kan använda. Hur är samarbetet med Jernhusen? Nu brådskar det, så att vi inte sitter i den här situationen nästa vinter också. Jag tänker inte vara med, men det kanske finns andra som kommer att vara med då.

Ordföranden: Du kanske åker tåg. Man vet aldrig.

Jan Forsberg, SJ AB: Jag ska försöka svara på frågan delvis. Visst är det så att det brådskar och att det måste ske här och nu. Ändå är det så att det egentligen inte är vår uppgift att bygga vare sig verkstadslokaler eller avisningslokaler. Jernhusen ska ju tillhandahålla de här bitarna, samtidigt som det naturligtvis kräver ett samarbete mellan operatörer och Jernhusen. Vi har ett samarbete. Vi har ett ganska hyggligt samarbete. Däremot har vi ibland lite olika intressen.

Det som kolliderar just i de här depåområdena, tycker jag, är att Jernhusens intresse är att bedriva sin verksamhet med maximal vinst utifrån att man driver både kommersiella fastigheter och fastigheter som är knutna till järnvägsdriften. Vår uppfattning – det har vi också svarat till regeringen – är att de här två uppgifterna inte är förenliga med varandra. Om Jernhusens uppgift ska vara kommersiella fastigheter, fint, då ska de ägna sig åt detta. Det andra, som hör järnvägen till, tycker jag borde gå in i det nya Trafikverket. Det svaret har vi också gett regeringen. Man behöver skilja de här två sakerna åt så att järnvägstrafiken blir herre över sin egen bakgård.

Minoo Akhtarzand, Banverket: Jag vill bara säga att i det sista som Jan sade instämmer vi.

Sten Bergheden (m): Jag har två korta frågor. Det handlar först och främst om att resenärerna nu tvingas vara på tåget ett antal timmar mer än planerat på grund av förseningar och stillastående och att det ofta är så att toaletterna inte heller fungerar. Då är frågan: Beror även de trasiga toaletterna på snökaoset, eller kan man höja nivån på skötseln av dem för att de ska fungera så att folk kan klara av situationen?

Den andra frågan utgår från att Jan Forsberg pratar om de 20 nya tågen. Han hade ringt ned till dem de hade köpt dem av och frågat om de var snösäkra. Då blir den naturliga frågan: Ingick det inte tydligt i upphandlingen att de ska klara svenskt klimat?

Jan Forsberg, SJ AB: Vi börjar med frågan om toaletterna. Det är så att underredet på de tåg som vi har inte är inbyggt, vilket betyder att när det sitter 20–30 ton is där så fryser kompressorer och allt vad som också hör toaletter till. Det gör att de funktionerna slås ut. Det är beklagligt och det är helt oacceptabelt. Det här är en av de saker som vi tillsammans med tillverkarna måste åtgärda ganska så omedelbart.

Sedan ringde jag i och för sig inte till tågtillverkaren utan vi hade ett möte mellan fyra ögon. Jag kan inte svara ett entydigt ja på din fråga om tågen är Skandinavienanpassade i tillräckligt hög utsträckning. Det finns ju en järnvägsstandard i Europa och sedan får man förhålla sig till den. Men som jag

nämnde tidigare har vi tagit upp den här frågeställningen, och svaret är att de är betydligt bättre rustade än tidigare tåg. Om de är tillräckligt rustade för att klara den här typen av väderlekssituation skulle de gå tillbaka och kontrollera och återkomma till oss så fort som möjligt.

Sven Bergström (c): Snöröjningen har vi pratat mycket om, och den har förekommit i väldigt många av de frågor som vi har fått in till trafikutskottet. Jag tror att det var Lars Yngström som sade att det köptes in 20 tåg för att sköta snöröjningen 1969/70, varav bara tio är kvar. Är det så, och hur kan det komma sig? Det är den ena frågan.

Den andra frågan ställer jag därför att vi har fått ett påpekande från Christer Södergren att Hallsbergs rangerbangård är så illa byggd att man inte kan använda vanliga hjullastare för att snöröja. Det tar i stället dubbelt eller tre fyra gånger så lång tid. Är det så illa, och vad gör Banverket för att komma åt detta?

När det gäller underhållet välkomnar vi att alla påpekar bristerna. Alla som sitter i trafikutskottet skulle gärna ha mer pengar för att förbättra situationen. Vi vet, som jag tror att det var Jan Forsberg som pekade på, att Europeiska järnvägsunionen har påpekat att vi har varit sämst i klassen. Nu är vi möjligen näst sämst. Vi har, som Minoo sade, ökat beloppet från 7,4 till 12,6 miljarder kronor under den här treårsperioden, men jag tror att vi är ense i utskottet om att vi behöver ha fortsatt höga ambitioner för att ta igen det eftersatta underhållet.

Tommy Jonsson, Banverkets leveransdivision: Vad gäller snöplogar var jag naturligtvis tvungen att kolla innan vi gick hit. Vi har tolv stycken som är verksamma av dem som byggdes för 40 år sedan. De används i väldigt liten utsträckning. Det används andra maskiner för att just linjeröja. Det där måste vi titta på. Vi vet att detta är en bidragande orsak till den isbildning som kan uppstå under fordon, men bara en bidragande del. Det är inte lösningen på det problemet, men det kan vara en effekt som skulle kunna lindra i alla fall. Vi ska titta mer på hur vi ska göra, om vi ska använda de här gamla fordonen eller om vi ska göra på något annat sätt. Det finns i dag med i alla våra underhållskontrakt att man ska röja utmed linjen, men den här vintern har vi faktiskt också fått prioritera vad som är viktigast.

Bangården i Hallsberg byggdes för fem sex år sedan med ny, modern utrustning för att kunna bromsa vagnarna när de rullar ned över vallen. Det visar sig att det faktiskt är väldigt omständligt att snöröja där. De tidigare åren har vi haft bekymmer, men nu blev det ett extremt läge. Vi måste titta över detta och göra på annat sätt. Den nya, fina bromsanläggning som vi har är inte riktigt anpassad för att klara den här typen av snömängder, tyvärr.

Minoo Akhtarzand, Banverket: Jag tänkte lite grann kommentera en förstärkning av underhållet som vi har nämnt tidigare. Det är helt riktigt att den un-

dersökning som har gjorts i Europa visar att Sverige ligger näst sämst när det gäller satsningar, som Jan sade. Däremot är det viktigt att komma ihåg, innan jag säger vad jag tycker, att Sverige ändå är det absolut mest effektiva landet när det gäller hantering av både de medel och de resurser som man har när det gäller satsningar i järnvägssystemet. Det gäller hela branschen.

Däremot behöver vi självklart ha mer pengar. Vi måste satsa mer i underhåll, i reinvesteringar och annat när det gäller järnvägen. En av orsakerna till att vi sitter här i dag är att intresset är väldigt stort. För att vi ska kunna leva upp till de önskemål och krav som resenärer, transportköpare, med flera har måste vi fortsätta att, som vi har gjort under de här åren, satsa mycket mer på underhåll. Det ska öka successivt för att vi inte ska vara näst sämst. Det är inte heller godtagbart.

Annelie Enochson (kd): Fru ordförande! Resenärsperspektivet är absolut det viktigaste. Det är därför vi sitter här och är så engagerade. Jag tror att svenska tågresenärer är några av de mest tåliga i världen, eftersom vi har sådana enorma problem.

Vi pratar om handikappade. DHR har också kommit in med synpunkter. Det är som så att när tågen väl kommer kan det hända att de inte är utrustade för att ta rullstolar. Det kan vara ett problem. Det är en viktig del att man verkligen tänker på de handikappade och utifrån ett resenärsperspektiv gör tågen tillgängliga för alla.

Sten var inne på korglutningar som inte fungerar, lok som får starta om, tvålvagn som är slut, dörrar som inte kan stängas, toa som inte fungerar och så vidare. Om det nu är så att det är 20–30 ton is under tågen och det tar fyra–åtta timmar att avisa dem, kan man inte under denna tid också åtgärda alla de andra problemen så att man inte bara tar bort isen utan verkligen går igenom och ser till att tågen fungerar för oss tålmodiga resenärer.

Sedan har jag en fråga igen till SJ. Den gäller de nya tågen som man inte var riktigt säker på var Skandinavienanpassade. Då får man se till att tillfoga detta. Ni kan inte köpa tåg för 2 miljarder kronor som inte är anpassade för denna väderlek. I så fall måste man föra in någon ny klausul. Det här verkar inte rimligt.

Jan Forsberg, SJ AB: När det gäller de funktionshindrade har vi som sagt var ett löpande samarbete med deras organisation där vi diskuterar vad det är för saker som behöver finnas ombord för att underlätta och hur vi kan åstadkomma det på ett bra sätt. Jag upplever nog att vi jobbar ganska konstruktivt med den frågeställningen. Som jag sade tar de nya tågen dubbelt så många rullstolar som de tåg som existerar i trafiken i dag. Dessutom är sittplatserna anpassade med punktskrift.

Kan man inte ordna allting annat på tåg som inte fungerar? Det är klart att man skulle önska att världen var så enkel att man kunde stå ute i snöstorm och reparera tågen, men nu är det faktiskt så att tågen måste komma in i verk-

städerna först. Man kan inte åka in med ett tåg med 30 ton is under som man släpper ned i smörjgropen, höll jag på att säga, och därefter börja mecka. Det är inte så enkelt som man kanske kan tro.

Du nämnde också allt det andra. Det är så att vi för lite drygt ett och ett halvt år sedan fick väldigt stora tekniska problem med våra X2000-tåg. Då visade det sig efter mycket arbete tillsammans med den akademiska enheten KTH, tillverkaren och många andra att det är kraftförsörjningssystemet som inte räcker till på grund av att det är för många tåg på spåren. Det skapar så kallad kontaktstuds mellan strömvtagaren och ledningen som sedan går rätt ned i våra motorer och slår sönder tågen.

Hälften av våra problem därvidlag kommer från det underdimensionerade kraftförsörjningsnätet. Mitt budskap är att det inte bara är spåren som måste dimensioneras efter dagens trafik utan naturligtvis även kraftförsörjningsnätet, depåer, verkstäder och mycket annat. Hela systemet är underdimensionerat utifrån den trafik som vi faktiskt har i dag. Det måste det göras någonting åt. Det här har vi sagt i mer än fem år. Så här långt har vi inte sett att utbyggnadsviljan är så förfärligt stor.

Karin Svensson Smith (mp): Jag har två korta frågor. Den ena handlar om tåg. Vi har pratat mycket om tåg. Det är inte bara spåren som ska fungera utan också tågen. Vad jag har förstått har det i Västerås tagits fram en ny tågtyp som heter Gröna tåget och som är både snabbare, effektivare och bättre anpassat till våra väderleksförhållanden. Det kan gå snabbt både på nya spår och på de existerande spåren. Jag skulle vilja fråga Banverket: Vem tar i dag ansvar för att de här tågen beställs?

När vi har varit i Spanien, Frankrike, Schweiz och andra länder har vi noterat att den som sköter spåren också har ansvar för att se till att nya tåg kommer fram när man byter. Vem har i dag ansvar för att ta fram och beställa nya tåg? Jag kan inte se att någon har det, men du kanske vet svaret på den frågan.

Min andra fråga riktar jag till Lars Yngström. Godstågen har vi inte pratat mycket om här i dag, men Sverige har ju klimatmedvetna företag som vill köra på spår. De konkurrerar med företag i andra länder som inte har vintervägslag som vi har. Hur ser du på konkurrenssituationen för de företag som huvudsakligen vill köra på spår i stället för att köra på väg? Har du något råd till oss politiker om hur vi ska underlätta för de företag som vill köra gods på spår?

Hans Stenberg (s): Den här vintern har ju varit besvärlig för oss resenärer, men den har också tyvärr inneburit att man har haft ett par dödsfall bland folk som har jobbat ute på spåret för att röja snö. Min fråga till Banverket är: Vad gör man nu för att undvika att det händer igen?

Mats Gustafsson, Tågkompaniet: Karin var inne på Gröna tåget. Det är en Regina som heter 9062. Den ombyggda maskinen opererar vi i vår trafik i dag. Den skiljer sig inte på något vis i skadeomfattning eller frekvens mot övriga Reginor som vi kör. Jag tror inte att det nödvändigtvis är lösningen på våra problem. Det är bara en detaljupplysning i det sammanhanget.

När det gäller människor som råkar ut för olyckor på spåren kan vi som järnvägsföretag konstatera att frekvensen tillbud i fråga om personolyckor har ökat, sannolikt på grund av att det är en massa folk som har otillräcklig kompetens som är ute och vimlar i spåren med spadar, hackor, traktorer och annat skräp. Där finns det någonting att göra för Banverket och deras entreprenörer. De får se till att vara uppmärksamma på kompetensen så att de som arbetar håller sig ur vägen när tågen kommer. Det är nämligen livsviktigt att göra det. Det är fatalt att vara på spåret när tåget kommer. Den saken är klar.

Lars Yngström, Branschföreningen Tågoperatörerna: Karin Svensson Smith frågade om konkurrensläget för godstrafik i förhållande till utlandet. Jag har redan antytt att det inte är bra om den ekonomiska balansen rubbas. Då är det en del som säger att i Sverige har ni ju så enormt låga banavgifter. Ja, men vi får också betänka att i Sverige har vi inte kilometerskatt eller Maut för lastbilar. Man måste titta på helheten.

Det bör underlättas i Sverige för att köra långa, tunga och breda tåg. 750 meter långa, 25 tons axellast och lastprofil C bör vara målet. När man bygger ut infrastrukturen, vilket vi alltså måste och som också har betydelse i vintersammanhang, behövs det kanske inte så väldigt många stationer, där möjligheten finns att växlar krånglar, utan partiella dubbelspårssträckor.

Jan Forsberg, SJ AB: När det gäller Gröna tåget skulle jag vilja säga att operatörerna i Sverige som bedriver kommersiell trafik köper sina egna tåg. De här Reginatågen som Karin nämnde är precis den typ som vi har köpt. Det är alltså de 20 nya som kommer. De är Skandinavienanpassade, men om det är tillräckligt får vi undersöka vidare.

Minoo Akhtarzand, Banverket: Gröna tåget är ett samarbetsprojekt mellan Banverket, de som tillverkar tåg och KTH. Jag tror att Chalmers är med också, om jag minns rätt. Det är ett oerhört intressant projekt, men som Jan säger påverkar inte Banverket köp av tåg. Det här är sådant som vi har gjort. Tåg företagen får sedan ta vid och använda sig av detta om de känner att det är intressant.

När det gäller säkerheten skulle jag också vilja säga att det absolut inte är acceptabelt och att det inte får förekomma tillbud eller olyckor i järnvägssystemet. Vi prioriterar säkerheten i första hand. Det är det som är nummer ett. Ibland när vi blir försenade eller tåg stannar är det på grund av att säkerheten går i första hand och att allt annat är underordnat. Så har det varit hela tiden.

Vi har jobbat väldigt mycket med det. Vi har också minskat antalet döda och skadade i trafiken under många år.

Det har varit några händelser under den här perioden när det har varit väldigt kallt. Det är våra entreprenörer som har arbetsmiljöansvaret, men självklart har Banverket som ägare till systemet också ett stort ansvar. Det här är någonting som vi tar med oss. Det får absolut inte förekomma. Vi har det reglerat i de avtal vi har med våra entreprenörer. Vi får väl se över dem och se vad vi kan göra bättre.

Jag skulle vilja säga att det enorma och ökande intresse som nu finns för järnvägen, som vi har uppmärksammat under förmiddagen genom dragningar, innebär att vi faktiskt behöver göra mycket mer. Där vill jag bara återigen säga att vi har ett gemensamt ansvar. Det gäller oss alla som finns här i rummet. Låt oss ta det ansvaret. Får vi från Banverket och från Trafikverket de rätta förutsättningarna kommer vi att ta det ansvaret. Jag hoppas att de andra parterna ska göra det också.

Tommy Jonsson, Banverkets leveransdivision: De senaste två månaderna har vi haft ett hårt ansträngt läge. Det betyder att personalen på järnvägsföretagen, på Banverket, hos våra entreprenörer och deras underentreprenörer har slitit jättemycket. De är faktiskt våra vardagshjältar. Vi skulle aldrig ha haft den här nivån över huvud taget om inte de hade jobbat på det här extrema sättet. Det är väldigt bra att du tar upp frågan om just personalen och deras uthållighet. Håller vintern på längre finns det allvarliga problem med att kunna ha det här uthålliga systemet.

Personalen orkar alltså inte köra i det tempot hur länge som helst. Vi är väl medvetna om det. Därför har vi ledningsmässigt tillsammans med våra entreprenörer haft mycket diskussioner om hur vi ska kunna hantera frågan, att inte alltid stå på tå utan alltid, alltid, alltid sätta säkerheten först. Det är det vi absolut måste prioritera.

Johnny Nadérus, Seko: När det gäller frågan om upphandling av tåg har jag i den här avreglerade situationen väldigt svårt att se att det kan vara någon annan än just Banverket som har ett sektorsansvar och tydligt ska tillämpa det.

Beträffande säkerheten pågår nu en utredning om dödsfallen och olyckan i Karlberg nyligen. Det kan vara en slump att det handlar om underentreprenörer. Det kan vara en slump att deras utbildning kanske inte är säkerställd. Det är möjligt, det kommer man att se.

Minoo säger att Banverket tar mycket allvarligt på säkerhetsarbetet. Det rimmar oerhört illa med att Banverket i alla kontrakt avskriver sig samordningsansvaret för arbetsmiljön och överlåter det till entreprenörerna. Det finns en hel del att förbättra när det gäller den aspekten.

Jan-Evert Rådhström (m): Tack för denna förmiddag! Det har varit mycket intressant, och när jag ser på klockan kan jag konstatera att vi nästan höll tiden. Vi klarade enligt SJ:s och Banverkets regler ankomsttiden med plus fem minuter. Jag tror alltså att vi själva har en del att lära när det gäller detta.

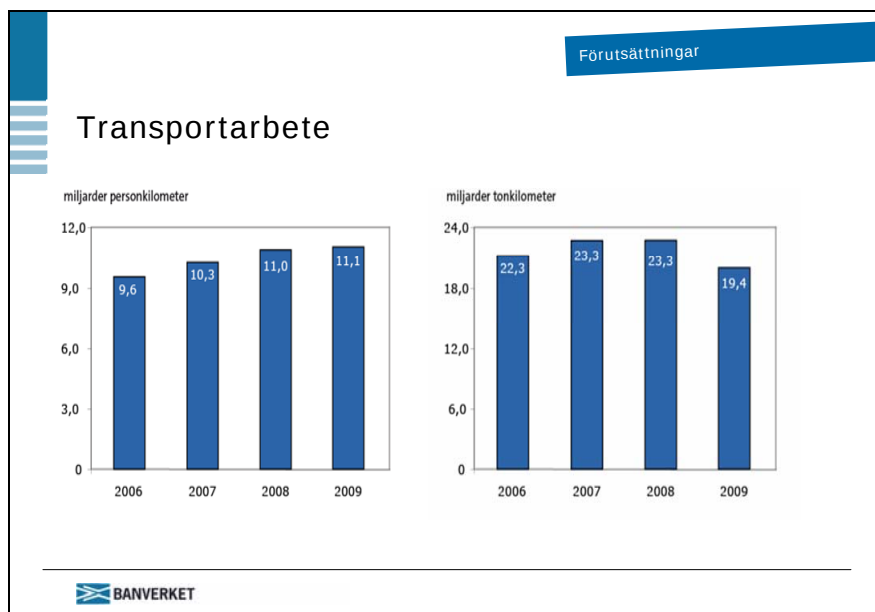
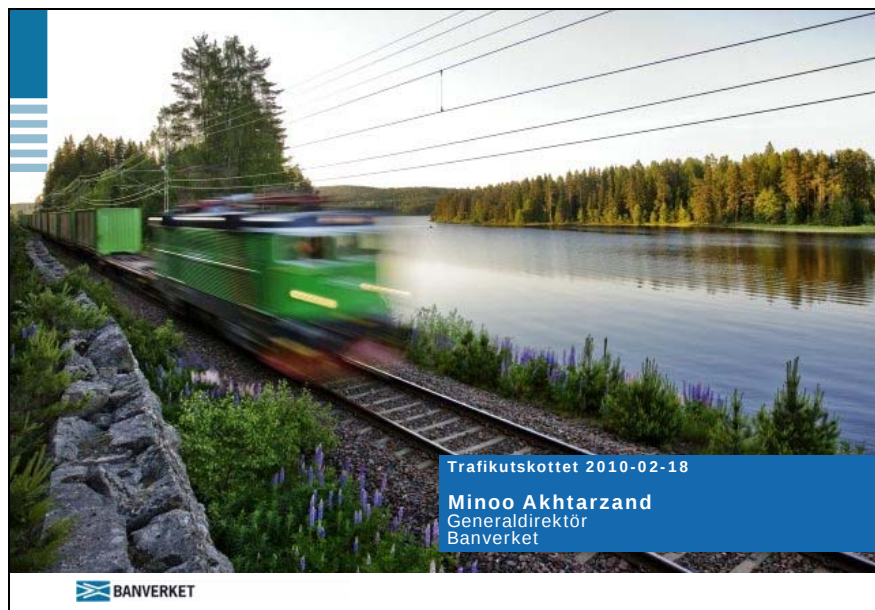
Jag ska inte försöka göra någon sammanfattning av de problem som vi alla så väl känner till. Vi har, som det sades tidigare, fått mängder av mejl och brev från arga resenärer. Det främsta målet för oss alla är att se till att resenärerna kommer fram i tid.

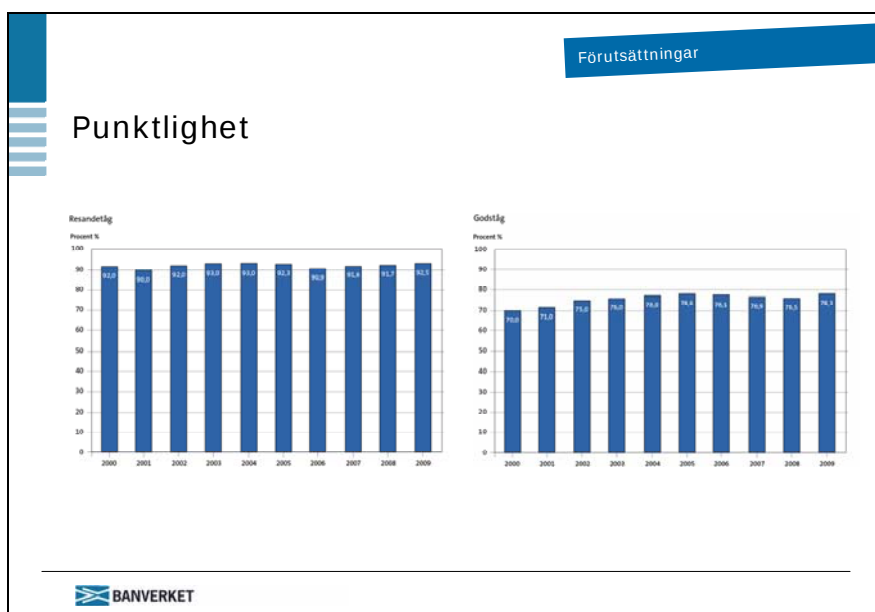
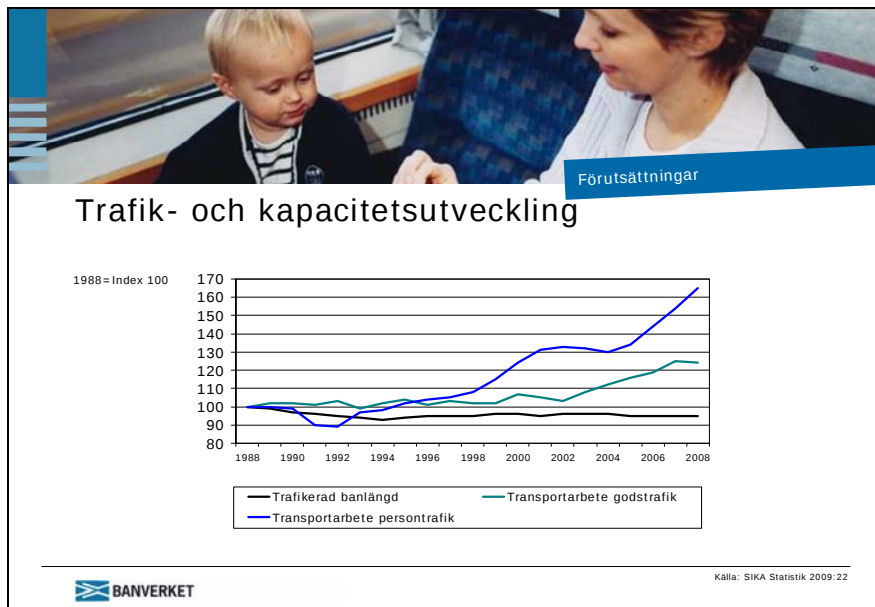
Däremot ska jag drista mig till att ge uttryck för en tanke som jag hoppas blir verklighet. Jag har, som jag sade, varit med förr. Vi har diskuterat problemen i samband med snöovädet 2002 och även tidigare. Till hösten, hösten 2010, hoppas jag verkligen att trafikskottet tillsammans med SJ, övriga tågoperatörer och Banverket har en ny sittning och diskuterar olika åtgärder för att se vad man har lyckats åstadkomma, detta med anledning av den vinter vi nu ser. Jag hoppas alltså att vi kan ha träffen innan problemen uppstår till hösten. Då kommer också våra resenärer att i förväg få veta vad de har att vänta sig.

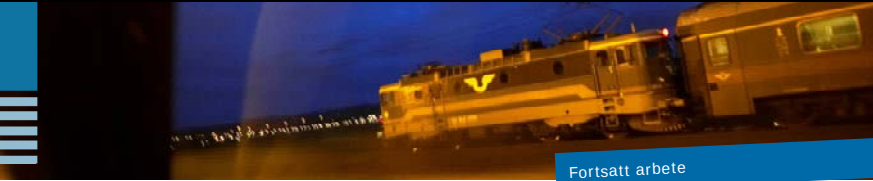
Tusen tack för den här dagen och på återseende!

BILAGA

Bilder som visades av Minoo Akhtarzand och Tommy Jonsson, Banverket, under deras presentation vid den offentliga utfrågningen om den senaste tidens stora tåg förseningar.







Fortsatt arbete

Verksamhet

- Åtgärdsplanering – ny Nationell transportplan 2010–2021
- Utvecklingen av Investeringsprojekt
 - - Bana Väg i Väst
 - - Hallandsås
 - - Citybanan
 - - Citytunneln
 - - Kiruna
 - - Ådalsbanan
 - - Närtidssatsningar
 - - Stationsanpassning för funktionshinder




Kraftsamlingsprojekt

Stockholm/Mälardalen

I Stockholm-Mälardalen kraftsamlar Banverket, SJ och SL med 44 åtgärder för att minska förseningarna. Idag är 36 åtgärder genomförda.

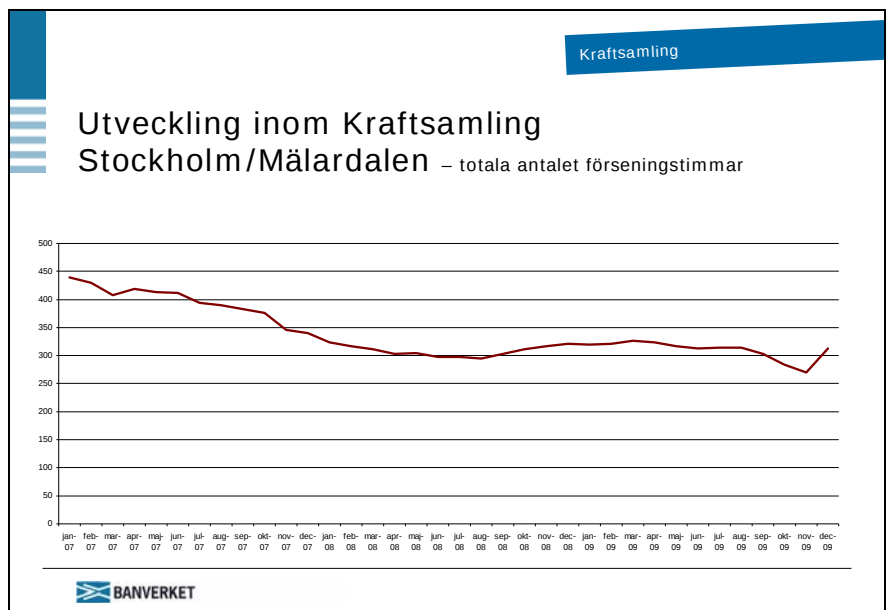
Västsverige

I Västsverige kraftsamlar Banverket, SJ, Västtrafik, Hallandtrafiken, Green Cargo, Branschföreningen Tågoperatörerna och Göteborgs Hamn med 49 åtgärder för att minska förseningarna. Idag är 26 åtgärder genomförda.

Öresundsregionen

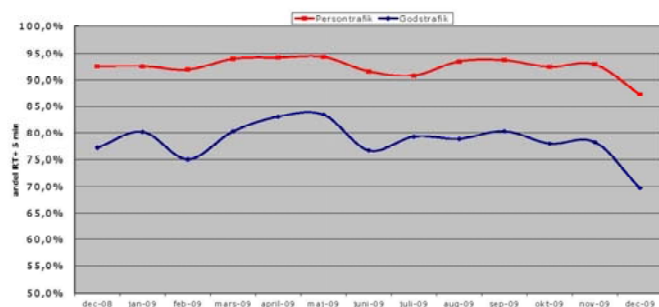
I Öresundsregionen kraftsamlar Banverket, SJ, Skånetrafiken, Green Cargo och Branschföreningen Tågoperatörerna med 37 åtgärder för att minska förseningarna. Idag är 15 åtgärder genomförda.





Punktlighet

Ankomstpunktlighet 2009



Väder

Vinterutredning

Bakgrund:

Vintern 2001-2002: besvärligt vinterväder och stora problem i trafiken.

Vinterutredningen:

74 branschgemensamma förbättringsförslag.

De flesta är idag genomförda.



Förbättringar - exempel

Förbättrat system

Bland annat

- beredskapsplanering tillsammans med järnvägsföretagen och entreprenörer,
- upprustning pågår av trafikinformationssystemen,
- säkra att inte träd faller in i spårområdet,
- avvattning,
- förstärkningar i elkraftsförsörjningen,
- säkrat bergsskärningar och tunnlar,
- spårväxlar.



Effekter väder

Väderproblematiken eskalerade under vecka 5

- Kyla i hela landet.
- Starka vindar på många ställen.
- Mycket snö.

Anläggningen

- Is och snö i och runtomkring växlarna.
- Trafikinformationssystemet klarar inte påfrestningen.

En sliten anläggning klarar inte denna extra påfrestning utan att systemet påverkas





Problem i Hallsberg

Väder - exempel

En snömängd på 60 cm gör att det finns 900 000 m³ snö på bangården.

8 m³ = 

112 500 lastbilar krävs för att ta bort snön

 BANVERKET



Väder - insatser

Vad gjorde vi?

- Vi aktiverade våra störningsplaner,
- minskad andel anläggning som vi upprätthöll,
- tog in mer personal,
- intensifierade våra kundkontakter,
- glesade ur trafiken.

Konsekvens

- Järnvägssystemet var "öppet" men...
- kraftigt störda trafikupplägg där fordon, gods/resenärer och personal befinner sig på fel platser.

 BANVERKET



Fortsatt arbete

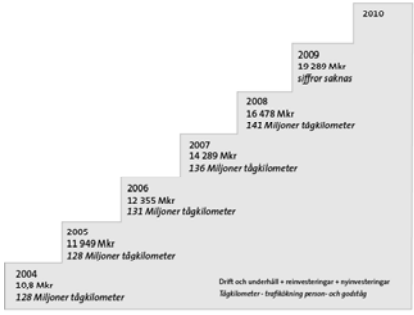
Vad gör vi nu?

- Var och en i branschen utvärderar årets vinterbekymmer.
- Listar förbättringsområden.
- Träffar branschen och sätter ihop en gemensam förbättringslista 31 mars.




Fortsatt arbete

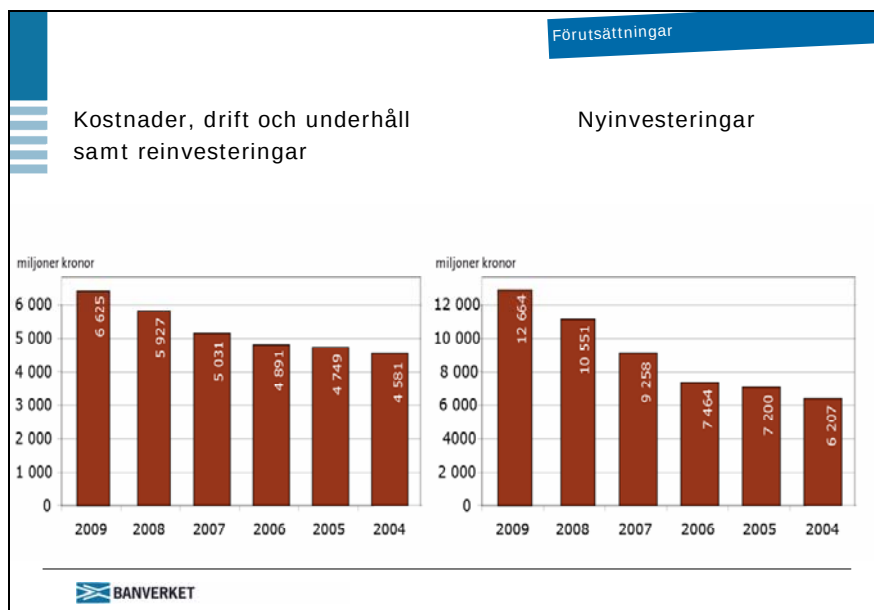
Järnväg i världsklass



År	Budget (Mkr)	Spårkilometer (Mj)
2010	19 289 Mkr	siffror saknas
2009	16 478 Mkr	141 Miljoner tågkilometer
2008	14 289 Mkr	136 Miljoner tågkilometer
2007	12 355 Mkr	131 Miljoner tågkilometer
2006	11 949 Mkr	128 Miljoner tågkilometer
2005	10,8 Mkr	128 Miljoner tågkilometer
2004	10,8 Mkr	128 Miljoner tågkilometer

Drift och underhåll + nyinvesteringar + nyinvesteringar
tågkilometer - befäring person- och godståg







Vilka åtgärder kan vi vidta för att minska störningarna ytterligare?

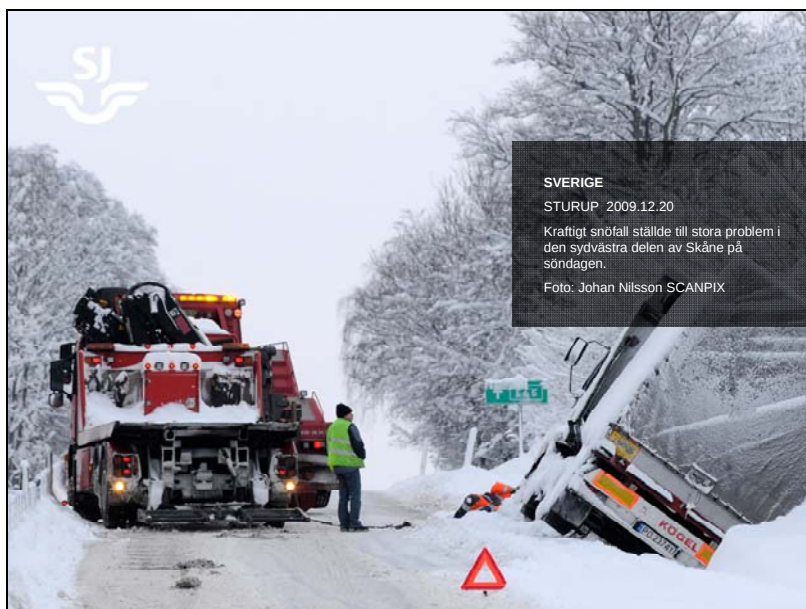
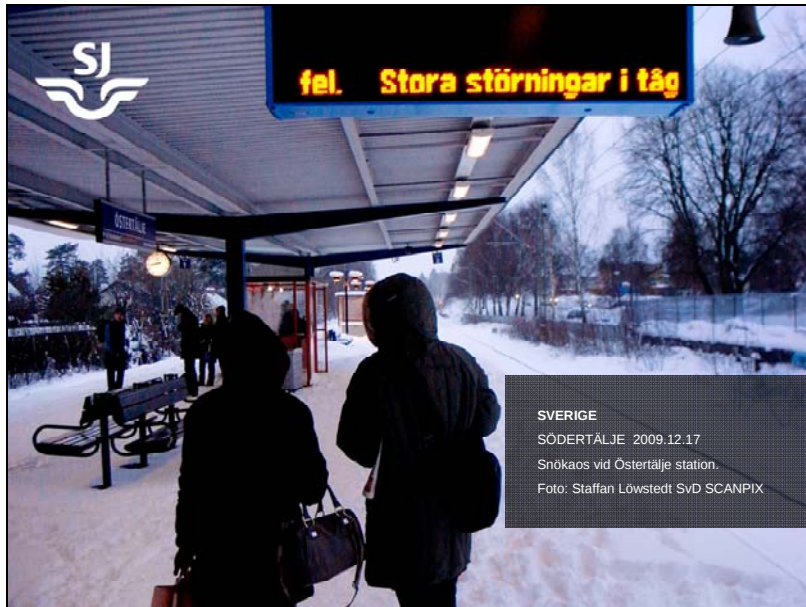
Politiska beslut • Bevilja långsiktiga, stabila, uthålliga och successivt ökande anslag. • Förkorta planeringsprocessen. • Förkorta planeringsperioder. Banverket • Använda medlen på ett effektivt och optimalt sätt. - Successiv och kontinuerlig ökning av underhåll och reinvesteringar samt bygga bort flaskhalsar • Ännu bättre planering och beredskap • Samverka branschgemensamt • Pröva nya och flexibla modeller och ny teknik	Järnvägsföretag • Fordon som klarar vintern i hela landet. • Reservhållning av vagnar. • Ökat samarbete mellan järnvägsföretagen och med Banverket. • Möjlighet för resenärerna att åka med olika järnvägsföretag under samma resa.
--	---

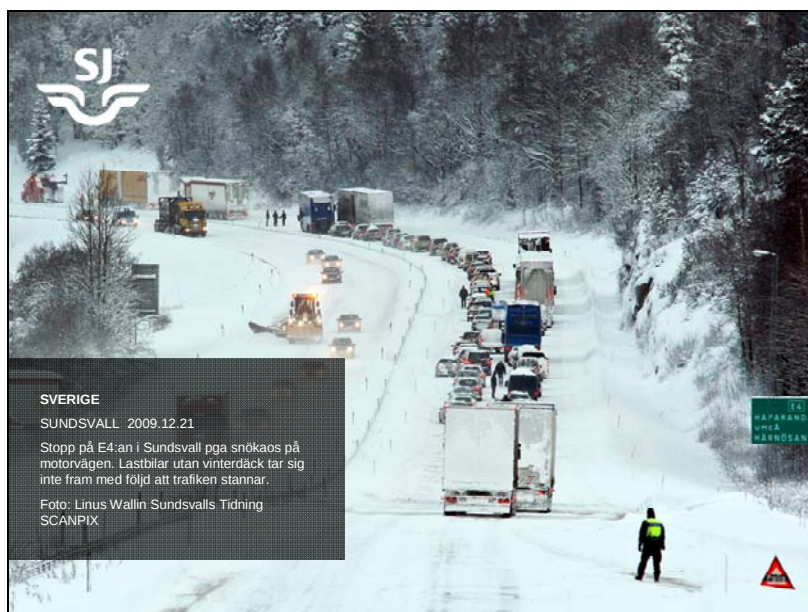


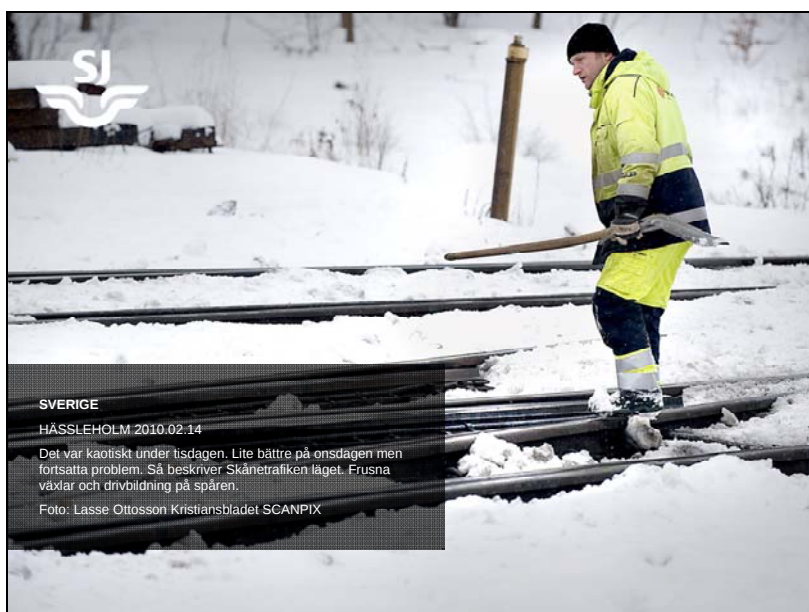
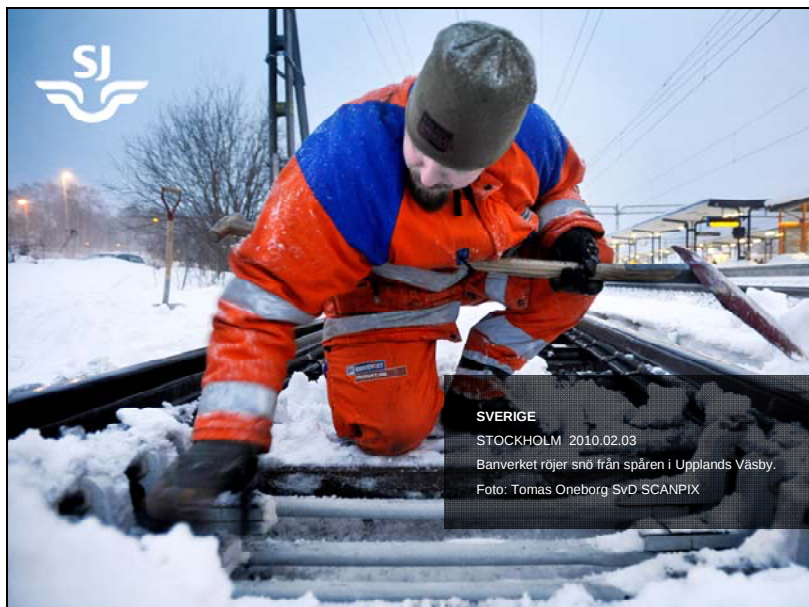
Bilder som visades av Jan Forsberg, SJ AB, under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om den senaste tidens stora tåg förseningar.

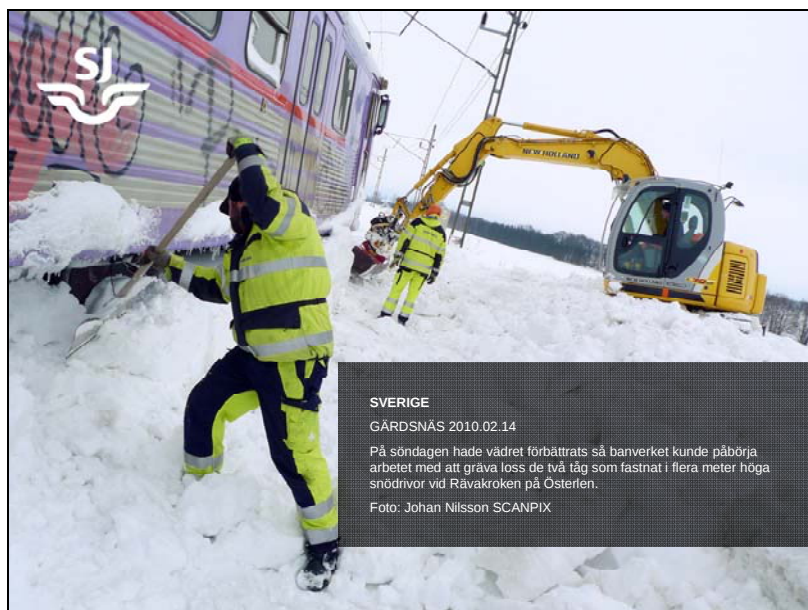














Hur påverkas fordonen?

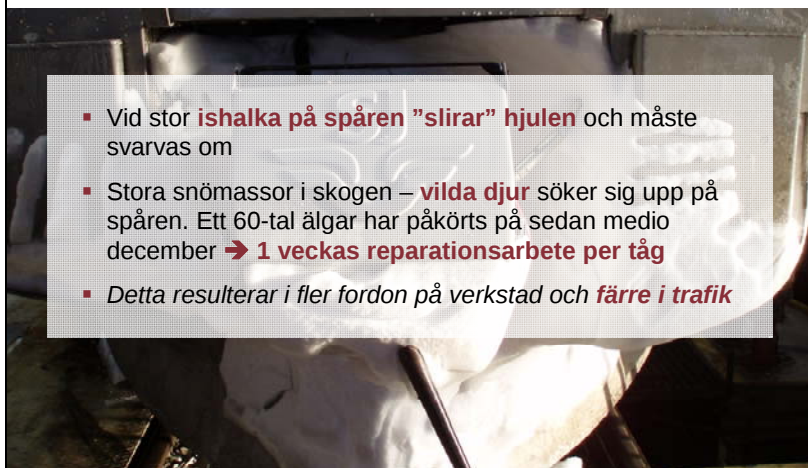
- Ett tåg drar på sig **20–30 ton is** per dag som ska smältas bort
- Det tar **4–8 timmar** att smälta bort innan underhåll kan utföras
- Ismassorna **förstör teknisk utrustning** under tågen
- Nedfrysnings-/upptiningsprocesserna **skadar hjul och axlar** som måste bytas





Hur påverkas fordonen?

- Vid stor **ishalka på spåren** "**slirar**" hjulen och måste svarvas om
- Stora snömassor i skogen – **vilda djur** söker sig upp på spåren. Ett 60-tal älgar har påkörts på sedan medio december → **1 veckas reparationsarbete per tåg**
- Detta resulterar i fler fordon på verkstad och **färre i trafik**





Hur påverkas fordonen?

SLUTSATS

Fordonen är inte konstruerade för att klara denna typ av extremväder med stora mängder snö, hög luftfuktighet och kraftig isbildning



Hur fungerar spåranläggningen?

- **Växlar fryser** och kontakt- och signalsystem fungerar sämre
- Ett Arlandatåg spårade ur nyligen pga isbildning i växel
→ trafik kaos för all norrgående trafik
- **Snöröjningskapaciteten för bangårdar** räcker inte till vid dessa snömängder
- Förr hade BV fordon och **personalresurser som rensade järnvägslinjerna** från snö – finns ej längre i samma omfattning
→ ökad isbildning på tågens underrede



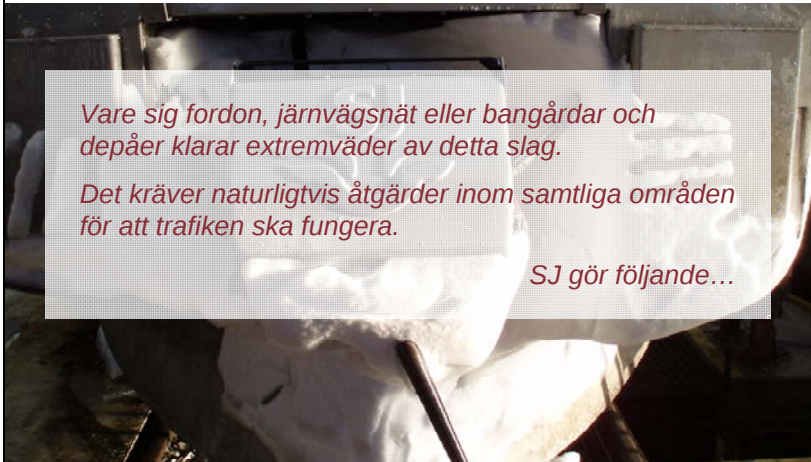
Hur fungerar spåranläggningen?

- **Fullt utnyttjat järnvägsnät (100%)** tål inga störningar och saknar återställningsförmåga när något oplanerat inträffar
- Stora trafikstörningar skapar därför oftast trafikchaos
- Ett järnvägsnät **ska inte belastas mer än 80%** för att leverera en robust trafik som tål en del störningar utan att komma i obalans
- Spåranläggningarna har **inte byggts ut eller underhållits** som den trafik som finns idag kräver
- Sverige **näst sämst i Europa** när det gäller att satsa resurser på löpande drift och underhåll av spåren
(enl Community of European Railway)



Bangårdarna

- Ägs och förvaltas av BV och Jernhusen
- Det körs mer tåg än någonsin i Sverige – depå och bangårdar full utnyttjade i normaltrafik
- För att omhänderta fler fordon **vid extremt snöoväder räcker lokal och spårområden inte till** på långa vägar → tåg får köa in i verkstäder



SLUTSATS

Vare sig fordon, järnvägsnät eller bangårdar och depåer klarar extremväder av detta slag.

Det kräver naturligtvis åtgärder inom samtliga områden för att trafiken ska fungera.

SJ gör följande...



SJs åtgärder



SJs leveranskritiska områden vid hårt vinterväder är;

fordonen, trafikledningen samt förmågan att kunna informera och omhänderta resenärerna på bästa sätt



SJs åtgärder

- **Investera** → gör tågen mindre känsliga för isbildning
- **Utöka avisnings – och hjulsvarvskapacitet** i samråd med BV & JH
- **20 nya tåg beställda** för 2 000 MSEK – leverans om ca 12 månader → fler reservfordon
- **Öka flexibiliteten i verkstäderna** → kan ta emot fler fordon vid behov



SJs åtgärder

- **Uppbemann**a Trafikkontor och fordonsledning med nytt jourssystem
- **Reducera trafikprogram** i förebyggande syfte vid svåra väderstörningar → större trafikreserver, bättre punktlighet, ökad robusthet
- **Träna** stora trafikstörningar med all trafikledningspersonal årligen
- **Förbättra kundomhändertagandeprocessen** vid alla slags trafikstörningar



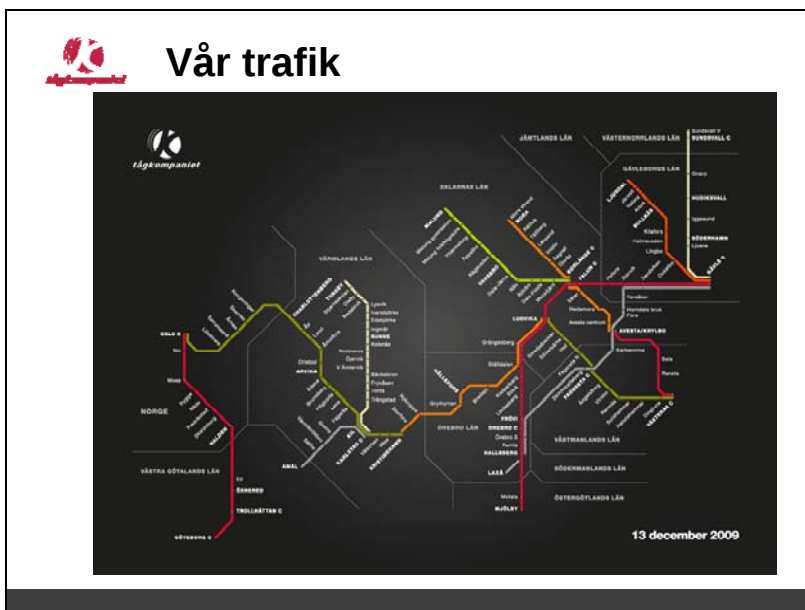
Bild som visades av Lars Yngström, Branschföreningen Tågoperatörerna, under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om den senaste tidens stora tågförseningar.



Förbättringspotential:

- **Linjeröjning**
- **Bortforsling av snö**
- **Avisning av fordon**

Bilder som visades av Mats Gustafsson, Tågkompaniet, under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om den senaste tidens stora tågförse- ningar.





Vår kvalitet

Utfall Jan 2010

- ✚ 4670 tåg annonserade mot kund
- ✚ 319 tåg (6,8%) inställda, ersatta av gummihjul
- ✚ Avgångspunktlighet 61%
- ✚ Ankomst Rt +5 min 25%

"Vanlig månad"

- ✚ 4700 tåg annonserade mot kund
- ✚ 30 tåg inställda, ersatta av gummihjul
- ✚ Avgångspunktlighet 98%
- ✚ Ankomst Rt +5 min 92%



Orsaksfördelning inställda tåg

- ✚ Tågkompaniet 66%
- ✚ Banverket 33%
- ✚ Annan orsak 1%



Fördelning förseningsorsak

✚ Tågkompaniet	15%
✚ Banverket	70%
✚ Annan	15%



Vår restidsgaranti

- ✚ Vi skulle vilja garantera att alla våra tåg kommer fram i rätt tid. Men en sak kan vi garantera. Att vi gör vårt allra bästa för att du ska kunna lita på oss och på vår tidtabell.

När tåget likväl är försenat och du åker på Tågkompaniets biljett gäller följande:



A. Är vårt tåg mer än en halvtimme försenat får du pengarna tillbaka, i kontanter, utan krav på återköp.

B. Missar du en anslutning ser vi till att du ändå kommer fram. Kontakta ombordpersonalen eller vår kundtjänst, 0771-444 111.

C. Är du missnöjd med resans kvalitet på annat sätt lovar vi att lyssna och bedöma din reklamation individuellt.



Stora kvalitetsbrister – Stora kvalitetskostnader

- Antal resegaranti 3,5 gånger fler i januari
- Antal reklamationer ökat betydligt, preliminärt en fördubbling
- Generellt mycket goda omdömen om vår personal och deras arbete ute i verksamheten



Det finns inga vinterproblem

- Effekterna av de brister som uppvisas av branschens aktörer blir bara tydligare under påfrestning!



Vad måste bli bättre

- Operatöreren TKAB
- Infrastrukturen BV
- Operativ styrning BV Leverans
- Trafikantinformation



Operatören

- ✚ Fordon och fordonsunderhåll
 - Beroendeställning
 - Överkostnader
 - Reservdelsförsörjning



Infrastrukturen

- ✚ Kapitalförstöring
- ✚ Svag styrning / dåliga prognoser
- ✚ Låg beredskap / Långa insatstider



Operativ styrning

- ✚ Resursbrist
 - Svag och sjunkande kompetens
 - Överbelastning vid panelen
- ✚ Brister i kommunikation internt och mellan aktörer



Trafikantinformation

- ✚ Kundens upplevelse av kvalitet är subjektiv
- ✚ Information är en viktig del i kundens totala intryck
- ✚ I samband med avvikelser och störningar blir behovet av information mer uttalat
- ✚ Kunden mäter och uppskattar information både i kvalitet och mängd



Trafikantinformation

Observationsområde	Snitt projekt		Tågkompaniet mätning 2		Tågkompaniet mätning 3		Tågkompaniet mätning 4	
	MAI (%)	Uppnådd (%)	Uppnådd (%)	Diff. (%)	Uppnådd (%)	Diff. (%)	Uppnådd (%)	Diff. (%)
Målsö allmänt perrongen (utanför tåget)	90,0	77,8	76,8	-	77,3	0,4	76,3	2,1
1. Är det rent och fräscht på perrongen där tåget ska avgå ifrån eller som tåget ankommer? Dvs. inget skräp eller inga pallar/vagnkartonger som står i vägen, eller annat som observeras.	90,0	82,4	78,8	-	84,0	13,2	82,3	8,3
2. Är perrongens informations- och reklammaterial aktuellt, helt och rent? Med aktuellt menas exempelvis att julinformation inte sitter upp på våren etc.	90,0	80,8	87,5	-	78,0	-11,5	78,8	2,8
3. Visar de dynamiska skyltarna rätt information om det tåg som du ska åka med? Med dynamiska skyltar menas de skyltar som ändrar information kontinuerligt om de olika tågen. Med rätt information menas rätt destination, avgångstid samt vilken lågoperatör eller trafikbeställare som kör?	90,0	95,4	92,8	-	92,8	-5,9	95,2	4,2
4. Ropas det ut information i stationens högtalarsystem om att tåget är på väg in, till vilken perrong och till vilken tid och också om det eventuellt är försenat? Exempelvis "Tåg i bergslagen tåg mot X står på spår Y"	90,0	52,7	51,8	-	57,8	6,0	58,8	-7,0



Tack för uppmärksamheten

Mats Gustafsson

Vd

Svenska Tågkompaniet AB, Centralplan 3, SE 803 11 GÄVLE

Tel: +46 26 420 64 14

E-post: mg@tagkompaniet.se

Fax: +46 26 420 6404

www.tagkompaniet.se