

Offentlig utfråging om vinterberedskapen
inom järnvägstrafiken

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-86673-07-9
Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2011

Förord

Trafikutskottet anordnade den 9 december 2010 en offentlig utfrågning för att ta reda på beredskapen inför den kommande vintern och hur järnvägstrafiken kan bli mer robust och driftsäker inför framtida stränga vintrar.

Utfrågningen var en uppföljning av trafikutskottets utfrågning den 18 februari 2010 om de stora tågförseeningarna vintern 2009/2010 då det svenska järnvägssystemet drabbades av stora störningar. Den direkta anledningen var stora nederbördsmängder i form av snö, vilket i kombination med sträng kyla och fukt resulterade i försenade och inställda tåg. Störningarna pågick under ovanligt lång tid och fick betydande konsekvenser för resenärer och transportköpare. I mars 2010 tillkallades en särskild utredare för att utreda den samlade hanteringen av störningarna i järnvägstrafiken vintern 2009/2010. I oktober 2010 överlämnades utredningen Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen (SOU 2010:69) till regeringen.

Inbjudna medverkande vid utfrågningen var:

Per Unckel, landshövding i Stockholms län, och utredare i utredningen Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen

Gunnar Malm, generaldirektör, Trafikverket

Jan Forsberg, verkställande direktör, SJ AB

Mikael Stöhr, verkställande direktör, Green Cargo AB

Lars Yngström, vice ordförande, Branschföreningen Tågoperatörerna

Kerstin Gillsbro, verkställande direktör, Jernhusen AB

Johnny Nadérus, ombudsman på Seko – Facket för Service och Kommunikation

Jonas Eliasson, professor i transportsystemanalys på KTH.

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

Stockholm i februari 2011

Anders Ygeman

Ordförande

Göran Nyström
Kanslichef

Offentlig utfrågning om vinterberedskapen inom järnvägstrafiken

Datum: Torsdagen den 9 december 2010 kl. 9.00–12.00

Plats: Skandiasalen

- | | |
|-------|--|
| 9.00 | Inledning, trafikutskottets ordförande <i>Anders Ygeman</i> |
| 9.05 | <i>Per Unckel</i> , landshövding i Stockholms län och utredare i utredningen Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen |
| 9.15 | <i>Gunnar Malm</i> , generaldirektör, Trafikverket |
| 9.25 | <i>Jan Forsberg</i> , verkställande direktör, SJ AB |
| 9.35 | <i>Mikael Stöhr</i> , verkställande direktör, Green Cargo AB |
| 09.45 | Kaffepaus (ca 20 min) |
| 10.05 | <i>Lars Yngström</i> , vice ordförande, Branschföreningen Tågoperatörerna |
| 10.15 | <i>Kerstin Gillsbro</i> , verkställande direktör, Jernhusen AB |
| 10.25 | <i>Johnny Nadérus</i> , ombudsman på Seko – Facket för Service och Kommunikation |
| 10.35 | <i>Jonas Eliasson</i> , professor i transportsystemanalys på KTH |
| 10.45 | Frågestund (ca 1 tim 15 min) |
| 11.55 | Avslutning, trafikutskottets vice ordförande <i>Jan-Evert Rådström</i> |

Stenografisk utskrift från trafikutskottets offentliga utfrågning den 9 december 2010 om vinterberedskapen inom järnvägstrafiken

Ordförande under utfrågningen var Anders Ygeman (S). Bilder som visades under utfrågningen återfinns i bilagan.

Ordföranden: Jag hälsar alla välkomna till trafikutskottets hearing. Det här är en uppföljning av den hearing utskottet höll efter förra årets vinterdebacle. Vid den hearingen var det många positiva ord om hur beredskapen hade förbättrats och hur ytterligare resurser och kapacitet skulle tillkomma för att se till att årets vinter, som just inlets, skulle fungera bättre än den föregående.

Jag överdriver inte om jag säger att vi i utskottet och även resenärerna är djupt oroad över den situation vi har i dag. Trots att vintern knappt har börjat, vi skriver i dag den 9 december, har vi redan upplevt inställda tåg, människor som har evakuerats ut på snöklädda banvallar och kraftiga förseningar. Vi vill från utskottets sida säkerställa att vi gör allt som står i vår makt för att detta inte ska upprepas så att Sverige kan få den tågtrafik vi anser att resenärer och medborgare är förtjänta av, nämligen en bra fungerande tågtrafik där man kan lita på tågen och där tågen kommer i tid och kan konkurrera med andra trafikslag.

Det finns ett antal berättigade frågor att ställa till dem som har det yttersta ansvaret för tågtrafiken tillsammans med det politiska systemet. De frågor vi önskar svar på i dag är:

- Finns det tillräcklig kapacitet i järnvägsnätet i form av spår, dubbelspår och mötesplatser för att klara de problem vi ställs inför?
- Finns det tillräckliga beslut om ytterligare kapacitet som står i paritet med det ökande resandet?
- Finns de ekonomiska resurser som krävs för att undvika förra årets kaos?
- Finns de personella resurserna och den nödvändiga kompetensen?
- Finns det materiel som krävs för att undvika att situationen upprepas?

Det är dessa frågor som jag och utskottet hoppas på att få svar på här i dag, och det tillkommer säkert ytterligare frågor.

Vi börjar med den person som kanske har bäst kontroll på detta eftersom han har utrett vinterberedskapen. Jag lämnar ordet till Per Unckel, landshövding i Stockholms län.

Per Unckel, landshövding: Det är trevligt att vara tillbaka i riksdagen. Jag vet inte om jag har bäst kontroll, men jag har åtminstone några råd till dem som förväntas att ha kontrollen när vi går över från utredande till ett mer operativt stadium. Som ordföranden antydde har jag under ett drygt halvår haft regeringens uppdrag att analysera vad som hände i vintras och lämna förslag av ett sådant slag att det kan förväntas leda till en bättre tingens ordning.

Inledningsvis ställde vi en lång rad frågor till aktörerna om vad det var som hade hänt och lämnade en kort delredovisning till regeringen redan i maj. Vi förde ett oändligt antal enskilda samtal med alla inblandade och samrådde med Beredskapsmyndigheten. Vi hade en öppen hearing med alla inblandade den 15 juni, och den 15 oktober 2010 redovisade vi uppdraget. Därutöver fick vi ett tilläggsuppdrag av regeringen, nämligen att under månaden därefter genomföra en krisövning. Jag återkommer till den.

Några utgångspunkter för vår analys var att vi möttes av oacceptabla störningar i person- och godstrafiken. Låt mig understryka godstrafiken som möjligen inte syntes så tydligt i den offentliga debatten men som förorsakade betydande störningar för de företag som är beroende av järnvägen för försörjning av materiel för att kunna upprätthålla produktionen. Vi utgick från de trafikpolitiska mål som ni bland annat har fastställt. Vi utgick också från att vi har en öppen järnvägsmarknad, vilket är vad riksdagen har beslutat, och från tidigare erfarenheter från likartade situationer i historiskt perspektiv. Det var ju inte första gången vi hade snö i Mellansverige.

Vi sammanfattade våra slutsatser så här, vilket knappast var någon överraskning: Det är uppenbart att den gångna vinterns störningar i tågtrafiken orsakades av en rad olikartade omständigheter. Det gäller såväl långsiktiga brister som en otillräcklig kapacitet i själva järnvägssystemet och brister i reinvesteringar och underhåll. Bristerna finns såväl inom Trafikverkets ansvarsområde som hos järnvägsföretagen. Men också mer omedelbara tillkortakommanden hos järnvägens aktörer påverkade och förvärrade störningarna och deras effekter.

Låt mig säga apropå den öppna trafikmarknaden att i denna förklaring ligger ett mått av ovana av att arbeta i en öppen konkurrenssituation som är lite annorlunda än den vi hade vid tidigare vinterstörningar. Det stör de raka och omedelbara jämförelserna historiskt bakåt i tiden.

Vi lämnade förslag i tre nivåer tidsmässigt. Den första är en omedelbar nivå. Vi har sett mycket av detta förut, och vi har sett många redovisningar från järnvägens aktörer efter tidigare störningar. Efter vinterns debacle har vi sett en lång rad åtgärder som har presenterats av aktörerna som deras egna slutsatser av vad som hänt. Den senare delen är den viktiga. När vi lägger ihop alla de slutsatser som aktörerna har dragit säger vi oss att det är ett gott stycke på vägen om det bara genomförs. Men med den historiska backspegeln i handen vet vi emellertid att det inte är säkert att det sker. Det är lätt hänt att man efter tio gröna vintrar drar slutsatsen att även den elfte blir grön och därför gör felaktiga prioriteringar. Därför är det mest byråkratiska men viktigaste bidraget vi lämnar att man måste säkerställa det att allt det man planerar verkligen blir gjort. Det enda sättet att göra detta är att regeringen ger ett uppdrag till någon att säkerställa att det sker. Vi har föreslagit att Trafikverket varje år ska redovisa för regeringen vad det är Trafikverket kan se att alla aktörer är beredda att göra. Det ger regeringen möjlighet att säga vad som är bra och inte bra och om ytterligare åtgärder behövs eller om man kan luta sig

tillbaka och hoppas att det ska fungera. Detta är det första och viktigaste mera omedelbara.

Nu till tvärtomperspektivet, nämligen det som ligger rätt långt bort. Jag tänker inte uppehålla mig så mycket vid det, för detta kan ni och den offentliga debatten ägna mycket möda åt det. Den enkla slutsatsen är emellertid att vad vi än gör kortsiktigt och operativt kommer det inte att ge en väl fungerande järnväg som står pall mot störningar av vilket slag det än vara månde, vinter är en sådan störning, om vi inte är beredda att bygga ut kapaciteten. Vi kör i dag på kapacitetsnivåer som är långt över vad järnvägen tål, och det krävs ingen Einstein för att räkna ut att minsta störning leder till större komplikationer om järnvägen är full med tåg eller om det finns plats för att återta det som störningarna resulterat i.

Medelfristiga åtgärder som till en del kan genomföras på ett år, men knappast ska man väl understryka, är att snöröjningsresurserna i lite olika hänseenden måste byggas ut. Det är en livförsäkring. Man måste ha det för att säkerställa att när den gröna vintern övergår i en vit ska vi kunna få bort snön från spåren. Det är två saker som måste göras. Man måste säkerställa att man blir av med snön så att den inte ryker in och lägger sig under tågen och orsakar alla de bekymmer som vi känner så väl från förra året. Även om så sker och isen lägger sig där, måste vi ha depåer runt om i landet för att säkerställa att isen också kan smälta bort. Svårare än så är det inte. Dessa resurser finns inte i tillräcklig utsträckning i dag. Detta måste de berörda intressenterna investera upp sig i. Detta tar lite tid, så att förvänta sig att detta ska vara klart i alla detaljer under den nu pågående vintern är att spänna bågen väl hårt. Det måste dock fram så fort det över huvud taget är möjligt.

För att återvända till det första perspektivet finns det ett antal kortsiktiga åtgärder av mer konkret slag. Det är ett axplock ur det som de olika intressenterna på järnvägsområdet redan har bestämt sig för. Beredskapsplanerna för olika typer av vintertjänster måste göras bättre. Har man inte planlagt för dessa situationer ska man inte överraskas av att det inte går bra när situationerna inträffar. Väderprognoserna behöver förbättras så att man säkerställer att man har en framförhållning och kan vidta rätt åtgärder i rätt tid.

Man behöver plocka fram planer för att reducera trafiken i tid. Det är viktigt, och det vet jag att de huvudsakliga intressenterna jobbar med. Vi säger lite spetsigt någonstans i betänkandet att ibland får man intrycket av att det har varit viktigare att tågen har lämnat stationen än att de har kommit fram. Den enkla slutsatsen är att de inte lämnar stationen än att det inte kommer fram och blir fast på linjen. Här har ni kapacitetsproblemet igen men i en mer brutal och tydlig uppvisning. Genom att reducera trafiken i tid säkerställer man att på ett järnvägsnät med begränsad kapacitet har man förutsättningar att klara de störningar som ofrånkomligen inträffar när köld och fukt slår till på samma gång, vilket gällde under förra vintern.

Övergång från stort läge till kris behöver förtydligas och entreprenadavtalen mellan Trafikverket och underhållsentreprenörerna förbättras. Det är inte Gunnar Malm som är ute och skottar, utan han har bett någon som inte ens

finns i den egna organisationen att göra det. I synnerhet på en konkurrensutsatt marknad måste man säkerställa att underhållsentreprenörerna och Trafikverket har en relation med varandra som fungerar också när det bränner till och blir skarpt läge.

Under det omedelbara finns också att man behöver se över en del av relationerna mellan stationsförvaltare och järnvägsföretag. Nu kommer vi in på det som kanske blev det mest publika under förra årets vinterkaos, nämligen att människor inte kom in på stationerna i kylan. Det är ett möjligt exempel på ett tvärsnitt mellan de olika aktörerna på en konkurrensutsatt marknad som vi inte riktigt har vant oss vid hur man ska hantera. Vem det var som inte ringde till vem vid vilket tillfälle kan man alltid tvista om, men här finns ett gränssnitt mellan dem som har hand om det som ligger allra närmast till för oss som åker tåg och operatörerna.

En omedelbar åtgärd som följer på detta är att kommunikationen mellan järnvägssystemets aktörer måste förbättras. Man måste inte bara kunna komma in på stationerna när det är kallt och jäkligt, utan det är bra att veta med bästa möjliga precision vad det är som har hänt och när det som har hänt kan förväntas uppklaras – inom en, två eller tre timmar, till exempel. Här har vi noterat att det finns en brist i hela kommunikationskedjan. Det brister inte bara i den sista länken ut från den som sitter och talar i mikrofonen ut till stationerna och passagerarna utan i hela kedjan som ska säkerställa att den som ska tala till passagerarna är medveten om vad som har hänt där ute. Här finns en kedja av kontaktbrister mellan Trafikverket i ena änden och hela vägen ut till tågresenärerna i den andra.

Det här är kanske den enskilt viktigaste känslomässiga frågan. De flesta av oss står ut med rätt mycket under förutsättning att vi vet vad som händer. Men vi blir rätt härska om vi utöver att stå ut med allt det som händer inte vet varför det sker.

Jag ber att få understryka att detta inte löser frågan om godstransporterna. Det är en annan frågeställning. Den är dock viktig nog, för även här har man samma behov som vi vanliga trafikanter av att få veta vad som sker och när det kan bli bättre.

En övning hade vi strax efter att huvudbetänkandet överlämnades. I övningen deltog alla de centralt placerade personer som sitter vid styrspakarna om och när något inträffar. Det var en mycket bra övning. Den var scenarie- och diskussionsbaserad. I anslutning till scenarierna hade man alltså möjlighet att diskutera vad man kunde ha gjort och vad den nyss genomförda övningen uppdragade att man borde göra i stället. Övningen gav mersmak. Alla de som sitter vid styrspakarna under situationer av kris och elände fick möjlighet att pröva och upptäcka i gemensamma diskussioner vad de kunde förbättra.

Allt i allt sade de samma sak som vi har sagt, nämligen att en övning inte kan vara en *one-shot* som man gör en gång vart tionde år utan måste återupprepas och återupprepas för att trimma organisationerna. I synnerhet, och det är min avslutande kommentar, när man övergår från en monopolmarknad till en

konkurrensutsatt marknad måste man slipa relationerna mellan de olika aktörerna så att detta kan fungera så bra det över huvud taget är möjligt.

Sist och slutligen: Jag har ständigt blivit tillfrågad vad som kommer att hända den kommande vintern. Det har jag gudskelov inte med att göra, men min slutsats av utredningsarbetet är att allt annat lika kommer den här vintern att klaras bättre än den förra redan med de åtgärder som vi vet är på väg att genomföras.

Ordföranden: Tack för det! Och nu lämnar jag ordet till Gunnar Malm, Trafikverket.

Gunnar Malm, Trafikverket: Jag tillträdde för åtta månader sedan som chef för Trafikverket. Det första beslut jag tog var att låta göra en analys av den gångna vinterns problem på järnvägssidan. Det gjorde jag för att ha ett bra underlag för åtgärderna men också för att förstå vad det egentligen var som hade hänt. Det är det material som har legat till grund för de beslut som vi fattat och de åtgärder som vi har vidtagit. Den här utredningen gjordes av ett helt fristående konsultbolag.

Jag vill börja med trafik- och kapacitetsutvecklingen på järnvägen sedan 1988. Vi har en helt fantastisk utveckling av det svenska järnvägsnätet, också i ett internationellt perspektiv. Persontrafiken har ökat med ungefär 70 procent gentemot 1988, godstrafiken med ungefär 25 procent. Det är unika siffror i Europaperspektiv. Det här ställer självklart stora krav på de system som vi har. Den här ökningen har skett på de stora bandelarna, alltså Ostkustbanan, Västra stambanan, Södra stambanan och kring storstadsområdena. Det är där vi har den största utvecklingen.

Vid Stockholms central är det en tågrörelse var sjuttionde sekund. Det innebär att den som ska ut och sopa en växel framför andra har 70 sekunder på sig, sedan stör man trafiken. Det är ett gigantiskt pussel i Stockholm. En liten åtgärd får väldigt stora effekter när det gäller trafiken i Stockholm. Det innebär att Stockholm påverkar stora delar av trafiken i Mellansverige.

Vet vi inte om att det snöar? Vet vi inte om att det blir vinter? Jo, självklart vet vi om det. Vi har en planering för alla typer av väder, inte bara snö, det kan vara stora vattenmassor och liknande som kan bli lika minst besvärligt för bärkraften.

Vi jobbar allt vad vi kan med att vidta åtgärder. Men om det snöar på vägen vet vi allihop som legat bakom en plogbil att det går ganska långsamt och att det blir köer ganska snabbt. När det snöar på vägen snöar det också på järnvägen – man måste ploga även på järnvägen. Plogen måste in mellan de olika tiderna som tågen går, och plogen går långsammare. Det stör alltså. När plogbilen på vägen försvinner löses kön upp. När plogtåget försvinner på järnvägen löses inte kön upp därför att då är tågen ur sina ordinarie omloppssystem. Det kan ta kanske en halv dag att rätta till det. Så störningskänsligt är det.

Vinteråtgärder är inte bara specifika vinteråtgärder, utan det är mycket annat som behöver göras. Ett typexempel är de kraftsamlingsåtgärder som har gjorts i storstadsområdena de senaste tre åren. Man har byggt fler mötesplat-

ser, man har flyttat växlar. Detta har självklart haft en positiv påverkan på vintersituationen.

Vi beslutade efter vår utredning att avsätta 400 miljoner kronor för åtgärder specifikt för vinter. 250 miljoner ungefär kommer vi att ha satt ned före årsskiftet. Det kräver ganska omfattande planering att genomföra detta. Det ska skaffas material och så vidare. Vi gjorde en samhällsekonomisk analys för att titta på var pengarna gör mest nytta. Vi rangordnade besluten med avseende på det.

Åtgärderna tar som sagt tid. Vi kommer att fortsätta med de här åtgärderna, de pågår kontinuerligt. De kommer att pågå en stor del av våren och kanske fram mot sommaren nästa år innan vi har hunnit klart, exempelvis tar omförhandlingar av kontrakt med entreprenörer tid. Det är långa kontrakt, ofta på fem år eller liknande. Detta är en ganska omfattande del av det hela.

Vad har vi gjort? Det är ungefär 60 åtgärder som vi har vidtagit redan nu. De här åtgärderna går att följa på vår hemsida. Vi uppdaterar den varje vecka med vad vi har gjort och inte gjort i olika delar av Sverige. Det handlar alltså om höjd beredskap. Vi köper ökad beredskap från våra underleverantörer så att de ska ha mer resurser och snabbare ska kunna komma in.

Vi jobbar med att förbättra trafikinformationen – och jag kommer tillbaka till det – som är ett speciellt problem. Vi har sett till att det finns snöröjningsfordon. Det var dåligt med det, eller de var uttjänta. Vi har sett till att sådana ska finnas. Vi har jobbat med linjeröjning helt enkelt för att snö inte ska drivas in så lätt på spåren. Vi monterar snöstaket för att förhindra drivbildning, alltså att det blåser på spåren. Det är en väldigt viktig del. Vi har förstärkt drift- och krisledningen. Vi har en helt ny operativ ledning när det gäller vinter. Vi har infört vad vi kallar en snögeneral. Det är kanske det som har fått mest genomslag i debatten. Snögeneral är ingen person, det är en funktion. Vi förstärker den riksoperativa ledningen. Där behövs någon som kan jobba 24 timmar om dygnet, 7 dagar i veckan och kanske flera veckor i sträck för att samordna resurserna. Det är det som är bakom snögeneralsepitetet.

Vi behöver, som Per Unckel sade, jobba med ensade driftsnivåer mellan olika områden. Det har varit olika i olika driftsområden tidigare. Det här jobbar vi med intensivt. I Borlänge–Gävle och norrut har vi väldigt få snöproblem. Ingen trafik på bangårdarna från Borlänge och Gävle och norrut stod stilla en enda dag förra året. Det har självklart att göra med att kapaciteten där kanske inte är lika hårt utnyttjad.

Vi jobbar nu med en nationell beredskapsplan, tidigare har den varit regional. Det ändrar vi, vi tar ett helhetsgrepp på den här delen, vilket innebär att vi har ändrat hela vårt sätt att leda och fördela arbetet.

Vi håller på med genomgångar och har haft genomgångar med entreprenörerna för att se till att man uppfyller de krav som ställs enligt kontrakten. Vi förtydligar kraven, vi har så att säga satt in ytterligare förstärkning när det gäller hur snabbt man ska kunna vara ute. Vi har påbörjat ett arbete för hur vi kan samordna snöröjning och snöhantering mellan väg- och järnvägssystemen. Det är en skillnad mellan väg och järnväg. När det gäller väg räcker det

att ploga åt sidan. När det gäller järnväg kan man inte ploga åt sidan på en bangård därför att det då kommer på det andra spåret. Snön måste alltså helt enkelt tas bort.

Förra året när vi hade ungefär 90 centimeter snö på Hallsbergs bangård krävdes det 200 000 lastbilslass för att ta bort den snön.

Förr i tiden kunde man sätta in folk, i princip vem som helst, för att gå ut och skotta. Det kan man inte i dag. Det är ett högteknologiskt arbetsområde. Arbetsmiljöfrågorna är otroligt viktiga. Tänk er själva: En tågrörelse på Stockholms central var sjuttionde sekund, och vi skulle skicka ut utbildad arbetskraft! Det är helt uteslutet. Det måste vara utbildad arbetskraft som går ut. Arbetsmiljöfrågorna är som sagt utomordentligt viktiga vid den typen av akuthantering. Vi kan inte sätta in vem som helst på våra platser.

Den här frågan är kanske vår absolut största utmaning – förbättrad information och kommunikation. Vi strävar efter att resenärer ska ha valmöjligheter. Man ska kunna förstå det som händer och kunna välja ett annat alternativ. Vi har ålderdomliga informationssystem, och tekniskt ganska komplicerade, som vi håller på och jobbar med. Det hindrar förstås inte att den som sitter vid mikrofonen kan ha ett bättre underlag. Vi genomför kontinuerlig information och kommunikation till och utbildning av våra trafikinformatörer.

Det är självklart viktigt att vi gör det i samarbete med de operatörer som finns. Vi har haft en bra start.

En av de kanske allra viktigaste frågorna är ledningsförmågan. Jag har förstått att det har funnits kritik mot att ledningen i Trafikverket inte deltog i den övning som Per Unckel anordnade. Det var väldigt tur, höll jag på att säga, att ledningen inte var med därför att krishanteringar är allvarligare än så. Krishantering gör man i en speciell organisation med personer som kan jobba 24 timmar 7 dagar flera veckor i sträck. Min roll när det gäller krishantering är att vara en fri resurs och kunna ta de övergripande besluten. Jag ska absolut inte in i den löpande krishanteringen. Det vore inte bra. Det var alltså ett medvetet beslut. Vi har en väl fungerande krishanteringsorganisation, som ju hanterar alla typer av kriser vid olika typer av väderförhållanden. Hela utbildningen av den riksoperativa nivån är en väldigt viktig fråga för oss.

Hur har det gått hittills? Ni vet att vi har haft två klass 2-varningar. Vi hade en besvärlig situation i Östergötland. Det som skedde i Östergötland har ingenting med vinter att göra. Det var sju mil kontaktledning som skadades av ett annat tåg. Vi hade sju tåg ute på linjen, och trafikledningen hade att välja mellan två besvärliga beslut: antingen evakuera sju tåg eller försöka att dra in så många tåg som möjligt till station. Sedan var det en del saker som hände under den här tiden. Enligt mitt förmenande och enligt vad jag har sett har man tagit rätt beslut från trafikledningen.

Avslutningsvis lite om reduceringsplaner: För att kunna röja snö måste vi kunna reducera trafik på ett kontrollerat sätt. Det är någonting som vi diskuterar med operatörerna. Det ska vi göra nu, inte när det är en allvarlig situation. Vi har en plan.

Allra sist: Det är väldigt mycket diskussion om persontrafik, men vi ska komma ihåg att godstrafiken skadas minst lika mycket, och där har vi ett annat problem. Det påverkar konkurrenskraften för svenskt näringsliv.

Ordföranden: Tack för det! Och nu lämnar jag ordet till Jan Forsberg, SJ AB.

Jan Forsberg, SJ AB: Många tror att jag inte bara är chef för SJ utan också chef för Trafikverket och en hel del andra saker, vilket jag inte är.

Vi har naturligtvis gjort en väldigt massa saker under det år som har varit och vidtagit ett antal förberedelser. Några delar som vi omedelbart kan notera sedan förra vintern är att X 2000-flottan, som i dag har ungefär 17 år på nacken och som är ett Sverigeunikt tåg och egentligen inte finns någon annanstans, har ett väldigt stort behov av omvårdnad. Så är det med alla fordon som blir äldre: ju äldre de blir, desto mer underhåll krävs det. Därför har vi tagit ut ett antal fordon ur trafik, som innebär att vi går ned från 37 fordon till 32 fordon trafikmässigt.

Vi har gjort ett omfattande vintersäkringsprogram, som jag ska komma tillbaka till. Vår ambition är att med alla de teknikförbättringar som vi gör på vår fordonsflotta ska 75 procent av de förseningsminuter som det här har genererat vara eliminerade under 2010, en bit in i 2011.

När det gäller vårt vintersäkerhetsprogram ligger vår satsning på ungefär samma nivå som den Trafikverket redogjort för, 200 miljoner kronor. Det handlar om fem områden: fordon, trafikledning, kundservice, trafikreduceringsprogram och restidsgarantier. Jag ska säga några ord om dessa.

Anders Ygeman tog inledningsvis upp att det naturligtvis finns ett antal förutsättningar för att järnvägstrafiken över huvud taget ska fungera och att det är viktigt att de finns på plats. En sådan förutsättning är givetvis att det finns avisningskapacitet och hjulsvarvningskapacitet. Här är vi inne på depåområdena. Gunnar Malm inledde med att säga att persontrafiken har ökat med 70 procent på 20 år totalt sett, i hela Sverige. Hur mycket mer järnvägskapacitet har vi då fått? Ja, i stort sett är det ganska ringa, så när som på några enstaka förbättringar som är under utbyggnad. Kapacitetsproblematiken kvarstår alltså.

Vi har också jobbat med att införa förebyggande isbildningsbehandling. Man glykolbehandlar fordonen innan de går ut i trafik. Tillsammans med våra underhållsleverantörer har vi försökt öka verkstadskapaciteten. Tyvärr har vi sedan i fjol varit med om två tråkiga händelser. Dels rammades ett X 2000-tåg av en kranarm från ett arbetsfordon i Kimsta, med väldigt tråkiga konsekvenser, som väl alla känner till. Många skadades, och tyvärr omkom en person. Det innebär att vi har ett fordon mindre. Dels hade vi en olycka i Norge. Ett hjul sprack på ett sätt som vi i stort sett aldrig sett; sådant ska inte inträffa. Hjulen ska hålla under ett fordon hela livslängd. Detta har lett till att vi har ungefär sex sju tågsätt färre när det gäller loktåg – tåg som dras av ett lok och som har vagnar. Det här är en förändring relativt i fjol. Därutöver har vi jobbat med att isolera allt som sitter under tågen så att vi slipper 30 ton is, som ju skedde i fjol. Men det bygger naturligtvis på att spåren hålls rena från snö, i varje fall till väldigt stor del.

Vi har bytt ut de axlar och bromssystem på våra tåg som slogs sönder av den stora isbildningen i fjol. Tyvärr hade vi också det tvivelaktiga nöjet att under två månader i fjol köra på 200 älgar. Skogens djur drar sig upp på spåren när det är mycket snö. Varje krock betyder en vecka på verkstad.

Information och trafikledning är naturligtvis en väldigt central bit när trafiken störs, när det blir större störningar. Vi transporterar 120 000 resenärer varje dag. I fjol hade vi kanske ungefär 70 000 människor som satt på tåg eller som stod på perronger – eller var de nu befann sig – och som hade behov av individuell information. Alla förstår naturligtvis att det är en ganska utmanande uppgift att klara det. Vi har försökt klara detta bland annat genom att omorganisera oss och genom att i samarbete med andra, externa, företag säkerställa att vi kan bemanna upp våra trafikledningscentraler och våra kundcenter med 100 procent inom 24 timmar. Där har vi i stort sett kommit i mål.

Vi har också träffat ett samarbetsavtal med Trafikverket innebärande att våra respektive trafikledningar ska vara bättre synkroniserade utifrån alla krav på information som de människor har som reser. Det har vi klarat ut. Nu är vi medvetna om vad som faller på var och en och om hur vi samverkar på bästa möjliga sätt.

Vi har tränat inte bara det som Per Unckel nämnde. Internt har vi även själva under hösten hunnit genomföra fyra träningar för ungefär 300 nyckelpersoner som finns i trafikledningssituationer och som jobbar ombord på våra tåg och på många andra ställen.

Att reducera trafiken är givetvis någonting som måste göras. Det har flygtrafiken i alla tider gjort. Vi borde för länge sedan ha lärt av dem. Så fort väderleksproblem gör att trafiken inte kan genomföras på normalt sätt måste man anpassa volymen till omständigheterna utifrån att den trafik som kan gå också ska gå i tid. Det har vi gjort på tre olika nivåer. Skulle vi få en vinter motsvarande fjolårets vinter kommer vi att reducera vår trafik med uppskattningsvis 20 procent. Men om det blir en betydligt mildare vinter hoppas vi att vi över huvud taget inte har något sådant behov.

För att också klara behovet av att lite grann se in i framtiden har vi för två år sedan beställt nya snabbtåg som kommer att levereras nästa år och som kommer att vara komplement och till del en ersättning för en del av vår X 2000-trafik. De här tågen kommer enligt plan att sättas i trafik i september. Vi har även signalerat att vi tar hand om behovet av att i en nära framtid ersätta våra fordon med nyare och modernare tåg.

De 20 tågen innebär självfallet också en extrakapacitet generellt sett. Vi ökar således vår snabbtågskapacitet med 30 procent från och med nästa höst, att ha som backup eller vad vi nu vill använda det till.

Vidare har vi infört en ny restidsgaranti som i all enkelhet säger: Vid 30 minuters försening får man tillbaka för halva resan. Vid en timmes försening får man tillbaka för hela resan. Skulle sådant inträffa som det som inträffade mellan Norrköping och Mjölby, där trafiken stod stilla och Trafikverket inte

kunde evakuera alla tåg som stod där, ersätter vi därutöver med ungefär 800 kronor per resenär.

Det handlar också om att blicka in i framtiden. X 2000-tågen ska helt ersättas. Inom en vecka kommer ett ärende upp på vårt styrelsemöte innebärande att vi vill fatta ett inriktningsbeslut om att köpa 20 nya höghastighetståg som är gjorda för att köras med 250 kilometer i timmen på de spår vi har. 250 kilometer i timmen är i dag en standardhastighet som de flesta tillverkar sina tåg för. Det finns tåg som har de förutsättningar som den svenska marknaden kräver. Det här är en investering på 5 miljarder.

I korthet är detta, kan man säga, det viktigaste av det vi gör. Det 80-punktsprogram som vi lade upp, att gälla från och med i fjol, har vi i stort genomfört. Känsligheten ligger i dag i de skadade fordon vi har – tågolyckorna med hjulen samt ett X 2000-tåg mindre. För närvarande är det väl vår akilleshäl och det som gör att vi har ett känsligt läge, i alla fall tills vidare.

Ordföranden: Vi tackar för det. Ordet går till Mikael Stöhr, Green Cargo AB.

Mikael Stöhr, Green Cargo AB: Sedan åtta månader tillbaka är jag vd för Green Cargo. Gunnar Malm och jag tillträdde våra poster ungefär samtidigt efter förra vintern och i god tid inför denna vinter.

Jag tänker kort prata om tre saker. Först ska jag kort ge en bakgrund till Green Cargo, i grund och botten ett godsjärnvägsföretag. Vad vi håller på med är lite mindre känt så jag ska säga några ord om det. Det har viss påverkan på hur vi störs i en vintersituation. Sedan ska jag kort gå igenom viktigare frågor som vi ägnat oss åt i våra vinterförberedelser. På slutet ska jag säga några ord om vår syn på förutsättningarna för framgång i att köra järnväg på vintern.

Green Cargo är, om jag får passa på att göra lite reklam, mer än bara godsjärnväg. Vi flyttar också gods på järnväg. Vi flyttar gods på lastbil. Vi samarbetar med företag som flyttar gods på båt. Vi driver även terminaler för omlastning mellan järnväg och bil. Vi driver Logistikcentrum med tredjepartslogistik. Blodflödet i hela den här logistikapparaten är järnvägen. Det är där huvuddelen av våra flöden går. När vi får en störning i järnvägen får vi i vårt system störningar som ger konsekvenser också i andra logistikapparater i Sverige.

Vi kör två olika sorters tåg på godsjärnvägen, nämligen systemtåg och nätverkståg. Systemtåg känner man igen om man har en relation till persontrafik, för det är ett tåg med lok och vagnar som går från punkt A till punkt B oförändrat, oftast med samma gods – järnmalm från en gruva till en hamn, från punkt A till punkt B; ingenting förändras.

Större delen av de godsvolymer som vi kör på tåg körs på nätverkståg eller vagnslasttåg med lok och blandade vagnar. I en vagn kan det vara livsmedel. I en annan vagn kan det vara järnmalm. I en tredje vagn kan det vara elektronikkomponenter. Det här samlas upp ute i landet där vi har kunder och körs till en rangerbangård, vår fabrik. Där bygger vi om tågen beroende på vilka kunder de ska ut till. Det här är en väldigt viktig funktion för vår fabrik. Rangerbangården är helt central för godstrafiken och då på ett helt annat sätt

än för persontrafiken. Man kan säga att om tågen är blodflödet i vårt system är rangerbangården vårt kranskärl. När det blir en propp på bangården stoppar vårt system. Det stora problemet för godsjärnvägen förra vintern var ståendet på rangerbangårdarna i ett par veckor. Det ledde till de riktigt stora störningarna som fått mycket stora konsekvenser för våra kunder – detta helt kort om skillnaden när det gäller vårt sätt att köra tåg.

Green Cargos vinterförberedelser har inte handlat om investeringar i mångmiljonklassen utan om praktiska förberedelser, om klassiska ordning- och reda-frågor när det gäller sådant som ligger inom vår kontroll. Självklart har vi också reparerat lok som gått sönder och så vidare. Vi har försökt vara väldigt noga med att få ut information till våra 3 000 anställda. Det är ju där ute som det avgörs om det fungerar eller inte. Det är alltså inte en huvudkontorsfråga. Om man vet vad man ska göra ute i verkligheten går det bättre, tror vi. Så har vi lagt upp det.

Jag ska nu kortfattat gå igenom ett antal punkter som vi jobbat med och som finns ganska utförligt beskrivna i Per Unckels utredning.

I vår planering har vi bestämt oss för att det är vinter i Sverige från den 1 november till och med den 31 mars, oavsett hur förutsättningarna är. Detta har gett oss möjligheter att planera för en besvärlig situation. Det i sin tur leder till att vi lagt in extra resurser, både personal och utrustning, och vi har lagt in extra tid i planeringen för växling på rangerbangården. Det tar ju lite längre tid när det är svåra förhållanden. Självklart är också den här planeringsdefinitionen resurs- och kostnadskrävande, men vi har alltså spikat vintertiden från den 1 november till och med den 31 mars.

Lok och vagnar är de fordon som vi kör runt med. Det behövs många praktiska förberedelser, bland annat att se till att fordonen är reparerade efter förra vintern då väldigt mycket gick sönder. Det kan gälla enkla saker som att se till att det finns loksand i loken, att det är rätt sorts lok samt att det finns loksandsdepåer. Loksand behövs för att kunna bromsa då man kör när det är slirigt. Vi har gått igenom våra fordon och kollat så att vi är säkra på att rätt kemikalier finns på rätt plats samt att slangar är kontrollerade inför vintern och utbytta om de är slitna. Det sker en ganska omfattande genomgång av våra fordon. Vi har också infört en regim med utökade funktionskontroller av vagnar under vår definierade vinterperiod.

Verkstäder hörde vi här tidigare om. Det är viktigt med avisning. Men det gäller också att i vår verksamhet få tid med att reparera det som går sönder. På vintern går mer sönder på fordonen, så under vår definierade vinterperiod har vi planerat in frekventa verkstadsbesök. Vi har också i planen för den här vintern utökat tiden för både vagnar och lok på verkstäderna.

Vi har jobbat med våra underleverantörer och med våra egna verkstäder för att se till att reservdelar finns på plats. Förra vintern när många hjul och annat blev slitna tog reservdelarna slut. Man fick vänta i fyra dagar på nytt hjul. Vi har utökat hela reservdelslagret. Från förra vintern har vi lärt oss en del när det gäller att sådant finns på rätt ställe.

Vi har också tecknat ett antal avtal med verkstäder om avisning utöver vad vi hade förra året då det här var en stor bristvara.

Information har vi även jobbat väldigt mycket med internt hos oss. Vi har haft arbetsplatsträffar, främst på orter med för vår del stora bangårdar som Hallsberg, Göteborg och Malmö. Vi har också haft möten tillsammans med Trafikverkets personal lokalt på plats. Vår lokalansvarige, Trafikverkets lokalt ansvarige och snöröjningsansvariga från respektive organisation har varit ute på bangårdarna och kommit överens om att när snön faller är det spår 1 först och sedan spår 4. Det är väldigt praktiskt. Vi tror att vägen till framgång är just att vara mycket praktisk.

Vi har tagit fram en informationsbroschyr med den populära titeln Heta tips och kalla fakta som vi sprider främst internt men även till alla andra som är intresserade. Det är egentligen en lång checklista över vad som behövs för att säkerställa att lok och vagnar fungerar under vintern. Det gäller då detta med bland annat loksand och att försöka få ett tryck i informationen hela vägen ut.

Infrastrukturen har inte vi hand om, men vi är självklart beroende av den. Vi har gjort ett antal nålsticksoperationer, bland annat med lokvärmeposter. På samma sätt som man kopplar sin bil till el gör man det till lok så att de när motorn inte är i gång hålls varma och så att inte saker fryser sönder. Jag har varit ute och inventerat alla lokvärmeposter på alla orter där vi bedriver verksamhet och sett till att de finns och fungerar och att vi vet vilken lokvärmepost som vilket lok ska kopplas till – en otroligt praktisk genomgång.

Det här är, kan man säga, en samling åtgärder. Som ni ser är det väldigt praktiska frågor. Jag skulle kunna sitta här och prata i en timme och gå ned på ännu finkornigare loksandsfrågor. Det är på nämnda nivå vi har jobbat, för vi tror att det är det som ger effekt.

Summa summarum: Min bedömning är att Green Cargo har tagit situationen med vinterstörningarna på allvar. Konsekvenserna påverkar alla delar av Green Cargo. Vi jobbar igenom detta och förbereder oss så gott vi kan inför vintern.

Avslutningsvis: När det gäller förutsättningarna för framgång är våra förberedelser viktiga. Men vi säger inte att de är avgörande, för det här är ett system av saker som hänger ihop. Vi är fullt ut ansvariga för våra förberedelser och ska göra dessa så gott vi kan. Men om infrastrukturen inte fungerar spelar det så klart ingen roll hur mycket loksand vi fyllt på med i våra lok och hur mycket vi har kopplat dessa till lokvärmeposter. En stor lärdom som vi tagit med oss är att det är kopplingen här som gör att det fungerar.

Om alla aktörer på marknaden gör det de sagt att de ska göra då ska – det är vår syn – den här vinterns trafik fungera mycket bättre än förra vinterns trafik.

Ordföranden: Vi tackar för det. Nu tar vi kaffepaus och återsamlas här kl. 10.05 med nya föredragningar.

(Kaffepaus)

Ordföranden: Vi ska försöka och se till att hålla tiderna. Nu säger vi välkommen till Lars Yngström, vice ordförande för branschföreningen Tågoperatörerna.

Lars Yngström, Branschföreningen Tågoperatörerna: Jag förutsätts i första hand föra de lite mindre operatörernas talan. Jag är också ansvarig för en mindre operatör, Tågåkeriet i Bergslagen, eller kort och gott Tågab. Jag kommer att ge en del exempel därifrån. Vi kör i första hand godstrafik men numera även en del persontrafik.

Jag hade förmånen att vara här och träffa det tidigare trafikutskottet i februari. Då hade vi tre käpphästar, och vi kan nu se hur det gått för de käpphästarna. Det första vi tryckte på var behovet av linjeröjning, vilket helt enkelt betyder snöplogning på järnvägen. Vi såg att det brast där, och det har även Trafikverkets utredare, ett konsultföretag, sett som nummer ett. Det gläder oss att den utredning som Per Unckel gjorde pekar på samma sak, behovet av linjeröjning. Konsekvensen av att det inte linjeröjs är att tågen kör i en ständig snöstorm. De river upp snö som lägger sig på underredet och omvandlas till is, vilket leder till bromsstörningar med mera. Det andra vi tryckte på var, speciellt mot bakgrund av stängningen av Hallsberg i flera veckor – Hallsberg är kranskärlet i godssystemet, vilket också Mikael Stöhr pratade om – att det behövs resurser för bortforsling. Det handlar om enorma mängder.

Vi kan backa tillbaka lite och se vad som har gjorts. Linjeröjning är ytterst Trafikverkets ansvar. Jag pekade förra gången på att det funnits ett trettio-tal i järnvägssammanhang relativt moderna ploglok. Bara ett tiotal fanns kvar, och ett fåtal var i drift. Nu kanske det finns ytterligare något i drift. Det talas om beställning av nya, men i väntan på dem har vi de cirka tio befintliga plogloken. De är inte dåliga, och det måste vara möjligt att använda dem.

Det som framför allt faller på järnvägsföretagen är avisning. Om man inte avisar de fordon som i den ständiga snöstormen blivit bepansrade med is fungerar inte bromsarna som de ska, och en sådan detalj som toaletterna fungerar inte på persontågen. Jag har sagt det förut och jag upprepar det gärna: Ett mått kan vara att avisa tåg för att slippa avvisa resenärer.

Det finns goda exempel inte bara från den gångna vintern utan också från många tidigare vintrar. Vi har Stefan Hurtig i Hällefors. Han är verkligen en hurtig man i ordets rätta bemärkelse. Hans problem var att han inom det gamla Banverket var stationerad i Hällefors, och i centraliseringens namn skulle det inte finnas någon personal i Hällefors. Hällefors ligger i norra delen av Örebro län, vid Bergslagsbanan, och trafikeras dagligen av fyra olika järnvägsföretag. Det är mycket godstrafik men även lite persontrafik. Det skulle inte fungera utan Stefan Hurtig.

Stefan Hurtig fick som sagt sparken, men redan första vintern efter det upptäckte Banverket att de inte klarade sig utan Hurtig, så han återanställdes – med placering i Hällefors! När han har på känn att det är snö på gång går han upp klockan fyra på morgonen och kollar om det är snö på gång. I så fall är det bara att åka till jobbet. Han vet precis vilka växlar som måste vara röjda till vilket klockslag, när persontåget kommer, och när plattformarna i både

Hällefors och Grythyttan måste vara snöröjda. Han vet vilka känsliga vägövergångar det finns som också måste röjas. När det gäller samråd med järnvägsföretag och med Trafikverkets lokaltågklarare är det inget problem eftersom Hurtig fikar tillsammans med dem. Han vet precis vilka tåg som är på gång och var man ska växla den och den dagen.

Jag anser att järnvägssystemet lider stor brist på fler Hurtig. I slutändan är det alltså en människa, en ansvarstagande människa, som behövs för att järnvägen ska fungera på vintern. Det röjs ingen snö vid skrivbord.

Vi kan göra en liten utvikning beträffande de små järnvägsföretagen. Vad har vi gjort för vinterförberedelser? Om jag ser till vårt eget företag kan jag säga att vi förlorade 15–20 miljoner till följd av förra vintern. Det är mycket pengar för ett företag som har en omsättning på kanske 150 miljoner. Om vi inte hade haft en bra bankförbindelse skulle vi inte ha funnits i dag. Vi och många av våra kolleger har helt enkelt inte råd att göra några speciella vinterförberedelser. Vi får ta de lågt hängande frukterna, vidta enkla men nog så nödvändiga åtgärder. Det betyder att vi utrustar alla våra lok med växelkvas-tar, och vi dubbelbemannar ofta tåg när de ska ut i dåligt väder. Vi vet nämligen att vi helt enkelt måste sopa de växlar som Trafikverket eller deras underhållsentreprenörer inte har hunnit med.

Vi har tillsammans med kolleger i branschen också ställt krav på våra hjulleverantörer. En konsekvens av den allmänna snöstormen, nedisning och så vidare, är ju bromsstörningar. Det betyder hjulskador. Förra vintern hade vi mer än dubbelt så mycket hjulskador som en normal vinter. Vi har alltså tillsammans ställt kravet på våra hjulleverantörer, som nu faktiskt verkligen står på tå. Vårt lilla företag hade inte vagnar då de var utslagna i kanske fyra dagar i brist på hjul. De hjul som skadades i februari var, vad gäller de sista hjulen, inte bytta förrän i augusti. Vi små kommer nämligen sist i kön.

Jag vet att åtminstone tre av våra järnvägsföretag har erbjudit Trafikverket att hjälpa till att bemanna de få ploglok som finns kvar, men vi har inte hört någonting om att det finns intresse av det.

Min nästa punkt gäller järnvägssektorns fragmentisering. Det har nu blivit en diskussionspunkt om det var så bra att dela upp gamla SJ som hade hand om allting. Jag tror att det var bra. Det skapade en bra tydlighet som hela Europa nu håller på att ta till sig, alltså den svenska vägtrafikmodellen, ett banverk. Det var bra. Men nu har avståndet blivit väldigt långt mellan järnvägsföretagen, vi som kör på spåren, och de som underhåller. Tyvärr har det nästan blivit lite motsatta intressen mellan järnvägsföretag och underhållsentreprenörer.

Vad har dessa underhålls- eller spårentreprenörer för incitament? Det är en mycket bra affär för en underhållsentreprenör om det inte går så många tåg, för då blir det mindre slitage och de får bättre arbetstider att utföra sitt uppdrag på. Trafikverket gör så kallade funktionsupphandlingar, och man har vissa nyckeltal. Vi har i styrelsen för vår branschförening diskuterat att vi hellre skulle se ett incitamentsförhållande som innebär att om det går fler tåg,

om det transporteras fler resenärer och mer gods på järnväg, då ska det finnas en bonus; det är det som ska ge pengar till underhållsentreprenörerna.

Vi ska ju blicka framåt. Ett konkret förslag är alltså att helt enkelt skapa ett system – och det kräver nog regeringens och riksdagens medgivande till Trafikverket – som innebär att en viss del av de banavgifter som järnvägsföretagen betalar, den rörliga delen, bruttotonskilometeravgiften, går direkt till underhållsentreprenörerna. En banreparatör som befinner sig ute i spåret ska bli glad. När det kommer ett tåg, gärna ett extratåg, ska han se att det är hans lön som kommer åkande. Det betyder att man måste vara väldigt effektiv när man planerar sina banarbeten så att man inte är i vägen alltför mycket för de där tågen som ger lön och är till nytta för resenärer och godsköpare.

Ordföranden: Tack för det! Och nu går ordet till Kerstin Gillsbro, Jernhusen.

Kerstin Gillsbro, Jernhusen AB: Herr ordförande, ledamöter i trafikutskottet! Natten mellan söndag och måndag förra veckan fick vi vårt första samtal till något som heter Jernhusens nya jour, H24. Det var trafikstörningar på sträckan Göteborg–Stockholm, och vi såg till att stationerna på sträckan var öppna så att resenärerna fick möjlighet att komma in i värmen och få service. Problemen fortsatte de följande dagarna på sträckan Stockholm–Malmö, tillika Stockholm–Sundsvall. Det betyder att vi under förra veckan hade ett tiotal stationer öppna nattetid på ett tiotal olika ställen i Sverige. Vi är väldigt glada över att vi fått denna kommunikation mellan oss och operatörerna och att vår service har fungerat.

Jag är nytillträdd vd för företaget Jernhusen och hoppas med min presentation kunna ge en del svar på de frågor som Anders Ygeman inledningsvis ställde. Låt mig dock först presentera Jernhusen, vad vi är och gör.

Jernhusen är ett helt statligt ägt företag, precis som Vattenfall, Telia och andra företag. Vi agerar på en öppen marknad och finns i två branscher, järnvägsbranschen och fastighetsbranschen. Jernhusen bildades 2001 genom att fastigheterna köptes ut från dåvarande SJ genom egen finansiering, alltså inte med några statliga medel. Jernhusen äger i dag 75 stationer av de totalt 220 som finns längs järnvägsnätet. Genom vårt dotterbolag SRAB, som står för Svenska Reseterminaler AB, har vi servitut och avtal med de stationer som vi inte äger för att säkerställa att väntsalsfunktion och service finns för resenärerna längs järnvägsnätet.

Vi tillför också finansiering till järnvägssystemet genom att vi utvecklar de fastigheter vi äger. Ett exempel på det är Stockholms centralstation som vi idag håller på att renovera till ett belopp av 400 miljoner. Själva centralen håller nämligen på att sjunka. Dessutom tillför vi ytterligare 600 miljoner för att förbättra logistikflöden och service, allt för att möta det ökade trycket och volymen av resenärer som vi gemensamt i branschen har som mål att göra. Ingen del av denna finansiering kommer från statliga medel utan från oss själva.

Depåer, eller verkstäder som många säger, håller vi också på att kraftigt utöka och att modernisera kapaciteten där. Som tidigare talare nämnt har det köpts och kommer att köpas många nya tåg till Sverige. Dessa tåg ser inte ut

som de tåg som i dag trafikerar näten utan har ett annat utseende. Framför allt är de mycket längre och passar därför inte den depåstruktur som finns i Sverige i dag. I det sammanhanget vill jag påpeka att vi utvecklar depåer för både gods- och persontrafik.

Godsterminaler är ett tredje område hos oss. Där öppnar vi upp terminalerna för olika operatörer. Vi har tecknat nya avtal med fem sådana, vilket har lett till att nya aktörer kommit in på marknaden och att godstrafiken därmed ökat.

Inom Jernhusen äger vi mycket mark. Marken ligger företrädesvis centralt i de tre stora städerna Stockholm, Göteborg och Malmö. Där jobbar vi med stadsutveckling för att förtäta staden, öka servicen och bygga framtidens samhälle. Genom att göra det skapar vi förutsättningar för kollektivtrafik. Vi vet att avståndet mellan en station eller en annan brytpunkt där man byter till kollektivtrafik ligger runt 400 meter. Sedan orkar man inte gå till kollektivtrafik. Om vi skapar täta städer med bra service ökar vi därmed också kollektivtrafiken och resandet i Sverige. Det är också en stor tillgång för oss som bolag när vi utvecklar marken, säljer den eller utvecklar fastigheter. Vi återför kapitalet till verksamheten genom att vi kan fortsätta att utveckla stationer, godsterminaler och depåer. Sammantaget har Jernhusen investerat över 5 miljarder sedan starten för tio år sedan.

Låt oss titta på vad vi gjort inför den vinter som är framför oss. Jag pratade nyss om H24. Det är alltså en nationell kontaktpunkt och sambandscentral som vi har för de operatörer som finns. Där kan vi från dem få information om förseningar och därmed uppehålla och upprätthålla service på stationerna. Vi har även skaffat oss något som heter "chef i beredskap". Det ska alltså finnas en organisation och en funktion i företaget som alltid ska finnas tillgänglig för att stötta där så behövs. Vidare har vi tagit fram lokala handlingsplaner med de operatörer och den service som finns på stationerna i form av kaféer, städning, väktare och så vidare. De ska finnas tillgängliga om stationen behöver vara öppen utöver ordinarie öppettid.

Vi har också en *safe-station*, det vill säga en utökad bevakning av väktare, samt kamerainstallationer. Den möjligheten finns att nyttja vid krissituationer, men den skapar också trygghet för våra resenärer. Tillika har vi infört stationsvärdar, som är ett samarbete mellan oss och kommunerna företrädesvis. Dessa ska hjälpa resenärerna när det gäller olika frågeställningar men också ge en känsla av trygghet när man vistas på stationen.

Avslutningsvis har vi, som tidigare talare också varit inne på, säkrat de avtal vi har rörande snöröjning och halkbekämpning. Vi samarbetar med både kommunerna och Trafikverket där vi i många fall har lite oklara och ganska komplexa ägarförhållanden vad gäller de fastigheter och den mark som rör depåer och stationer. I dagsläget har vi i möjligaste mån försökt samordna det hela så att vi köper upp det av en och samma operatör.

När det gäller området depåer har vi, precis som Jan Forsberg påpekade, brist på depåer i dag. Därför är det glädjande att få berätta att vi under hösten öppnade en ny anläggning i Raus utanför Helsingborg. Vi kommer att i de-

cember öppna en anläggning i Norrköping. Vi förbättrar resurserna och kapaciteten i Olskroken i Göteborg. I och med det kommer vi att få en fyrdubbling av avisningskapaciteten. I Sveriges största depå, i Hagalund utanför Stockholm, har vi uppgraderat den avisningsanläggning som finns för att säkerställa driftkapaciteten för tågoperatörerna.

Det är det kortsiktiga. Långsiktigt fortsätter vi med tydliga och kraftfulla planer för att öka kapaciteten för operatörerna och järnvägstrafiken i Sverige genom att investera ytterligare medel. Vi har planer på flera miljarder framöver för att säkerställa att resurser och funktioner finns. Återigen: Jag tror att det är viktigt att vi som bransch säkerställer förtroendet för järnvägen både inom gods- och persontrafiken. Det är tydligt, som Per Unckel kommenterade, att branschen är ny i den avreglerade formen. Alla spelregler, regelverk, planer och operatörers agerande är inte klarlagda. Vi behöver hjälp med det av många. Jag anser att enda möjligheten att lösa frågan är att tala med varandra. Jag ser ingen annan möjlighet än samarbete. Det kan hjälpa oss alla att skapa förtroende för järnvägstrafiken framöver.

Ordföranden: Tack för det! Och nu går ordet till Johnny Nadéus, Seko.

Johnny Nadéus, Seko: Jag vill rikta ett stort tack till trafikutskottets ordförande, vice ordförande och övriga ledamöter i utskottet för att ni låter Seko – Facket för Service och Kommunikation, medverka. Vi representerar 20 000–25 000 järnvägare.

Låt mig inledningsvis säga en enkel sak: Det är inte lätt att vara järnvägare. Och det är ännu mindre lätt att vara järnvägare när vi blir färre. Det har talats om förstärkt beredskap och bättre resurser. I våras, när jag var här, redogjorde jag för att vi hade tappat 1 500 personer som lappade och lagade järnvägen, och i dag har vi blivit ytterligare 200 färre. Vi har svårt att förstå att detta är i enlighet med att upprätthålla en bra järnväg.

Bilden som ni ser på skärmen visar järnvägare som skottar snö. Snart är det väl bara en gubbe kvar och skottar. Det kan inte vara på det sättet folk vill ha det i det här landet.

(Här visas en film om snöröjning).

Nu visar jag inte denna film bara för att jag var med i tv och diskuterade konsekvenserna av snön. Problemet, trafikutskottet, är att de snöskydd som visades i filmen fortfarande ligger vid sidan av spåren. Det finns anledning för Trafikverket att fundera på vad det är de beställer. Runt omkring Stockholm ligger snöskydd vid spåren – vid Karlberg, Solna, Norra Bantorget, Tegelbacken, Älvsjö, alltså vid infarterna till hjärtat i Sveriges järnvägsnät. De ligger vid sidan av. De är inte påsatta fullt ut.

Per Unckel skriver i sin utredning att den 15 oktober anses förberedelse tiden vara klar. Då ska allting vara trimmat och klart. Trafikverket förlängde tiden i östra Sverige till den 15 november. Detta sker året efter ett av de värsta snökaos som förekommit! Det är svårt för oss järnvägare att se att det är ett uttryck för att man står på tå. Nu när det snart är Lucia är förberedelserna fortfarande inte klara.

Det talas om förstärkt beredskap och om framförhållning. 50 timmar efter att den andra klass 2-varningen gått ut i Malmö skickar Trafikverkets driftsområde i Malmö ut ett förfrågningsunderlag om beredskap. Gunnar Malm, det är inte att stå på tå. Det gäller att ha framförhållning.

Tittar vi här på centralstationen ser vi att 20–25 skruvar är lösa på de flesta spårväxlar. En växel består av 50 skruvar. De håller fast själva växelplattan. Hälften av de skruvarna går av. Vi har påtalat det för Banverket, folk i Banverket har tittat på det, men det händer ingenting. På den spårväxel som ligger på Riddarholmsbron har man stålskruvar i eksliprar. Det insåg väl redan Gustav Vasa att det inte fungerar. De skruvarna ramlar uppåt! Det är uppenbarligen en fara att befinna sig på tåg på Stockholms centralstation.

Något som vi som är järnvägare undrar över, med alla de övningar som genomförs, är: Vart tar det i slutändan vägen, för dem som ska utföra jobbet? Vi som är lokförare, konduktörer, rallare, elektriker eller trafikledare undrar kort och gott: När får dessa förberedelser en konsekvens för oss som ska utföra arbetet? Det är inte lätt att vara järnvägare!

När det gäller de kontaktledningar som rivs ned kan man tänka sig att det finns två orsaker. Antingen är kontaktledningen dålig, eller så är kolskenan på X2000-tåget inte så väl underhållen. Det råkar vara båda sakerna! Det är märkligt att man inte har tagit det på allvar.

Det periodiska elunderhållet minskar. Trafikverket beställer mindre periodiskt elunderhåll för kontaktledningar. För de kolskenor som Euromaint i dag går igenom var 8 600:e kilometer vill nu Euromaint öka intervallet till 12 000 kilometer. Det är väl självklart att om man genomför mindre underhåll på kontaktledningen och vill öka tidsperioden innan man går igenom en kolskenan, då får man kontaktledningsnedrivningar. Det handlar naturligtvis inte bara om Trafikverket, även om Trafikverket har ett stort ansvar som de inte lever upp till.

Det vi ser är en gigantisk omfördelning från järnväg till väg när det gäller både underhåll och investeringar. Det måste sättas stopp för det. Det kan inte vara så att vi i Sverige är stolta över att vara sämst i Europa! Vi är ett rikt land. Vi skulle kunna ha lika mycket underhåll som de bästa europeiska länderna – det finns ingen anledning till något annat. Vi borde förmodligen ligga i topp, eftersom det är större krav på oss. Det räcker med att gå över till Finland för att lära sig.

Ibland när man läser tidningarna baxnar många av oss på järnvägen när man ser att landets finansminister skriver att vi har överinvesterat i järnvägar. Vi måste göra en prioritering, säger Anders Borg. Finansministern betonar att 70 procent av statens trafikinvesteringar bör gå till vägar och bara 30 procent till järnvägar.

Om det nu är så, som det står i regeringens budgetproposition, att man avser att minska anslaget till drift och underhåll, låter Trafikverket låna en halv miljard på framtiden – inga nya pengar – och samtidigt minskar investeringen, då skjuter man sig i foten.

Det blir inte mer trovärdigt genom att dagens infrastrukturminister skyller på den förra regeringen. För oss järnvägare är det ointressant om regeringen är röd eller blå. Tågen ska gå – det är vad det handlar om.

SJ:s presschef sade alldeles nyss i Aftonbladet att vår järnväg ser ut som i Östeuropa, och det är sant. Vi har bland de sämsta järnvägarna. Vad som krävs nu, precis som efter andra världskriget, är en Marshallplan. Det är en hälsning från oss järnvägare till er i trafikutskottet: Samla er över blockgränsen, gå in till regeringen och se till att få den att frigöra 1 miljard kronor nu till underhåll! Trafikverket har på ett ganska bra sätt beskrivit vilka konsekvenserna det blir. Men det krävs aktiviteter.

Avslutningsvis beträffande banavgifterna, som man kan diskutera mycket: De ska uppenbarligen samla in 8,5 miljarder kronor till år 2020, men ingenting av dessa banavgifter kommer att gå till underhåll – inte en krona – men det är det enda krav vi har.

Det krav som finns på SJ AB är i stort sett bara att bolaget ska gå med vinst. Men det måste vara möjligt att ge SJ och andra företag, som Green Cargo, statliga operatörer, ett samhällsintresse. Det borde ligga i trafikutskottets intresse att säkerställa att folk kan lita på järnvägen.

Vi behöver fler personer. Då är det mycket märkligt att höra Gunnar Malm säga: Som snöskottare kan man inte ha utbildad arbetskraft. På Seko håller vi just nu på att gå igenom några nya entreprenörer som här i Stockholm tar in skolungdomar. De får mindre än en halv dags utbildning och ska ansvara för snöröjningen. Grattis, Gunnar Malm, du har verkligen kvalitetssäkrat beställningen!

Jag tror att det vore mycket bättre om Trafikverket återfår ansvaret för avhjälpande underhåll, så slipper ni skicka ut förfrågningsunderlag när kaoset kommer från Danmark till Stockholm.

Ordföranden: Tack för det! Och nu går ordet till Jonas Eliasson, KTH.

Professor Jonas Eliasson, KTH: Jag är föreståndare för Centrum för transportstudier på KTH, och jag är också professor i transportsystemanalys. Jämfört med föregående talare, som har pratat om ganska konkreta saker, ska jag prata om något ganska abstrakt, nämligen vad tågförseningarna kostar samhället. Hur svarar man på det? Man kan säga: Ungefär 3 miljarder kostade det förra vintern. Några frågor?

Jag tänker prata om fyra andra saker, för det första varför siffran är fel, fast den ändå är helt rätt tänkt, och för det andra, vilket är intressantare, varför detta egentligen är helt ointressant. Ni inser själva att detta inte betyder någonting. Om jag säger att det kostade 3 miljarder, betyder det att järnvägen ska ha mer pengar eller mindre pengar än förut? Inget av det kan man lista ut av detta.

Ännu mer intressant är att vi inte kan veta vad som är rätt svar. I en viss mening kan vi veta på ett ungefär om det ska vara 3 miljarder, 5 miljarder eller 2 miljarder. Men på ett djupare plan kan vi inte det. Det har en del intressanta policykonsekvenser.

Det jag visar nu har jag lånat ur en rapport som faktiskt är riktigt bra. Trafikverket kan vara glad över den. Det står: Utredning järnväg vinter. Jag misstänker att jag har varit något slags expert. Det finns inga referenser, men det står att de har intervjuat akademiker fokuserade på järnvägstrafik. Kommer man från forskningshållet är man van vid lite tydligare referenser än så, kan jag säga, men jag misstänker att det bland annat är jag.

Jag tror att detta är ganska bra. Det är i varje fall bland det bästa jag har sett på ganska länge. Det har nämligen länge varit ett stort problem att vi inte vet nästan någonting om hur stora förseningarna är, vad som orsakar dem och vad man kan göra åt dem. Det är något som sådana som är som jag – som vill göra analyser av vilka åtgärder som är smartast – har varit arga på. De som är äldre än jag, i 70–80-årsåldern, har slutat vara arga, för de börjar ge upp. På det viset är detta ett stort steg framåt.

De ljusblå staplarna gäller en vanlig vinter, och de mörkblå staplarna gäller vad som hände förra vintern. Man ser att det var ungefär dubbelt så mycket förseningskostnader förra vintern mot vad det är i vanliga fall. Man ser också att persontågen står för den helt övervägande delen av förseningskostnaderna, fast bara ungefär en tredjedel av förseningstimmarna var på personsidan. De andra två tredjedelarna av förseningstimmarna var på godssidan. Det beror på att förseningsvärdet för persontrafik per inträffad förseningstimme är mycket högre än på godssidan. Så långt är det bra. Det var intressant, bra statistik. Äntligen, härligt, mer av det här!

Men varför är detta fel? Jo, det handlar om det jag egentligen tycker är roligast att prata om, nämligen hur man värderar förseningar. Jag ska säga någonting om det, eftersom jag inte kan låta bli. De här siffrorna bygger på värderingen av en genomsnittlig försening, sett som snitt över hela trafikantkollektivet och hela godskollektivet. Men långa och ovanliga förseningar är proportionellt sett värre än korta och vanliga förseningar. Det beror på att om man vet om att tunnelbanan brukar variera fem minuter hit eller dit, då kan man ta höjd för det, medan man liksom har inte marginal för sådant som inträffar sällan och är ganska långt. Det innebär att en förseningstimme som består av 60 tåg som är en minut försenade inte alls är lika illa som ett tåg som är 60 minuter försenat. Det finns inte med i siffrorna, men det går att fixa till.

När det gäller godsförseningar finns det ett väldigt lågt värde som handlar om en genomsnittlig förseningstimme. Men gods är speciellt på det viset är det är väldigt icke-linjärt. För de flesta godståg är det inte säkert att några timmar hit eller dit gör så mycket. De kan vara rätt försenade. Men rätt vad det är kommer man upp till en viss tröskel, som är olika för olika tåg och olika laster, och då blir det oerhört dyrt. När man missar sin färjeanslutning, när det väl tar slut i lagret som leveransen ska till eller vad det kan vara, då kan det snabbt handla om miljonbelopp. Det ingår inte heller.

Detta är i alla fall ett steg framåt jämfört med vad man ofta har presenterat, nämligen mått av typen andel eller procent som har kommit inom fem minuter, vilket säger absolut ingenting. Om man säger att punktligheten är 80 eller

85 procent men resten av tågen kommer tre timmar för sent inser man att det spelar stor roll hur långa förseningarna är.

Dessutom spelar det roll när man får information. Det skiljer någonstans i storleksordningen 5–20 gånger i förseningsvärderingen om man inte vet om att man ska bli försenad. Om man står på perrongen och då får veta att tåget inte kommer är det väldigt mycket värre än om man fick veta det ett par timmar innan, när man fortfarande var hemma. Det är väldigt lönsamt att syssla med förseningsinformation.

Men det finns en fråga som är bättre, och det är varför siffran är ointressant. Egentligen är jag här för att svara på vad det kostade, och jag skulle faktiskt kunna räkna om siffrorna och komma fram till något annat än 3 miljarder. Då kanske det är 5 miljarder eller 4 miljarder. Men det är ju inte det man vill veta, utan man vill veta: Vilka kostnadseffektiva åtgärder mot förseningar finns det?

Det är inte självklart att det är värt pengarna att lägga mer pengar på att reducera förseningar. Det måste inte vara så. Tänk om det är så att vi för att bli av med förseningarna var tvungna att lägga ut 100 miljarder! Då börjar man förstå att vi på något sätt måste ställa oss frågan vad det kostar och vad det är värt. Till min glädje har utredningen faktiskt svarat på den frågan. Det är väl jättebra. Mitt jobb blev mycket lättare när jag hittade den här utredningen.

Jag tror inte att ni kan läsa på bilden som jag visar nu. Men de höga staplarna som går uppåt är kostnadseffektiva åtgärder och de låga staplarna som går nedåt är åtgärder som inte är effektiva. De flesta av de positiva staplarna – de åtgärder som är värda pengarna – har med planering, prioritering och trafikledning att göra, och dessutom ingår linjeröjning och lite sådant.

Vi vet väldigt lite om sådant som investeringar. Det är förmodligen dit tankarna hoppar först, man vill investera sig ur detta genom mer kapacitet. Men vi vet fortfarande alldeles för lite om hur den typen av infrastrukturinvesteringar påverkar förseningarna inom järnvägstrafiken. Det är ett forskningsområde som tyvärr har varit sorgligt eftersatt i en massa år.

Vi kan än så länge komma ihåg att planering, prioritering, krisplaner, alternativa trafikeringslösningar och sådant är mycket lönsamt, och sedan kommer annat också. Man kan komma ihåg en sak till. Det syns kanske inte, men på de flesta staplarna står det ”öst”. Väldigt mycket handlar om det östra trafikområdet. Man behöver hålla lite ordning på storleksordningar. Alla tågförbindelser är inte skapade lika. Det är inte kostnadseffektivt att sprida pengar och åtgärdsmedel likformigt över landet, om man vill uppnå största möjliga värde för resenärerna och om man tycker att en resenär är lika mycket värd var den än bor.

Det finns många flera resenärer på vissa sträckningar än på andra. Det samma gäller gods. Det färdas ungefär lika mycket folk på SL-trafikens spår – tunnelbana och pendeltåg – på en dag som det färdas folk mellan Stockholm och Göteborg på ett år. När SL-trafikens spår står stilla en dag, då är det som om man ställde in samtliga tåg Stockholm–Göteborg i ett helt år. Då förstår

man att det lönar sig ganska bra att till exempel röja pendeltågsspåren. Det kan vara kul att veta.

Blir man då av med allting? Nja, utredningen gjorde något ganska vågat, nämligen sade hur mycket det är kostnadseffektivt att bli av med. Som jag redan har sagt ska vi inte lita på siffrorna så mycket. Men själva slutsatsen tycker jag är kul, nämligen att det är kostnadseffektivt, det vill säga att det är värt pengarna. Resenärerna och godstransportörerna tycker – om de själva skulle betala, fast de inte gör det – att det vore värt att bli av med ungefär de mörkblå staplarna. Då skulle de ljusblå staplarna bli kvar – ungefär så. Det kommer att finnas kvar ett läge där inte alla förseningar försvinner.

På 50- och 60-talen fanns det något inom vägsektorn som lite elakt brukade kallas *predict and provide*. Man skulle förutsäga hur mycket vägtrafiken skulle öka, och sedan skulle man bygga tillräckligt mycket vägar – *predict and provide*. Nu säger vi att det var helt galet.

Debatten kring järnvägstrafik andas ibland samma sak: Vi måste bygga så mycket och investera så mycket att alla tåg får plats – alla som vill ska få åka tåg, och alla som vill transportera på tåg ska få plats. Men det är inte självklart. Någonstans måste man säga att det finns en investerings- och underhållsvolym som är lagom. Den kan mycket väl vara högre än dagens, och den kan möjligen vara lägre än dagens. Det är en väldigt relevant fråga att ställa sig hur mycket pengar som är lagom.

Jag sade att vi inte kommer att veta vilken siffra som är rätt. Jag sade att det handlade om genomsnittsvärderingar. Jag kan berätta mer om hur folk gör i genomsnitt. De siffrorna är relevanta vid strategisk planering, när man ska besluta om hur mycket pengar som Trafikverket ska ha i budget, hur höga banavgifterna ska vara och så vidare. Men de är inte relevanta för prioritering mellan tåg. Ni kanske kommer ihåg att trafikledning, alternativa tågplaner och krislösningar var bland det mest effektiva man kunde hålla på med.

Förseningar är olika mycket ”värda” för olika tåg vid olika tillfällen. Det är mest uppenbart för gods. Järnmalm har sällan särskilt bråttom, medan färska blommor ofta har väldigt bråttom att komma fram. Vilka vet det då? Det är inte så ofta trafikledningen vet det, utan det är operatörerna själva som vet vilka tåg som är viktiga att få fram i tid, som måste gå fort och som ska prioriteras och vilka tåg som det inte gäller för. Det vet också resenärerna, för resenärerna väljer redan i dag mellan dyra biljetter och billiga biljetter, där man med de dyra biljetterna reser vid en bekvämare restidpunkt och det går fortare att komma fram, medan de billigare biljetterna ger lite mer obekväma restidpunkter där tågen kanske går lite långsammare. Det vet folk, men det vet inte trafikledningen.

Därför behöver man införa någon typ av signalsystem där operatörerna på något sätt kan få signalera hur viktigt det är med rätt tid. Annars blir det *cheap talk*. Flera här har sagt att man ska prata mer mellan operatörer, spårunderhållare och allt vad det är. Det är helt korrekt. Men vad tror ni att operatör A svarar när Trafikverket frågar operatör A: Hur viktiga är dina tåg? Jag tror att operatören svarar att de är jätteviktiga. Måste de komma i tid? Ja,

det måste de! Då sitter till exempel SJ och Green Cargo och ska försöka komma överens om vilkas tåg som är viktigast. Det är klart att det inte kommer att gå!

Vad kan man då göra? Man kan helt enkelt införa ett premiesystem eller en typ av försäkringssystem. Man kan låta till exempel Green Cargo försäkra sina tåg. Man kanske säger: Den här mängden tåg kan få komma upp till tolv timmar för sent. Men efter tolv timmar, då kostar det er mycket pengar om tåget inte är framme, för det är våra finaste tåg som måste vara framme. På det sättet kan man klassificera.

Det påminner om en sorts banavgifter, fast mycket mer differentierade. Om vi ska ha många operatörer i ett system som ska kunna komma överens om något finns det inget effektivare sätt att göra en sådan typ av förhandling än genom ett fungerande prissystem. Det finns liksom skäl till att vi har priser på andra ställen i samhället. Det är helt enkelt väldigt smart. Då kommer det kanske att bli dyrare. Det är mycket möjligt. Det finns egentligen inga speciellt stora skäl att subventionera långväga resande eller transporter med skattemedel. Arbetsresande, regionalt resande, finns det en del skäl att subventionera – men inte långväga resande.

Gör bara åtgärder där nyttan är större än kostnaderna! Tänk på storleksordningar! Ta reda på mer om vilka åtgärder som är kostnadseffektiva! Värdera dem rätt! Planerarna kan inte ha tillräckligt med information, utan det behöver finnas någon typ av signalsystem, premiesystem eller försäkringssystem – annars blir det bara *cheap talk*.

Ordföranden: Då tackar vi för det och går över till frågestund.

Pia Nilsson (S): Jag är ledamot av trafikutskottet sedan 2006.

Den 11 november samlades 27 deltagare från 12 olika trafikoperatörer för att genomföra krisövningen Spårnö, som ingick i Per Unckels utredningsuppdrag. Syftet med övningen var att förebygga störningar genom att påvisa behovet av beredskapshöjande åtgärder, som det stod, och utveckla samverkan, dock utan några verkställande direktörer eller generaldirektörer närvarande. Per Unckel konstaterade belåtet att aktörerna redan har lärt mycket sedan förra vintern.

Jag har läst igenom den åtta sidor långa utvärderingen. Det är med stor förvåning som jag kan konstatera att det som pågick mellan kl. 9 och kl. 15 den 11 november i värmen på SJ Service Academy var något helt annat än det jag och många med mig föreställer oss som en krisövning.

Eftersom övningen skulle bygga på händelser som utspelade sig under förra vintern såg jag framför mig hur deltagarna satt i strömlösa, stillastående tåg på igenisade spår utan tillgång till information någonstans i Sverige – ungefär samma situation som många av oss resenärer befann oss i förra vintern. Jag trodde att övningen skulle bestå i att handfast träna på åtgärder som behövde vidtas – men icke!

Några operativa inslag förekom inte. I stället delades deltagarna in i grupper där man fick prata med varandra om vad man hade gjort mer generellt

sedan förra vintern. Man kom fram till att järnvägsaktörerna nu har upptäckt att det finns en betydande okunskap om vem som gör vad när det uppstår en stor störning i järnvägssystemet. Men trots det ansåg man att inga ytterligare åtgärder behöver vidtas.

Några kommunikations- eller informationsansvariga personer deltog inte i övningen, trots den påtagliga bristen på information förra vintern. Aktörerna tyckte att det var svårt att avgöra vilka de svaga länkarna är, eftersom det är oklart om samordningen fungerar. Men några ytterligare åtgärder behöver inte vidtas – det var man överens om. Vad man däremot hoppas på är mer påtagliga väderprognoser.

Därför undrar jag, Per Unckel, om du anser att den här krisövningen gav lugnande besked till resenärerna och godsköparna om att vinterberedskapen nu är så god att inga ytterligare åtgärder behöver vidtas. Varje enskild aktör radar här upp åtgärd efter åtgärd, men ändå uppstår samma bekymmer som förra vintern, inte minst utifrån den Sekorapport från verkligheten som Johnny nyss gav.

Vem är ansvarig för samordningen, och vad kommer konkret att göras för att den ska börja fungera?

Ordföranden: Vi samlar ihop tre fyra frågeställningar, sedan får ni svara, och därefter tar vi tre fyra frågeställningar igen.

Jan-Evert Rådhström (M): Tack för mycket bra föredragningar och ett särskilt tack till Jernhusen för att jag inte behövde stå ute en natt utan fick komma in på en station! Det tycker jag är en framgång sedan föregående år.

Jag har en fråga till Jan Forsberg och Gunnar Malm. Ni pratar båda två om reduceringsplaner och säger att det kan bli en reducering med 20 procent vid svåra förhållanden. Hur förbereder ni sådana reduceringsplaner? Det är ju klart att man medialt kan undra: Nu ska de ställa in tågen – hur får resenärerna information? Hur går man ut i god tid? Vågar man, kan man, ska man gå ut i god tid? När ska informationen ges? Jag tror att detta är viktigt, om det ska till reduceringsplaner, som flygtrafiken har och som vi själva har som bilister – när det blir en klass 2-varning vill vi hellre åka kollektivt än ta bilen.

Jag vill höra ett litet resonemang från er just på denna punkt, för jag tror att den är viktig.

Siv Holma (V): Jag är ny ledamot i trafikutskottet och kommer från norra Sverige, Kiruna, där det är långa avstånd.

Jag har noterat följande. Per Unckel säger att vi just nu har en konkurrensmarknad och att det är en stor förändring. Jag noterade att Lars Yngström talade om en fragmentisering av vårt järnvägssystem, att det är uppstyckat. Johnny Nadéus från Seko talade om att det behövs en Marshallplan med 1 miljard mer. Alla i panelen utom professorn verkar ha en samsyn om att det finns behov av ökade resurser för att lösa bristerna vad gäller kapacitet, underhåll och reinvesteringar.

Då skulle jag vilja ställa en fråga, men jag vet inte vem som ska svara på den. Med tanke på fragmentiseringen och samordningen av resurserna för att möta kapacitetsbristerna, vem har det samordnande ansvaret?

Jag kan tänka mig att det är politiken. Men på något sätt fungerar det inte ute i verksamheten. Jag har också noterat att Trafikverket har sagt att punktligheten inte kommer att nås utan att den kommer att minska från 95 till 87 procent på grund av att man har fått minskade resurser från 7,6 miljarder till 5,3 miljarder per år för att klara kapacitetsbristerna, med underhåll och reinvesteringar.

Det vore intressant och viktigt att beträffande samordningen av åtgärderna få klargjort vem som har ansvaret.

Lars Tysklind (FP): Jag skulle vilja ställa en ganska konkret fråga kring vad man anser vara vinter. Att vi över huvud taget har den här diskussionen beror på att människor har mycket höga förväntningar på att det ska fungera. Man kan ibland fundera över om det är för höga förväntningar.

Jag åkte själv tåg i tisdags morse och var imponerad över att man vara bara nio minuter försenad efter att ha kört de första 15 milen i 3 decimeter nysnö. Mina förväntningar uppfylldes mer än väl under den turen. Men ändå registrerades det tåget som ett försenat tåg.

Så till min konkreta fråga. Jag tyckte att Green Cargo hade ett mycket intressant yttrande där man definierade "vinter". Man bestämmer att det är vinter från den 1 november till den 31 mars och har då ett visst läge. Har också ni andra aktörer den definitionen?

Jag kan tänka mig att väderprognoser och annat hjälper till. Men om man är i ständig beredskap för att det faktiskt är vinter måste det vara betydligt lättare. Jag skulle vilja höra om andra för samma resonemang, för jag tyckte att det var väldigt *hands on*.

Ordföranden: Vi går igenom hela panelen, så tar ni upp den tråd ni önskar eller den fråga där ni blev apostroferade.

Gunnar Malm, Trafikverket: Vi kan först ta frågan om när det är vinter. Det är en berättigad fråga. Vi kan gå tillbaka några år i tiden. Då hade vi faktiskt en särskild vintertidtabell med reducerad tågtrafik. Det är kanske dags att börja fundera i den typen av termer, för att helt enkelt skapa resurser i tidtabeller och liknande.

Problemet är att när vi har svåra väderförhållanden som vinter och liknande ökar förväntningarna på att järnvägssystemet ska leverera mer. Men det är inte hållbart. Jag tror att vi måste vara ärliga och säga: Så robust är inte järnvägssystemet.

Då kommer man in på en annan fråga som det finns anledning att diskutera: Vilken beredskapsnivå är det rimligt att ha i järnvägssystemet, och vad får det kosta? Det är egentligen den stora frågan.

När det handlar om samordningsansvar: Det är klart att Trafikverket har ett stort samordningsansvar när det gäller diskussioner med operatörerna, underentreprenörerna som sköter underhållet och liknande. Där är det vi som är

nyckeln. Det är också vi som fördelar kapaciteten på järnvägsnätet och avgör där. När det gäller reduceringsplaner måste man skilja på två situationer.

Den ena är när det händer något akut, icke-planerat. Det kanske inträffar en större olycka eller något annat, så att man behöver leda om trafiken. Då måste man veta i vilken ordning man ska göra olika saker, och då är det bra om man tidigare har diskuterat olika alternativ med operatörerna, så att man vet hur man ska prioritera.

Den andra situationen är när man ser att det blir svårt väder, så att man kanske redan en dag i förväg kan säga: Nu kommer vi att ta ned trafiken. Då är det bra att ha ett planerat underlag för hur man gör det och inte börja diskutera med operatörerna vid det tillfället. Det tror jag att vi har lärt oss av tidigare erfarenheter.

Per Unckel, landshövding: Innan jag kommer till Pia Nilssons fråga har jag bara en liten synpunkt på detta med vem som har ansvaret.

Det finns ett spelregelansvar som väl borde intressera inte minst trafikutskottet och som jag tror att det finns en del att slipa på fortfarande. Jag säger inte att spelreglerna är helt fel, men jag tror att det finns skäl att titta på hur man på en konkurrensutsatt marknad säkerställer att alla operatörer vet hur spelreglerna ser ut. Det är ytterst ett politiskt ansvar att göra det när man sätter upp marknaden. Och här tror jag att det finns en del utvecklingsarbete att göra. Det är min kommentar till detta.

Till Pia Nilsson om övningen: Vi har nog lite olika föreställningar om vad en sådan här övning egentligen ska syfta till eller innehålla. Jag har noterat att det har funnits synpunkter på att flera av herrarna här framme inte var med. Jag saknade dem inte av det enkla skälet, som jag antydde tidigare, att jag skulle vara lite orolig om dessa tre skötte den operativa beredskapen vid vinterväglag. Däremot är jag mycket angelägen om att säkerställa att de som de har i sina myndigheter och organisationer sitter där och övar, för det är de som svarar för de faktiska besluten. De var där. Och de ska vara där fler gånger om jag får råda regeringen att göra någonting.

Att de satt inomhus i stället för att sitta ute på spåren och frysa kan man ha synpunkter på. Men det är inte på spåren ledningarna sitter i det skarpa läget. Då är det bättre att säkerställa att de sitter i miljöer som motsvarar de miljöer som de sitter i om det bränner till. Sedan utgår jag från att de då och då går ut och tittar på hur det ser ut där ute också, men det ingick inte i övningsföresättningsarna.

Nästa lilla aspekt på det hela var att i vår föreställning, som vi tolkade regeringens direktiv, var inte övningen lösningen på problemet, utan övningen var en del av lösningen på problemet. De åtgärder som skulle redovisas har jag skrivit sida upp och sida ned om i det här papperet. För säkerhets skull har jag dessutom tryckt av vad alla intressenter har lovat att göra så att vi inte glömmer bort vad det var de lovade i somras. Övningen är ett delmoment i att säkerställa att det här ska fungera.

Från de utgångspunkter som vi definierade för den här övningen uppfylldes övningsambitionen. Sedan kan möjligen Pia Nilsson och jag ha lite olika

mening om vad en sådan här övning ska gå ut på. Men det här var min föreställning, och i förhållande till den är målet uppnått.

Jan Forsberg, SJ AB: Låt mig bara fylla i det som Per Unckel nämner och som riktar sig till Pia Nilsson. Det är naturligtvis vi som är ansvariga för verksamheten som ska se till att den personal som leder det operativa arbetet är de som övar. Vi har katastroforganisationer som träder i kraft när det gäller att ta hand om olyckor eller liknande, likaväl som vi har beredskapsorganisationer som tar hand om verksamhet när vi har besvärliga trafiklägen och då hjälper till med hur det ska hanteras.

Jag tror att vi har en ganska gedigen syn på hur det där egentligen ska organiseras. Så organiseras det också i andra persontrafikbranscher, inte minst flygbranschen. Där har man aldrig de verkställande direktörerna med i den här typen av organisation, utan deras roll är att ta hand om affärsverksamheten. Detta om detta.

Jag vill sedan gå över till Jan-Everts fråga om hur vi ger resenärerna information i händelse av att vi behöver reducera trafiken. Om vi behöver göra detta börjar det naturligtvis utifrån att vi tar in prognoser från SMHI exempelvis om det handlar om väder och vind. Både Trafikverket och SJ följer det här väldigt noga. Får vi klass 2- eller klass 3-varningar samråder vi om vilket läge som vi anser ska gälla, och med det som bas kommer vi sedan att bestämma oss för om trafiken ska reduceras nedåt eller inte. Gör den det försöker vi ha så god framförhållning som möjligt. Det här sker inte från en dag till en annan, utan ofta kommer en klass 2- och klass 3-varning ett antal dagar innan, vilket gör att vi försöker nå ut till alla våra resenärer med information via vår hemsida, mobiltelefoni och mycket annat, stationer och så vidare. Det gör vi efter bästa förmåga. Där vi vet vilka våra resenärer är försöker vi ta en personlig kontakt och hjälpa människor till ombokningar och mycket annat.

Fragmenteringen var Siv inne på. Jag skulle egentligen bara vilja notera: Ja, det är en ganska utmanande bransch som har skapats i Sverige som består av en väldigt massa aktörer. Det är klart att det krävs en samordning. Ytterst, sade du själv, är det naturligtvis det politiska ansvaret, men därefter ser jag att den myndighet som bör samordna det här är Trafikverket, som bör hålla ihop järnvägsbranschen i sådana här avseenden.

Vinterförberedelser: Ja, när är det vinter? För oss handlar det inte om att det är vinter eller sommar, utan alla årstider har sina problem. Vi har försökt skapa ett arbetssätt som innebär att vi utgår från att det blir vinter, naturligtvis, från november och framåt. Men vi försöker ha en beredskap för såväl vinter och vårflooder som mycket annat i termer av att vi har en beredskapsorganisation som är i kraft året om och som redan har förutbestämda planer i händelse av det ena eller det andra. Vår ambition är att vi ska vara beredda året runt oavsett vad det är som inträffar.

Jag kanske också ska haka på det här med förväntningarna på järnvägen och vad järnvägen kan presterat året runt. Jag tror att förväntningarna möjligtvis är väldigt höga, och kraven på järnvägen är väldigt höga: Oavsett väder och vind ska tågen fungera. Det är klart att man kan fundera på hur rimlig en

sådan förväntan är, även om ambitionen från allas sida är att det ska vara så. Vi har dragit slutsatsen av fjolårets erfarenhet att vi nu lägger sommar- och vintertidtabeller byggda på att vi drar ned trafiken något på vintern utifrån att vi vet att det inte går att köra tågen lika snabbt och att det händer betydligt mer saker på vintern än på sommaren. Det är en sådan justering som vi försöker göra, och i stället förlänga våra tåg för att kunna ta hand om alla som vill och behöver åka, men något färre avgångar för att skapa luft i systemet. Gunnar nämnde att vi har en tågrörelse i Stockholm var sjuttionde sekund, och vem som helst inser att det i svåra vinterväderlekar inte är alldeles enkelt att få det att fungera om vi inte reducerar trafiken och anpassar den till väderleksförhållandena.

Lars Yngström, Branschföreningen Tågoperatörerna: Johnny Nadéus tog upp sambandet mellan kontaktledning och lokens strömvtagare, och exemplet i Östergötland för några veckor sedan där troligen ett lokaltåg skadade kontaktledningen på en sträcka av sju mil. Vi kan säga att Green Cargo och vissa andra företag, till exempel vårt företag, har infört en särskild underhållsåtgärd som kallas vinterservice. Normalt servar man tåg med vissa kilometerintervall, men vinterservice innebär att vi gör en mellanservice så att vi kollar kolslitskenorna på strömvtagarna dubbelt så ofta på vintern som under andra förhållanden.

Siv Holma tog upp fragmentisering. Ja, mitt förslag till botemedel är helt enkelt att skapa gemensamma intressen mellan sektorns aktörer, alltså järnvägsföretag och underhållsentreprenörer. Det ska alltså vara intressant att det går tåg med kvalitet, och då ska underhållsentreprenören ha bättre betalt och järnvägsföretagen får kunder. Gemensamma intressen är botemedlet mot fragmentisering. Då behöver man inte diskutera mellan Trafikverket och deras snöröjare om man ska gå ut när det är 15 centimeter snö över räls överkant eller inte. Då vet spårentreprenören: Nu måste jag gå ut i god tid, för det kanske är ett snöfall på gång, så att det finns utrymme att ta emot den ytterligare snön så att tågen verkligen går. Det är alltså gemensamma ekonomiska intressen.

Lars Tysklind frågade: När är det vinter? Framför allt mindre företag har en egenskap att ha flexibilitet och möjlighet att ta hänsyn till vädrets växlingar. Det spelar ingen roll om det är lövhalka på hösten: Vet vi att det är akut lövhalka får vi reducera godstågens vikt momentant. Det får vi reda på från våra lokförare. Det är olika från dag till dag. Det är samma sak: Vinter kan det vara när det är extremt kallt i norra Sverige, och då inser vi att man inte kan köra mer än kanske 400 meter långa godståg därför att bromssystemet inte kommer att fungera. Det är inte kalendern utan verkligheten som säger när det är speciella väderförhållanden.

Mikael Stöhr, Green Cargo AB: Jag kan bara lägga till något på Pia Nilssons fråga angående närvaron vid övningen Spårnsö. Från Green Cargos sida representerades vi av Bertil Nilsson som är produktionschef och Jenny Huss som är operativ chef. Det är de två högsta beslutsfattarna i den rent operativa verksamheten. Bertil är högste ansvarige i normaldrift, och i ett krisläge går

det över till Jenny. Vi gjorde bedömningen att det var de två. Men jag var inte där, och jag delar uppfattningen att jag tror att det var bra — annars hade jag varit med.

Kerstin Gillsbro, Jernhusen AB: Jag vill också stödja den delen. Jag tror att det var, åtminstone från Jernhusens sida men också från andra parter, upplever jag, helt rätt personer som var med på krisövningen. Det är inte den sista operativt ansvariga personen som ska vara där. I vårt fall var vår säkerhetschef Leif Svensson med plus en person till, och de upplevde övningen som mycket bra. Sedan tror jag att man behöver öva fler gånger – det är jag helt övertygad om.

Som ny i branschen, och inte ha varit med så länge, upplever jag den fragmentisering som Siv Holma påpekade. Per Unckel har också varit inne på att det i vissa termer är nya förutsättningar och nya regler som gäller. Jag tror inte att alla parter riktigt har hängt med i hur de nya reglerna och förutsättningarna är. Jag tror att vi behöver ett betydligt större tydliggörande för parternas både möjligheter och skyldigheter att agera. Det finns nog många personer inom tågsektorn och inom politiken som har både ansvar och skyldighet att rätta till det. Jag tror också att parterna inom järnvägssektorn har ett stort ansvar att kommunicera med varandra för att lösa dessa frågor. Den interna dialogen för oss inom sektorn är det viktigaste i sammanhanget just nu.

Johnny Nadéus, Seko: När det gäller krisövningen kan åtminstone vi konstatera att ingen av dem som ska göra jobbet var där. Det tål att fundera på. När SL har liknande krisövningar placerar man dem uppe i Norrland, och man låter folk som ska arbeta och hantera problematiken delta. Det kommer att ta lång tid innan den här informationen har ramlat ned till de anställda, oavsett om det är lokförare, rallare eller tågtrafikledare.

Anders Åkesson (C): Jag vill instämma med dem som tidigare har tackat för en bra dragning. Ytterst handlar utfrågningen om resenärernas och företagens förtroende för en bransch. Viker det förtroendet löses frågan på det viset att trycket på systemet minskar därför att resenärer och gods tar andra vägar. Det vore djupt beklagligt, av många skäl. Här sitter vi nu och diskuterar vintern, och det är stopp i Mälardalen med flera ställen. För några år sedan hade vi ett annat väderfenomen, som döptes till Gudrun och Per. Det var stopp i Småland i veckor och tvärstopp på Södra stambanan med flera ställen.

Rimligen är det då så att väder, oavsett årstid, kommer vi alltid att få förhålla oss till, och sannolikt mer väder framöver eller extrema väderkast. Då är den långsiktiga frågan: Är det möjligt och rimligt att ta höjd i ett järnvägssystem, ett nationellt och internationellt järnvägssystem, för det förutsägbara och möjligen det som inte är möjligt att förutse? Vad är i så fall prislappen på det? Då hamnar frågan också på politikens bord och hos dem som brukar systemet, hos dem som köper tjänster av Lars Yngström, Mikael Stöhr eller SJ. Vad är man beredd att betala? Vad är samhället berett att sätta för siffra? Då landar man också hos Jonas Eliasson, och man måste värdera det här rätt.

Jag vet inte om Gunnar Malm eller Jonas Eliasson vill svara på frågan: Är det möjligt att ta höjd? Är det lämpligt att ta höjd? Vad är i så fall den förväntade prislappen?

Stina Bergström (MP): Jag är från Värmland, och jag har fått erfara att det inte är så lätt att ta sig från Värmland till Stockholm och komma i tid. Det har varit väldigt mycket förseningar. Jag vill också tacka för intressanta och lärorika föredragningar. Precis som Siv Holma har jag dragit slutsatsen att det ändå råder en stor enighet här i panelen om att vi behöver satsa mer på underhåll och investeringar. Olika siffror har nämnts – en marshallhjälp på 1 miljard. Jag vet inte vad som är rätt. Anders Åkesson ställde frågan innan, så det ska bli intressant att höra.

Däremot är jag lite frågande till Jonas Eliassons tankar kring hur man planerar för järnvägen, att man har samma tankar som för vägen. Det var på 60-talet som man planerade väg för framtiden och räknade ut hur mycket den skulle öka. Det gör vi fortfarande när vi pratar om väginvesteringar. Det är väl bra att göra det när det gäller järnväg, men det första vi ska göra nu är att förhålla oss till att trafiken på järnväg har ökat så mycket. Vi har en 75-procentig ökning av persontrafiken, har vi hört här, och järnvägssystemet är inte alls dimensionerat för det utan dimensionerat för en helt annan trafik.

Jag tänker också på det här med underhåll. Att vi behöver mer pengar till underhåll är en sak, men det gäller också hur det är organiserat. Då har jag några frågor till Gunnar Malm och Trafikverket. Vi har fått höra att Trafikverket har satt av extra pengar för underhåll, och det har varit olika diskussioner om fördelningar i budget, och det har väl kommit ytterligare pengar. Samtidigt får vi höra att det är färre personer som jobbar med det här underhållet. Då blir jag lite oroad och funderar på vad pengarna går till. Jag blir också väldigt orolig över påståendet från Johnny Nadéus att man skickar ut skolungdomar att röja snö efter en kort tids utbildning.

Jag skulle också vilja ha reda på hur man tar hand om samordningen och tittar på när det har uppstått brister i systemet. Vem utvärderar, analyserar och ser till att inte samma fel uppstår igen? Jag förstår att det är väldigt många underentreprenörer som jobbar med underhåll ute på järnvägen. Hur sköter Trafikverket om den samordningen?

Den sista frågan gäller att jag är intresserad av att veta hur stor möjlighet Trafikverket har att jobba med förebyggande underhåll i stället för akututryckningar.

Annelie Enochson (KD): Sedan elva år veckopendlar jag från Göteborg till Stockholm, så jag är en ganska aktiv resenär. Den 8 februari i år hade vi ett möte här då vi diskuterade ungefär samma saker. Jag ställde en fråga till Jan Forsberg om de 20 nya tågen à 2 miljarder, om de var vinterväderdeklarerade. Svaret jag fick då var att han skulle fråga sin leverantör – han hade gjort det dagen före mötet – och att de kommer att titta på det återigen. Därför vill jag gärna höra om de har tittat på det och vad svaret blir. Jag undrar också om de nya höghastighetstågen à 5 miljarder är vinterväderdeklarerade.

Sedan har jag en fråga till Gunnar Malm, och den gäller att det i medierna och i debatter har påståtts att regeringen har beslutat att sänka anslaget till drift och underhåll med 700 miljoner kronor för 2011. Det är något som jag inte har kunnat se när jag läst åtgärdsplanen. Därför undrar jag: Har ni fått eller har ni inte fått en sänkning med 700 miljoner kronor jämfört med åtgärdsplanen?

Lars Mejern Larsson (S): Jag kommer från det vackra Värmland. Det är mer regel än undantag att tågen är försenade mellan Karlstad och Stockholm. Själv har jag, liksom Stina Bergström, suttit i timmar helt i onödan på tåget och inte bara varit frustrerad, irriterad och trött utan även missat viktiga möten, som till exempel trafikutskottets möte i tisdags. Jag är självklart inte ensam. Jag möter folk varje vecka som känner likadant och som inte vet hur man ska få vardagen att gå ihop.

Jag vill understryka att det här inte bara handlar om vinterproblematiken. Därför vill jag ställa frågan till landshövding Per Unckel, som nämnde kapacitetsbristen flera gånger. Han sade att det krävs ordentliga satsningar på järnvägsinfrastrukturen. Det tycker jag är intressant, för vad jag förstår har inte regeringen den ambitionen. Min fråga är: Hur ställer sig landshövdingen till det? Har regeringens järnvägspolitik hamnat på fel spår?

Malin Löfsjögård (M): Min fråga berör våra tåg och bangårdar i Sverige: Är de planerade, byggda och anpassade efter svenska väderleksförhållanden, det vill säga sommar-, vinter-, höst- och vårförhållanden? Är de här tågen och bangårdarna också planerade för att man under deras livslängd behöver genomföra drift och underhåll?

Bakgrunden är bland annat beställningen av tågen från SJ, som Annelie redan har berört. Nästa del gäller främst Hallsberg, där jag tror att det var stängt tolv dygn under förra vintern. Främst påverkade det godstransporterna, som det kanske inte alltid hörs lika mycket om i debatten – en container skriker inte, men det gör en passagerare.

Jag förstår att snön ska bort och att det kan vara problematiskt. Men det som jag har uppfattat – jag kan ha rätt eller jag kan ha fel – är att det rent praktiskt var nästan omöjligt att ta bort snön på Hallsbergs bangård. Det fanns heller inga uppläggningsplatser för snön under tiden när man tog bort den för att sedan forsla bort den. Att det under kort tid kan komma väldigt mycket snö kan jag förstå, och att det då blir en extrem situation, men att under tolv dygn behöva stänga en av de kanske viktigaste bangårdarna för godstrafik är helt oacceptabelt. Då måste jag ställa frågan: Är Hallsberg och andra bangårdar verkligen planerade och byggda utifrån att man ska sköta drift och underhåll under pågående verksamhet?

Tony Wiklander (SD): Jag är helt ny i utskottet sedan i höstas. Jag ska inte hålla några långa tal. Jag tänkte fråga om de 700 miljonerna, men det är redan gjort. Däremot har jag läst igenom skriften från Seko, och om siffermaterialet i den stämmer är vi rätt illa ute. Till exempel: Är det riktigt att man hade 17

snöröjningsmaskiner och har bara två kvar? Det kanske borde ha varit några fler. Jag vet inte vem som ska svara.

Lars Yngström, Branschföreningen Tågoperatörerna: Det var en fråga från Anders Åkesson om järnvägens vädersäkring, och han nämnde stormen Gudrun och även Per som exempel. Om vi ska vara lite positiva har Trafikverket, tidigare Banverket, ett riktigt ambitiöst program för trädsäkring av de större järnvägarna, där man skapar träd fria zoner på 20 meter på ömse sidor om spåren. Det har verkligen haft betydelse. Det är bara att hoppas att man går mer konsekvent fram. Det finns en liten övervikt för värmlänningar här i utskottet, och då kan jag bara säga att Värmlandsbanan inte ska trädsäkras enligt Trafikverkets planer, vilket inte är bra.

Om vi ska vara lite positiva: De stora skadorna på kontaktledningssystemet i Östgötafallet hade kunnat förebyggas om Trafikverket installerat den typ av detektorer som man har till exempel söder om Örebro på det stora godsstråket. Det är en kikardetektor som fotograferar och slår larm om det kommer ett tåg med en skadad kolslitskena på strömavtagaren, vilket kan ställa till med mycket.

För att störningar inte ska få så stora konsekvenser behövs det någon form av återställningsförmåga i systemet. Systemet är ju redan, som vi har hört här, till stora delar överbelastat. Om vägen är blockerad kan man ta en annan väg. Det är inte lika lätt på järnvägen. Det saknas ett antal strategiska så kallade triangelspår, och vi har från vår branschförening föreslagit ett antal sådana, till exempel i Alvesta, Falköping och Nyland mellan Botniabanan och Ådalsbanan.

Malin Löfsjögård frågade hur det är med Hallsbergs rangerbangård och om den är snösäkrad i sin konstruktion. Svar: Nej. Den planerades efter ett antal milda vintrar. Man lade dräneringskanaler för eventuella utsläpp av miljöfarligt gods mellan spåren, och dem kan man inte köra på med hjullastare. I spåren har man en form av hydrauliska bromsdubbar som man inte heller får köra på. Den enda chansen att snöröja i Hallsberg är spårgående, och där har man inte haft tillräckliga resurser. Vackert uttryckt finns det en stor utvecklingspotential när det gäller röjning av Hallsberg.

Gunnar Malm, Trafikverket: Jag ska börja med den lätta frågan, och det är frågan om de 700 miljonerna. Regeringen fastställde den nationella planen i slutet av mars förra året. I förhållande till det förslag som Trafikverket hade lämnat in var den nivån 700 miljoner lägre. I förhållande till verkligheten, alltså 2010 mot 2011, är skillnaden 200 miljoner. Det är alltså två olika förhållanden som vi jämför med. Varför kan den här siffran ändå vara relevant? Jo, det beror nämligen på att när man planerar underhåll för järnväg krävs det ungefär ett till två års planering för att man ska kunna få in det i tidtabellen. Det innebär att den planeringsnivå som Banverket tidigare hade gjort var på nivån inklusive de 700 miljonerna. Det innebär att när vi får en annan plan måste vi rätta oss efter den, och då måste vi dra ur planerade underhållsinsatser. Det är därför det har viss relevans i sammanhanget. Men den reella skillnaden är 200 miljoner kronor mellan åren.

Frågan om extrema väderförhållanden är en fråga vi diskuterar mycket i Trafikverket. Jag tror nämligen att det är någonting som vi måste lära oss att ta höjd för. Alltså: Hur hanterar vi stora vattenflöden, inte minst, stormar typ Gudrun och kanske också speciella vinterförhållanden? Jag har inget bra svar på hur vi ska hantera det här för framtiden. Det handlar återigen om vilken beredskapsnivå det generellt sett är rimligt att vi har. Alla beredskapsnivåer kostar pengar. När vi skärper vinterberedskapen för den här vintern lägger vi in 400 miljoner kronor. De pengarna omdisponerar vi från det befintliga drifts- och underhållsanslaget. Varje beredskapsnivåhöjning kräver också resurser till systemet för att vi helt enkelt ska kunna hantera detta.

En fråga var om man är orolig för att det blir färre personer som sysslar med drift, underhåll och liknande. Jag tror inte att järnvägen skiljer sig från annan verksamhet. Det pågår en effektivisering inom den här branschen också som jag tror är absolut nödvändig. Vi kan konstatera att vi per spårkilometer har de effektivaste underhållskostnaderna i Europa. Jag tycker att vi ska vara glada för det, för då får vi ut mer drift och underhåll för pengarna än vad man får normalt. Det får man sedan inte blanda ihop med den totala nivån, för det är en annan fråga. Jag tycker att vi från den synpunkten har ett bra förhållande.

Att man skulle skicka ut skolungdomar i systemet faller självklart på sin egen orimlighet. Vi ställer krav på operatörerna när det gäller utbildningsnivåer och förutsättningar för att bedriva det här. Om man är deltidsanställd men ändå går i skolan må så vara, men det är väldigt hårda krav. Det är samma krav på alla operatörerna när man ska jobba i järnvägssystemet. Det är också en fråga som vi följer upp.

När det gäller Hallsberg kan jag rekommendera en artikel i vår senaste tidning som handlar om alla vinteråtgärder som är gjorda. Bland annat bygger vi 1 200 meter nytt uppställningsspår för att helt enkelt kunna knuffa undan vagnar så att man får möjlighet att ploga. Här framgår också vad man gör kring växlar, bromsar och annat, så det är ganska omfattande. De bangårdar vi har, de har vi. Bangårdar är jättedyra att bygga, så de är något som vi måste vårda inom ramen för det som vi har. Nybyggda bangårdar av Hallsbergs kapacitet ligger mycket långt fram i tiden.

Jag kan också kommentera detta om snöröjningsmaskiner. Tyvärr har det varit illa. De har använts för grusspridning och liknande. Vi har tagit tag i detta och ska se till att man förstärker när det gäller snöröjningsmaskiner.

Jan Forsberg, SJ AB: Låt mig börja med att försöka besvara Anders Åkessons fråga. Kan man ta höjd för det oförutsägbara? Jag skulle vilja säga att när man har 100 procents kapacitetsutnyttjande av spåren, vilket vi i dag har, blir det extremt dyrt att ta hand om det oförutsägbara. Man kan göra det upp till en viss gräns, men sedan blir det för dyrt att skapa kvalitet. Man får alltså inte ha en järnväg som är så hårt utnyttjad som den vi nu har.

Annelie Enochson frågade om de 20 nya tågen. Vi diskuterade tidigt i år om de var vinterdeklarerade. Det är de. De tåg som vi har köpt är av en modell som redan finns i Sverige och som har tio års vintererfarenheter. Vi har

till och med fått ett skriftligt svar från ledningen för Bombardier om att de tål en sådan vinter som vi hade i fjol. Köper vi nya tåg har vi naturligtvis samma målsättning där, alltså att de ska tåla svenskt vinterväglag.

Lars Mejern Larssons fråga är intressant och relevant. Har regeringens politik kommit på fel spår när det gäller kapacitet? År 2005 skrev SJ:s ledning ett brev till regeringen. Där skrev vi att man måste prioritera att underhålla det man har, inte att nyinvestera. De investeringar som har gjorts i form av citybanor, Hallandsåstunneln, Botniabanan och så vidare är små snuttar av det svenska spårsystemet som har kostat mer än 30 miljarder kronor. Jag gissar att man när man beslutade om dessa investeringar också utgick från att man skulle underhålla spåren som leder fram till dessa ställen. Om man nu inte har pengar för att göra det är det än mer relevant att inte investera i nya saker utan att lägga pengarna på att underhålla det järnvägsnät som finns. Det är bättre att ha kapacitetsbrist än att ha både kapacitetsbrist och dåliga spår. Det är ju det som blir alternativet.

Per Unckel, landshövding: Låt oss i den här diskussionen inte glömma att allt om vinterbekymren inte handlar om tiotals miljarder kronor. Jag tillfrågades, utan att egentligen ha gjort någon kalkyl, om vad detta som jag redovisar som kortfristiga och medelfristiga investeringar egentligen handlar om. Min bedömning är att det är några miljarder kronor som krävs för att få upp kapacitet och förmåga att prestera till en rimligare nivå. Det finns alltså *low-hanging fruits* i detta också. Låt oss inte glömma det när vi diskuterar det långsiktiga.

Jag misstänker att Lars Mejern Larsson vill ha ett svar från mig, och jag vill börja med att påminna om att jag lämnade politiken för åtta år sedan, och jag tänker inte låta mig luras in i den igen. Mitt svar knyter an till Jonas Eliassons analys. Vad man tycker om detta – och nu talar jag i mer generella termer om stora nyinvesteringar – beror ju på vad man vill åstadkomma. Om man vill åstadkomma en hundra procentigt säker vinterhantering och att alla som önskar åka tåg också ska göra det, är det klart att man måste investera mycket pengar. Om detta sedan är vad man anser att man bör göra är något annat. Ytterst är det en avvägning av vilka kostnader man vill lägga på det och vilken nytta man vill få ut. Det avgör vilken investeringsnivå man ska ligga på.

Man kan möjligen spetsa till svaret och säga att regering och riksdag kanske inte har gjort klart för sig dessa grundläggande fundamenta innan man har bestämt vilken investeringsnivå man ska ligga på. Tydligare klarhet i hur man räknar och vad man vill åstadkomma skulle nog vara välkommet i den allmänna debatten. Det finns ju ett embryo till detta i diskussionen om höghastighetsbanorna, där man diskuterar om det går att räkna hem en sådan investering i relation till den nytta man får ut av den. Likartade resonemang går naturligtvis att föra också om investeringar i det befintliga spårnätet.

Jonas Eliasson, KTH: Anders Åkesson frågade vad det skulle kosta att ta höjd för detta. En typ av svar levereras i trafikverksrapporten. Där konstaterar man att för ungefär 450 miljoner kan man vidta relativt kortsiktiga åtgärder som skapar ett värde för ungefär 600 miljoner ett vanligt år och drygt 1 miljard en

dålig vinter som den vi hade förra året. Jag tror att den nytta man skapar är lite undervärderad i rapporten, för de sällsynta förseningarna borde ha värderats högre. För ungefär ½ miljard skapar man alltså värden för ungefär 1 ½ miljard. Det är nog ett bra svar, tycker jag.

Det finns en spänning mellan kortsiktiga och långsiktiga åtgärder. På lång sikt handlar det om att investera på rätt sätt i ökad kapacitet. Där behöver man också väga kostnaden mot vad man får ut. Jag tycker att Trafikverket och tidigare Banverket har blivit duktigare på detta de senaste åren. Jag har varit här förut och talat om samhällsekonomiska kalkyler. För tio år sedan var kalkylerna på järnvägssidan ett mörker. Det gjordes väldigt lite, och man visste inte alls vilka värden man skapade när man investerade. Men de senaste två tre åren har man ryckt upp sig mycket och kan säga att man får ut värden för pengarna. På det viset är det bra.

Jag återkommer nu till Stina Bergströms fråga. Det är klart att man ska planera för kommande trafikökningar. Men samtidigt måste man i varje läge anpassa antalet tåg till den kapacitet man har. På kort sikt ligger ju kapaciteten fast. På ganska många ställen i det svenska järnvägsnätet körs det i det perspektivet för mycket tåg. Det är helt enkelt för billigt att köra med tåg. Banavgifterna är förhållandevis låga på vissa ställen och det är prisvärt att köra – på en del ställen är det dock dyrt – och vi har en ganska utsmetad trafikstruktur. Man har exakt samma problem på vägsidan, och där är trängselavgifterna i Stockholm ett exempel på hur man prissätter utrymmet där det är som trängst. På samma sätt kan man på järnvägssidan göra det billigare att köra där det inte är så trångt och dyrare att köra på andra ställen och tider.

Kerstin Gillsbro, Jernhusen AB: Det fanns en fråga om dagens infrastruktur för tåg klarar den belastning och det väder som vi har framför oss. Det kan jag inte i detalj svara på, för jag har varit för kort tid i branschen. Men jag har en bakgrund inom bygg och fastigheter, och jag har varit runt på många av de anläggningar och fastigheter som Jernhusen äger. Jag kan konstatera att vi har ett kraftigt eftersatt underhåll när det gäller fastigheter inom järnvägssektorn. Det spänner över flera decennier. Vi har anläggningar med 1800-talsstandard, och vi har anläggningar som är toppmoderna. Det är alltså en stor spännvidd, och det är mycket arbete som krävs för att lyfta standarden, så att vi ska få en effektiv järnväg i Sverige.

Flera stycken här har konstaterat att underhåll är viktigt, och det är där nyckeln ligger för oss. Jag skulle vilja skicka en boll till er politiker. Kom ut och klipp band med oss när vi jobbar med underhåll! Lyft underhållet och låt det vara prioriterat.

Johnny Nadéus, Seko: När det gäller frågan om att ta höjd ska man komma ihåg vad som har hänt. Kostnaderna för underhåll och reinvesteringar har stigit från 4,6 miljarder år 2006 till 6 miljarder. Åtminstone för några år sedan fanns det ordentliga förutsättningar för att bedriva ett effektivt förebyggande underhåll och också rätt bra möjligheter att göra reinvesteringar. Nu sjunker dock anslaget till ungefär 5,6 miljarder. Man sänker det samtidigt som underhållsbudgeten förra året överstegs med ½ miljard, som ska betalas tillbaka.

I Seko har vi tagit fram att det borde ligga på ungefär 7 miljarder för att man ska kunna bedriva ett bra förebyggande underhåll och reinvesteringar. Man ska också veta att avhjälpande underhåll är fyra gånger så dyrt som förebyggande. Nu tvingas Trafikverket hantera mer och mer avhjälpande underhåll.

Vi anställda tycker dessutom att det sköts på ett märkligt sätt, men det är en annan fråga. Jag är tacksam, Gunnar Malm, för att skolungdomar nu inte längre är aktuella. Jag ska säga till mina medlemmar, som har utbildat dessa skolungdomar för att skotta snö på plattformar, att de kan avbryta utbildningen. Det kanske hade varit bättre om Trafikverket hade varit tydligare i sin beställning.

När det gäller regeringens järnvägspolitik är vår inställning att det inte spelar någon roll om regeringen är röd eller blå, tågen ska gå. Det som sker nu är inte något dubbelspår. Det är inte ens ett enkelspår eller ett grusspår. Det är en stoppbock. Där är politiken.

Mikael Stöhr, Green Cargo AB: Jag skulle också vilja komma in på frågan om underhåll. Om det behövs mer pengar eller om det är en omprioritering som behövs kan naturligtvis diskuteras, men att underhåll behöver upprioriteras är alldeles uppenbart. Det behövs gammalt hederligt industriellt underhåll av den utrustning vi har, både bangårdar, spår, fastigheter och annat. Det är bara att åka ut i verkligheten och titta så ser man det.

För mig, som bara har åtta månader i den här branschen och som kommer från industrin, är underhåll något högprioriterat. I industrin vet man att om man inte sköter underhållet kostar det väldigt mycket pengar förr eller senare. Innan man bygger nytt och expanderar måste de maskiner man har vara så vältrimmade som möjligt. Jag instämmer i det Kerstin sade: Kom ut och klipp band när det är underhållsinvesteringar. Det är kanske tråkiga och osexiga investeringar, men de gör väldigt mycket för kvaliteten.

Gunnar Malm, Trafikverket: Jag måste reagera på de svepande omdömen som har framförts. Arbetsmiljöfrågorna är några av de absolut viktigaste frågor som vi har att arbeta med. Självklart har vi stora krav på alla entreprenörer som ska jobba med järnvägsunderhåll. Däremot gör vi just nu en förändring och försöker skilja till exempel underhåll på plattformar från underhåll i spår. Kraven på dem som skottar snö på plattformar är inte lika stora som på dem som skottar i spåret. Därmed kan vi också få in mer resurser där.

Ordföranden: Jag tror att diskussionen om järnvägen, vinterunderhåll, kapacitet och ekonomiska resurser kommer att gå vidare. Jag vet att det är många som har velat ställa frågor som inte har fått möjlighet att göra det eftersom vi har ett pressat tidsschema. Jag ska nu ge ordet till viceordföranden, Jan-Evert Rådström, för några avslutande ord.

Jan-Evert Rådström (M): Jag vill börja med att tacka alla medverkande för mycket värdefull information. Jag vill också påminna oss om att i utfrågningen förra året sade vi att den utfrågning vi då hade skulle följas upp, och det är därför vi sitter här i dag.

Med tanke på det vi nu har fått höra vill jag säga att en stor skillnad mot förra året är att nu talar aktörerna med varandra. Det kanske man ska tacka Per Unckel för, som har analyserat detta och tvingat dem till övningar. Vi får se framåt med förhoppningen att resenärerna nu får bättre förutsättningar.

Jag tror inte att vi redan nu bör avisera att vi ska ha en utfrågning igen. Min förhoppning är att vi inte ska behöva ha någon utfrågning efter den vinter som vi nu har utan att det som ni har sagt nu i dag också kommer att ge resultat i verkligheten.

Det var någon av er som sade att det är bättre att avisa tåg än att avvisa resenärer. Det kunde vara ett bra ledord för alla er aktörer inför den kommande vintern.

Nu väntar talmannen på oss, för vi har en viktig votering kl. 12.00, och här i riksdagen kommer vi alltid i tid. Därför avslutar vi nu utfrågningen. Än en gång tack för er medverkan!

BILAGA

Bilder som visades av Per Unckel under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om vinterberedskapen inom järnvägstrafiken.

Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen (SOU 2010:69)

**Riksdagens trafikutskott
9 december 2010**

Utredningsarbetet i stort

- Frågor till aktörerna i slutet av mars
- Delredovisning 12 maj (4 huvudområden)
- Enskilda samtal
- Samråd med MSB
- Hearing 15 juni
- Redovisning av uppdraget 15 oktober
- Krisövning

Några utgångspunkter

- Oacceptabla störningar i person- och godstrafiken
- De trafikpolitiska målen
- En öppen järnvägsmarknad
- Tidigare erfarenheter

"Det är uppenbart att den gångna vinterns störningar i tågtrafiken orsakades av en rad olikartade omständigheter. Det gäller såväl långsiktiga brister, som en otillräcklig kapacitet i själva järnvägssystemet och brister i reinvesteringar och underhåll. Bristerna finns såväl inom Trafikverkets ansvarsområde som hos järnvägsföretagen. Men också mera omedelbara tillkortakommanden hos järnvägssystemets aktörer påverkade och förvärrade störningarna och deras effekter."

Ett samlat åtgärdsprogram för järnvägens vinterberedskap

- Järnvägens aktörer har redovisat åtgärder för bättre vinterberedskap
- Liknande åtgärdspaket efter tidigare års störningar har inte följts upp systematiskt
- Ett uppföljningssystem bör därför införas så att åtgärder kan utvärderas och utvecklas. Trafikverket bör åläggas att årligen till regeringen redovisa ett samlat program för järnvägens vinterberedskap

Långsiktiga åtgärder

- Det krävs långsiktigt utökade satsningar på järnvägsinfrastrukturen
- Underhållsinsatserna, avseende såväl järnvägsinfrastruktur som järnvägsfordon, behöver förstärkas

Medelfristiga åtgärder

- Snöröjningsresurserna i form av exempelvis snöplogslok för att kunna hantera snö och is i järnvägsinfrastrukturen behöver förstärkas
- Det behövs en utökning av depåer och anläggningar för avisning

Omedelbara åtgärder

- Beredskapsplanerna för vintertjänster behöver utformas på ett mera enhetligt sätt
- Väderprognoserna behöver förbättras

Omedelbara åtgärder

- Det måste finnas planer för trafikreducering
- Det behövs en nationell samordning av prioriterad trafik
- Övergången från stört läge till kris behöver förtydligas
- Entreprenörsavtalen mellan Trafikverket och underhållsentreprenörerna behöver förtydligas och standardiseras

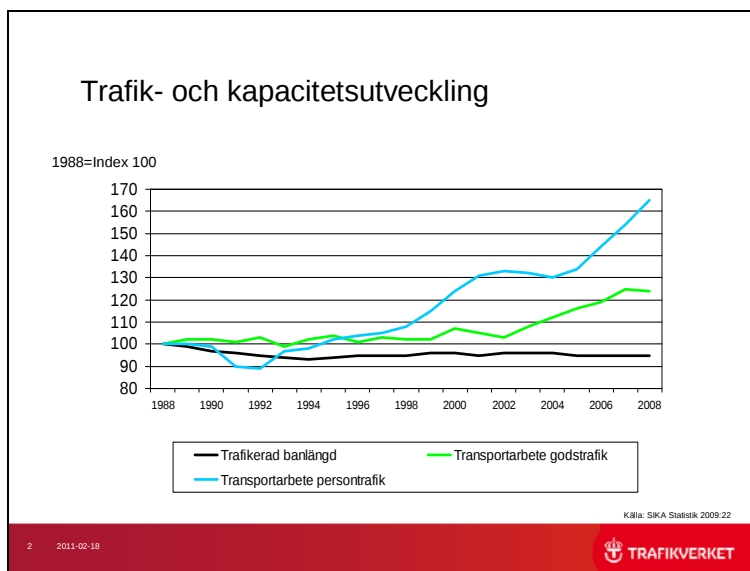
Omedelbara åtgärder

- Stationsförvaltare och järnvägsföretag bör se över kontaktytorna i stationsmiljön och resenärsservicen. Det behövs en strategi för trafikinformation till resenärerna
- Kommunikationen mellan järnvägssystemets aktörer måste förstärkas

Övning

- Järnvägssystemets aktörer bör regelbundet samöva utifrån scenarier med störda lägen och kris

Bilder som visades av Gunnar Malm under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om vinterberedskapen inom järnvägstrafiken.



Vet inte Trafikverket
om att det snöar
på vintern?



Vinter 2010/2011
400 miljoner kronor till åtgärder

- 250 miljoner i år
- Pengarna satsas där de gör bäst nytta
- En del åtgärder tar tid



Cirka 60 åtgärder för ökad vinterberedskap

- Höjd beredskap och snabbare inställetider på prioriterade platser
- Åtgärder för att förbättra trafikinformationen till resenär
- En bättre maskinpark av snöröjningsfordon inom driftområdena för att få en bättre linjeröjning och mindre is på fordon och i spårväxlar
- Åtgärder i anläggningen som till exempel att montera snöstaket för att förhindra drivbildning, snöskydd och växelvärm
- Förstärker drift, krisledning och information bland annat genom förstärkt operativ ledning i Stockholm. Vi förstärker hela den nationella driftledningen där "snögeneral" är en funktion för att styra insatser med snöröjning över landet

Läs om alla åtgärderna på www.trafikverket.se

Hur förbereder vi oss för kommande vintrar?

- Framtagande av **nationellt ensade** driftsnivåer, beredskapsnivåer och dess innebörd
- Framtagande av **nationell beredskapsplan** som kan revideras och redovisar olika strategier vid olika typer av väder
- Fastställande av samspelet mellan rollerna operativ chef och snögeneral där båda rollerna finns

Stärkt entreprenadstyrning

- Genomgång med entreprenören om innehållet i kontraktet vid upphandling (samtliga punkter definieras gällande innehåll och förväntningar)
- Uppföljning med entreprenörerna i syfte att utvärdera vintern och ta fram förslag till förbättringar
- Gemensam kvalitetsnivå för snöröjning, för samtliga spårägare på Luleå bangård
- Gemensamma tester med Green Cargo, där lokförare rapportering om snöröjningsläget efter linjen

Säkerställa personalens arbetsmiljö och säkerhet

- Analys av vinterns arbetsplatsolyckor och tillbud där Trafikverkets entreprenörer arbetade med röjning av snö i trafikerat spår
- Arbetsplatsbesök för att säkerställa att regelverken följs
- Säkerställa att ingen utan föreskriven kompetens arbetar i spårmiljön
- Genomgång av föreskrifter som reglerar arbeten i trafikerat spår

Förbättrad uppföljning

- Benchmarking med organisationer som är vana att hantera större störningar och kriser
- Utveckling av mått och uppföljning av produktionskvalitet i operativa driften
- Framtagande av rutiner och mallar för statusrapporter som visar hur prognosen ser ut på tillgängligheten framåt, vad som är röjt och behov av ytterligare röjning

Förbättrad kommunikation och information

- Säkerställning av prestanda på Trafikverkets informationssystem
- Översyn och behovsanpassning av stödsystemen
- Stärkt kommunikation mellan operativ chef och riksoperativ chef
- Kommunikationsplan för operativa kundmöten
- Intern utbildning om vikten av trafikinformation
- De 4-samtalen ska användas för att säkra bättre prognoser
- Förbättrad dokumentation och användning av loggbok
- Program för att utveckla trafikinformationen

Förbättrad ledningsförmåga vid avvikelser

- Förstärkt krisberedskapen för att klara större kriser
- Driftsprocessprojektet beskriver och inför de operativa processerna med tillhörande rutiner
- Ny organisation för riksledning införs
- Övning i krishantering
- Övning av de operativa ledningsfunktionerna
- Krisövningar genomförs med de operativa ledningsfunktionerna samt chefer inom driftsområdena

Hur har det
gått hittills?



Bilder som visades av Jan Forsberg under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om vinterberedskapen inom järnvägstrafiken.



Åtgärdsprogram X 2000

- Minst tre fordonsindivider tas ur trafik för grundlig genomgång och åtgärd → reduktion från 37 till 32 fordon i trafik
- Ett omfattande vintersäkringsprogram under genomförande – klart december 2010
- Ett omfattande upprustningsprogram byggt på felfrekvensstudie slutförs innevarande år → 75% av förseningsminuter elimineras



SJs Vinterprogram

- 200 MSEK
- Fordon
- Trafikledning
- Kundservice
- Trafikreduceringsprogram
- Ny restidsgaranti



SJs Vinterprogram Fordon

- Ökad avisnings- och hjulsvarvskapacitet
- Förebyggande isbildningsbehandling
- Ökad verkstadskapacitet
- Nya hjulpar
- Nytt isolersystem för toaletter
- Nya axel- och bromsskydd
- Nya noskoner ger förbättrad krocktålighet med vilt



SJs Vinterprogram Trafikledning och kundservice

- Delad trafikledning – en trafikall grupp och en kundgrupp
- Beredskapsorganisation i drift året runt
- Träningsanläggning i Hagalund
- Nya utbildningsprogram
- Större stationer bemannas dygnet runt vid störda lägen
- Nytt avtal för ersättningstrafik
- Nytt och bättre kösystem införs för resebutikerna
- Vid stora störningar bemannar vi upp butiker och kundtjänst



SJs Vinterprogram Reducerat trafikprogram

- Vinteranpassat trafikprogram
- 3 nivåer för reduceringar
- Anpassar programmet efter myndighetsbeslut



SJ nya snabbtåg i trafik 2011



Förbättrad restidsgaranti

Ersättning genom värdebevis:

Tid	Försening	Ersättning
■ Dag	> 30 minuter	50%
■ Dag	> 60 minuter	100%
■ Natt	> 60 minuter	50%
■ Natt	> 120 minuter	100%

Kontant ersättning:

■ Dag/natt	> 60 minuter	25%
■ Dag/natt	> 120 minuter	50%

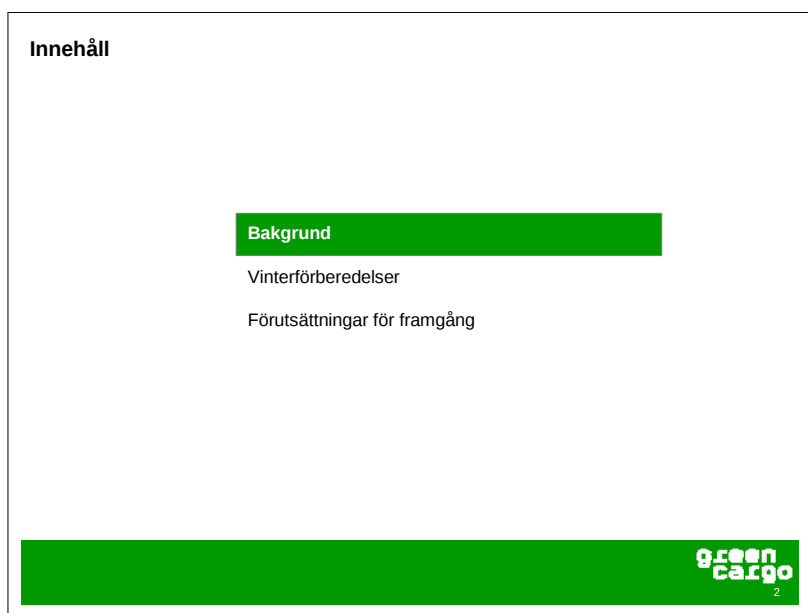


Satsningar framåt

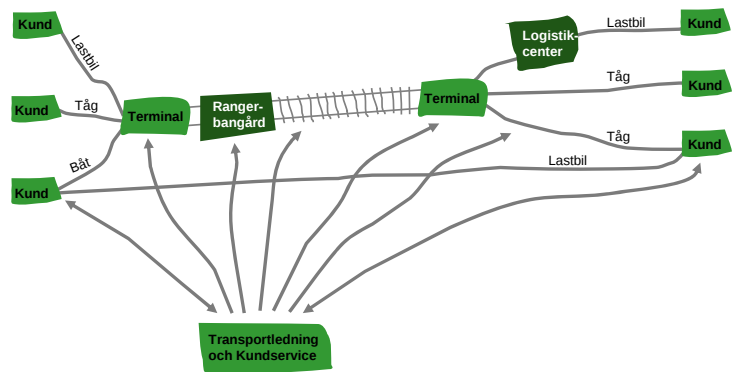
- Planering för 20 st höghastighetståg à 5000 MSEK



Bilder som visades av Mikael Stöhr under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om vinterberedskapen inom järnvägstrafiken.



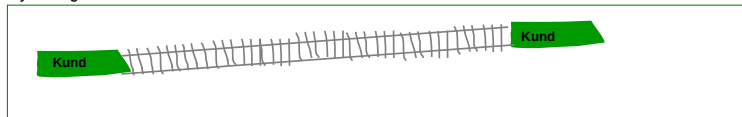
Med järnväg som bas ska Green Cargo erbjuda effektiva godstransporter till svensk industri och handel



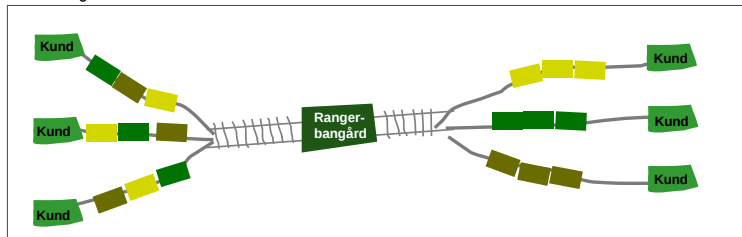
green
cargo

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

Systemtåg



Nätverkståg



green
cargo

Innehåll

Bakgrund

Vinterförberedelser

Externa förbättringar

green
cargo

Vinterförberedelser inom Green Cargo

Planering

- Tider för ex. funktionskontroller och växlingstider utökas under vintertid (1 nov-31 mars)
- Vid behov utökas även personella resurser inom personal
- Planering av omhändertagande (lokväxlare) av inkommande lok på bangården

Fordon

- Förebyggande åtgärder; t.ex. se till att det finns loksand i loken, användandet av kemetyl för att förhindra isproppar i bromssystemet
- Utökade funktionskontroller av vagnar

Verkstäder

- Frekventare verkstadsbesök
- Utökad tid på verkstaden
- Säkerställande av att fler reservdelar finns på lager
- Avtal med verkstäder/anläggningar för avisning runt om i landet

Information

- Arbetsplatsträffar; personal informeras om vidtagna åtgärder samt om vad som förväntas av dem
- "Heta tips och kalla fakta"; informationsbroschyr, erbjuds även till andra järnvägsföretag via Trafikverket

Infrastruktur

- Tillgång till lokvärmeposter
- Kontinuerlig funktionskontroll av lokvärmeposter, samt säkerställande av användandet av dessa
- Kontakt med Trafikverket samt övriga infrastrukturförvaltare (t.ex. kommuner, hamnar & Industrier) lokalt ang. rutiner för snöröjning

Green Cargo har tagit situationen på allvar, och konsekvenserna påverkar alla delar av företaget

green
cargo

Innehåll

Bakgrund

Vinterförberedelser

Förutsättningar för framgång

Green Cargos förberedelser är viktiga; men inte avgörande för framgång

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



Bilder som visades av Lars Yngström under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om vinterberedskapen inom järnvägstrafiken.



Trafikutskottets
utfrågning om vinterberedskapen
inom järnvägstrafiken
9 dec. 2010



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

Järnvägssektorns *framgång*

Gott exempel:

H u r t i g i Hällefors !

Incitament för spårentreprenörer?

- **Inställda tåg** = mindre slitage, bättre arbetstider
eller...
- **fler tåg** = **pengar!**

Bilder som visades av Kerstin Gillsbro under hennes presentation vid den offentliga utfrågningen om vinterberedskapen inom järnvägstrafiken.



2

Jernhusen – ett företag, två branscher

Järnvägs-
branschen

+

Fastighets-
branschen

Totalt 267 fastigheter i 83 kommuner	
Stationer:	75 stationer med hus (av totalt 220 st)
Depåer:	23 depåer (av totalt >50 st)
Godsterminaler:	8 kombiterminaler (av totalt ca 50 st)
Utvecklingsfastigheter:	78 st

"Jernhusen medverkar till att stationer, underhållsdepåer och godsterminaler utvecklas och ställs till resenärers, trafikoperatörers och andra användares förfogande på konkurrensneutrala villkor."

Jernhusen

Jernhusens aktiviteter för vintern 2010/2011

Stationer

- H24 – Nationell kontaktpunkt och sambands-central vid behov av ökade öppettider
- Lokala handlingsplaner på stationerna
- SafeStation
 - Ökad bevakning och tillsyn av stationer
 - Stationsvärdar
 - Successiv kamerainstallation
- Kvalitetssäkrade avtal avseende snöröjning och halkbekämpning



Jernhusens aktiviteter för vintern 2010/2011, forts

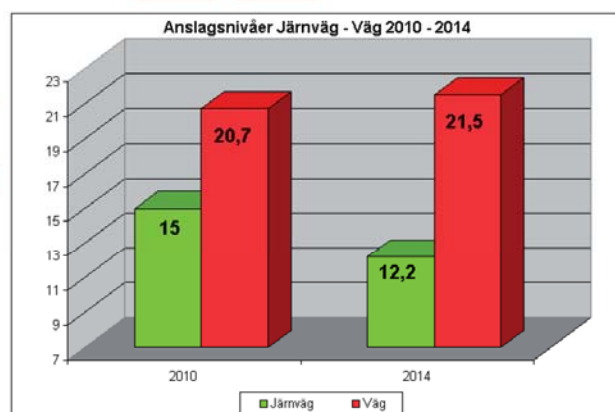
Depåer

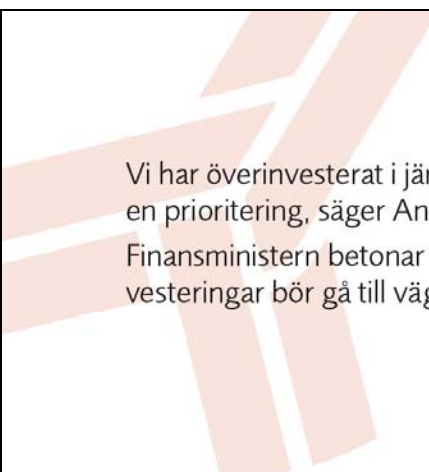
- Ny depå, Raus, invigd
- Ny depå i Norrköping december
- Ökad avisningskapacitet genom uppgraderade och utökade anläggningar
- Samarbete mellan aktörerna i branschen
- Snöröjning gemensamt upphandlad Jernhusen/Trafikverket
- Installation av växelvärmes
- Löpande uppföljning av snöröjningsinsatser



Bilder som visades av Johnny Nadéus under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om vinterberedskapen inom järnvägstrafiken.







Vi har överinvesterat i järnvägar. Vi måste våga göra en prioritering, säger Anders Borg till Sydsvenskan. Finansministern betonar att 70 % av statens trafikinvesteringar bör gå till vägar, bara 30 % till järnvägar.

November 2007



En Marshallplan till järnvägen
– 1 miljard NU!





Säkerheten främst

- Justera banavgifterna – återför intäkterna till underhåll för järnväg
- Ge SJ och andra statliga järnvägsoperatörer ett uppdrag där samhällsintresset går före vinstkravet.
- Anställ fler människor att sköta tåg och järnvägsunderhåll.
- Låt Trafikverket utföra avhjälpande underhåll i egen regi.



Bilder som visades av Jonas Eliasson under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om vinterberedskapen inom järnvägstrafiken.

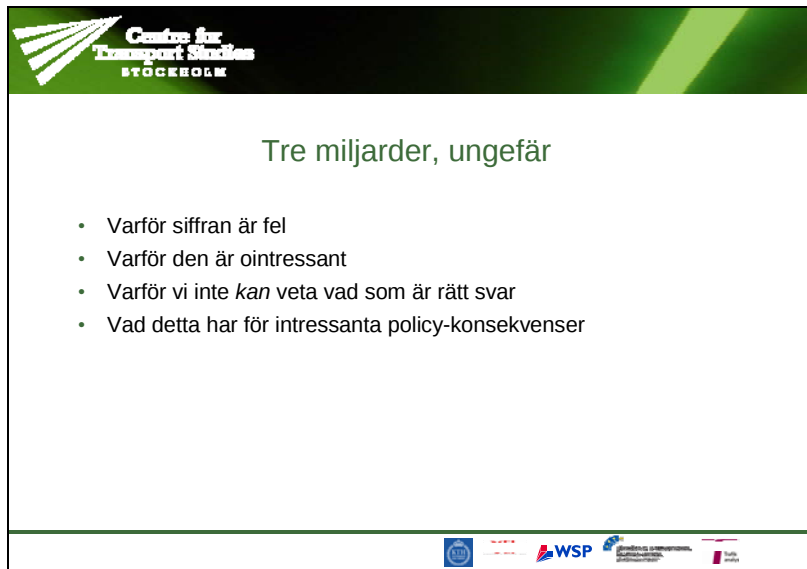


**Centre for
Transport Studies
STOCKHOLM**

Vad kostar tågförseningarna samhället?

Jonas Eliasson
Föreståndare Centrum för Transportstudier
Professor Transportsystemanalys, KTH

Logos: KTH, WSP, and other institutional partners.

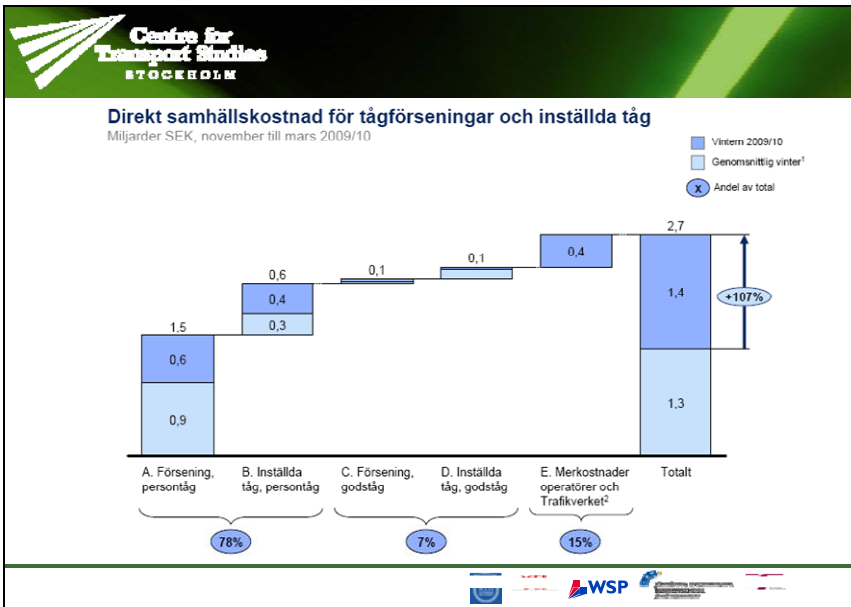


**Centre for
Transport Studies
STOCKHOLM**

Tre miljarder, ungefär

- Varför siffran är fel
- Varför den är ointressant
- Varför vi inte *kan* veta vad som är rätt svar
- Vad detta har för intressanta policy-konsekvenser

Logos: KTH, WSP, and other institutional partners.

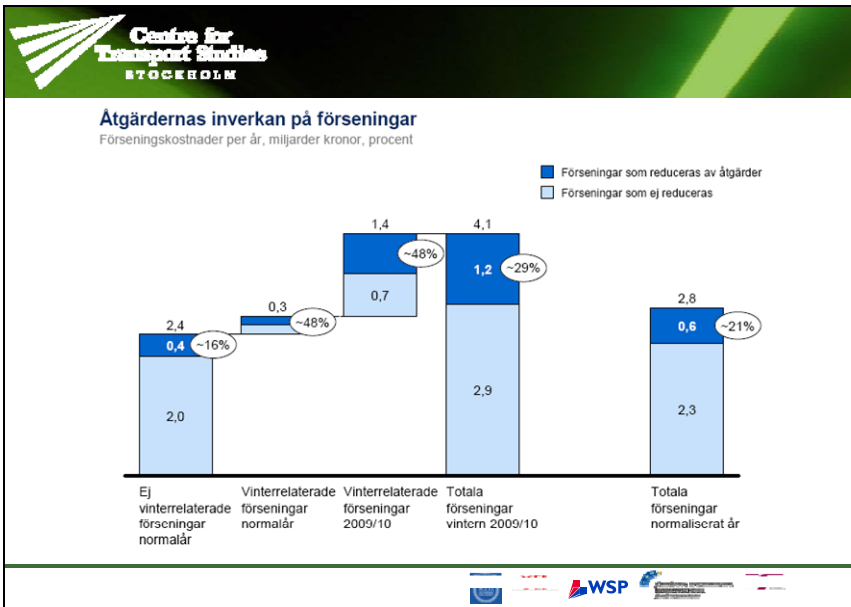


Centre for Transport Studies
STOCKHOLM

Varför siffran är "fel"

- Bygger på värdering av "genomsnittlig försening"
- ... men långa/ovanliga förseningar är proportionellt sett värre än korta/vanliga förseningar
- Värdet av godsförseningar är starkt icke-linjärt
 - korta förseningar ofta betydelselösa, men långa kan vara extremt dyrbara
- Mått av typen "% inom fem minuter" är förstås ännu sämre

Logos: WSP, Trafikverket, etc.



Centre for Transport Studies
STOCKHOLM

Varför vi aldrig kommer veta vilken siffra som är rätt

- Beräkningarna bygger på *genomsnittsvärderingar*
- Relevant vid strategisk planering
 - t ex budgetbeslut, åtgärdsval
- Men inte relevant för *prioritering* mellan tåg
 - T ex vid trafikledning och alternativa tågplaner
- Förseningar är olika mycket värda för olika tåg vid olika tillfällen

Logos: WSP, Sveriges Transportstyrelse, etc.

Låt operatörerna "signalera" hur viktig rättidighet är

- Försäkrings- eller "premium"-system
- Intäkterna används till underhåll etc.
- Botemedel mot "cheap talk"
- Järnvägstrafiken bör, precis som alla transportslag, täcka sina egna kostnader
 - finns få skäl att subventionera långväga resande/transporter med skattemedel

Sammanfattning

- Gör bara åtgärder där nytta > kostnad
- Tänk på storleksordningar
- Ta reda på mer om hur olika åtgärder påverkar förseningar
- Värdera förseningar rätt
- Planerare kan aldrig ha tillräcklig information för att prioritera korrekt:
- ... Så testa "signalsystem" i form av försäkringar/premier
- ... vilket också undviker "cheap talk"

2008/09:RFR1	KULTURUTSKOTTET Uppföljning av pensionsvillkoren inom scenkonstområdet
2008/09:RFR2	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets offentliga utfrågning på temat hemlöshet den 17 september 2008
2008/09:RFR3	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Uppföljning av statens insatser inom havsmiljöområdet
2008/09:RFR4	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Fiskpopulationer i svenska vatten. Hur påverkas de av fiske, övergödning och miljögifter?
2008/09:RFR5	TRAFIKUTSKOTTET Inventering av pågående forskning inom transportområdet 2008
2008/09:RFR6	SKATTEUTSKOTTET Inventering av skatteforskare 2009
2008/09:RFR7	FÖRSVARsutskottet Försvarskommitténs offentliga utfrågning om förhållandena i Afghanistan
2008/09:RFR8	CIVILUTSKOTTET Bortförda och kvarhållna barn i internationella förhållanden – En uppföljning
2008/09:RFR9	JUSTITIEUTSKOTTET Uppföljning av kvinnor intagna i kriminalvårdsanstalt
2008/09:RFR10	KULTURUTSKOTTET Kulturutskottets offentliga utfrågning om kultur som kreativ tillväxtkraft
2008/09:RFR11	FINANSUTSKOTTET Finansieringsprincipens tillämpning
2008/09:RFR12	UTRIKESUTSKOTTET Gasfrågan och energisäkerhet i EU:s yttre förbindelser – utvecklingen till 2020
2008/09:RFR13	KULTURUTSKOTTET Uppföljning av hyressättningen inom kulturområdet
2008/09:RFR14	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Konstitutionella kontrollfunktioner

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

2010/11:RFR1	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Uppföljning av ekologisk produktion och offentlig konsumtion
2010/11 RFR2	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Uppföljning av statens satsning på hållbara städer
2010/11 RFR3	CIVILUTSKOTTET, TRAFIKUTSKOTTET, MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Hållbara städer – med fokus på transporter, boende och grönområden