

Föreningen TIM-Pendlares sammanfattning av järnvägens problem och nödvändiga åtgärder

Per-Anders Staav
Evert Andersson

2018-05-28, rev 2018-06-05, 2018-06-30, 2019-12-02

Vi koncentrerar oss här i huvudsak på problem och nödvändiga åtgärder i infrastrukturen och tågtrafikstyrningen, även om tågoperatörerna också har ett ansvar och ett förbättringsarbete att utföra.

1. Vi bör ha en **nollvision** för störningar i järnvägssystemet. I varje fall ska störningarna inte överstiga den nivå som väl fungerande järnvägssystem uppvisar. Se punkt 2 och 3 nedan. Vi anser att detta mål ska vara uppfyllt senast 2023 (d.v.s. på 5 år från hösten 2018).
2. **Studera hur man arbetar i t.ex. Schweiz och Japan.** Där finns ett sammanhållet ansvar och en hög kompetens för planering, förebyggande underhåll och felavhjälpning. Det är järnvägens egen personal som utbildas och har ansvar för detta. Schweiz har betydligt större tågtrafik per bankilometer än vad Sverige har. Man kör alla typer av tåg med olika hastigheter blandat: snabbtåg, regionaltåg, lokaltåg och godståg. Det fungerar ändå mycket bättre än i Sverige.

Studera också vad som var bra och tillämpligt i tidigare arbetssätt och organisation, när affärsverket SJ och senare Banverket hade huvudansvaret.

3. En **systematisk genomgång av störningsorsaker** i järnvägssystemet är nödvändig. Åtgärder för att förhindra störningar. Detta är grundläggande och självklart.
4. Ovanstående punkt 1 till 3 bör utredas snabbt och ligga till grund för ett **radikalt annorlunda arbetssätt**, inklusive nödvändiga förändringar i organisationen.
5. **Även nya eller nyligen uppgraderade anläggningar drabbas av störningar** minst lika mycket som äldre anläggningar. Handhavandefel är vanliga och leder regelmässigt till långa avstängningar. Att förlita sig till upphandlingar som i huvudsak prioriterar lägsta pris i anbudsögonblicket håller inte!
6. Alla fel kan inte förhindras, men **tiden för återställande av anläggningen i körbart skick måste kraftigt minskas.** Exempel: Återställande av ett kontaktledningshaveri tog på 1970- och 80-talen 4 timmar i medeltal (enligt förd statistik), men tar idag som regel 12–24 timmar.

Vi är övertygade om att **radikala förändringar är nödvändiga.** Nuvarande system med entreprenörer, underentreprenörer och deras underentreprenörer är enligt vår uppfattning alltför splittrat och svårarbetat organisatorisk och ansvarsmässigt. En väl utbildad styrka – övad och förtrogen med järnvägens teknik – måste snabbt rycka ut för att reparera och återställa banan i körbart skick. Nödvändiga maskiner och reservdelar måste finnas på plats snabbt, lokaliserade på ett tillräckligt stort antal platser i landet. Så fungerande det i det gamla sammanhålla järnvägssystemet. Enligt mediareporteringen så reviderar Trafikverket avtalen med underentreprenörer inför 2020 för att få snabbare

insatser, men frågan är om man verkligen kommer lyckas med att en person med rätt kompetens dyker upp så att problemet kan lösas.

Upphandling av resursminimerande entreprenörer mot lägsta pris anser vi även ur dessa aspekter vara ett systemfel. Dessutom finns idag inga eller otillräckliga **incitament** för att återställande av anläggningen ska ske på ett korrekt sätt på minsta möjliga tid! Se vidare punkt 8.

7. Parallellt med åtgärder enligt 6) måste även **evakuering av tåg ske betydligt snabbare än idag**. Resenärerna kan ibland tvingas vistas i varma tåg utan vätska eller fungerande toaletter i upp till åtta timmar. Detta kan inte få fortsätta!

Trafikverket har nyligen skärpt kraven men frågan är om detta komma fungera tillfredställande. En åtgärd är att man upphandlar 15 stycken dieselhjälplok som finansieras via avgift på den som orsakat störning. Det finns dock stor oklarhet om kvaliteten på störningsinformationen, en vanlig bortförklaring till att resenären inte får reseersättning är att det står fel om vem som orsakade störningen i Trafikverkets system. Rimligen kan insatser och beredskap under 6) samordnas med evakuering.

8. **Incitamenten** för att snabbt åtgärda fel och evakuera tåg på ett korrekt sätt måste ses över. Incitamenten anser vi bör gå ner på individnivå. Vi anser att detta gäller oavsett om det är upphandlad verksamhet med privata utförare eller statlig verksamhet i egen regi. Incitamenten bör även kopplas till förseningstimmar för tågtrafiken inom berört område.
9. **Trafikverket måste kunna ställa krav på operatörerna att använda tåg som minskar risken för störningar och höga underhållskostnader**, t.ex. strömavtagare med s.k. autodrop (som automatiskt fälls ner vid vanlig typ av fel) eller tåg som ger lågt slitage på spåret. Alternativt kan olämpliga fordonslösningar avgiftsbeläggas extra. Trafikverket bör ta nödvändiga initiativ till detta och utforma lämpliga system för att hantera icke önskvärda fordon och beteenden. Lagstiftning kan möjligen behöva anpassas i vissa specifika fall.
10. Så kallat **spårspring** leder ofta till förseningar. Förutom att spårspring bör försvåras med olika åtgärder **bör reglerna för framförande av tåg ses över**. Det torde sällan vara nödvändigt att helt stoppa tågtrafiken eller göra drastiska hastighetsnedsättningar (till 10–20 km/h). Mera moderata försiktighetsåtgärder borde i de flesta fall vara tillräckliga. Vi vill också påminna om att de personer som förorsakar problemen också har ett eget ansvar att inte vistas på förbjudet område.
11. **Informationen** till resande **vid störningar** måste kraftigt förbättras. Oftast säger drabbade resenärer att informationen varit undermålig eller närmast obefintlig. Trafikverket sköter det mesta av den grundläggande informationen, men operatörerna har också ett ansvar att vidarebefordra korrekt information. I synnerhet Trafikverkets informationsresurser måste förstärkas och förbättras.
12. **Resande och godstransportörer måste ersättas för de olägenheter och den tidsförlust som banhållaren eller operatören förorsakar**. Ömsesidig regressrätt bör tillämpas mellan banhållare och operatör; ersättningarna bör i normalfallet komma resenärer och godstransportörer till del. *Exempel:* Varje förseningstimme för en resenär har ett samhällsekonomiskt (negativt) värde av ca minst 400 kronor i snitt,

för snabbtåg i regel mera än så. En enda störning som förorsakar 10 000 förseningsminuter (167 förseningstimmar) för resandetåg (inget ovanligt) ger en samhälls-ekonomisk förlust på ca 20 miljoner kronor (antaget i snitt 300 resande per tåg). Motsvarande gäller för industrins och handelns störda godstransporter. Nuvarande s.k. kvalitetsavgifter täcker bara en liten bråkdel av detta.

13. **Transparensen och noggrannheten** vad gäller felorsaker och störda resande /godskunder måste förbättras. Hemlighetsmakeri från berörda företag (med hänvisning till affärsintresset) bör förbjudas.
14. Generellt är den förslagna **satsningen på järnväg och tågtrafik i den nationella planen för infrastruktur otillräcklig för att möta de utmaningar och behov som Sveriges framtid ställer**. Vi har samtidigt situationen att Trafikverket i många fall inte lyckas arbeta upp alla anslagna medel för investeringar/upprustningar av järnvägsnätet. Detta kan bero på att Trafikverket inte i tillräckligt god tid vet vilka medel som säkert kommer finnas tillgängliga jämfört med planprocessen, om när man kan göra förbättringar längs järnvägen (beslut måste tas året innan). Om Trafikverket vid extra tillskott för underhåll och uppgraderingar kunde **fondera medel för utpekade åtgärder för kommande år**, så skulle man kunna kraftsamla för mer effektiva insatser på ett bättre sätt.
15. **Tilldelning av tåglägen** sker idag per 1-årsbasis och det finns inga garantier för tilldelning i framtiden. Situationen att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska besluta om trafikplikt för längre perioder (för att kunna upphandla tågtrafik), men saknar försäkringar om den nödvändiga bankapaciteten kan tilldelas, är ologisk. Personer som väljer sig att bosätta sig så att de arbetspendlar måste kunna lita på trafiken finns kvar ungefär i förväntade tidslägen. Liknande gäller för industrins godstransporter. Möjlighet att **säkerställa kapacitet för längre perioder** behövs för att planeringen ska bli rimlig.
16. **Varje tågslag bör få tillgång till en viss minimikapacitet**. Idag sker kapacitetstildelningen i stor utsträckning så att snabbtåg och pendeltåg gynnas. Nyttan av ytterligare mängd stolsplatser för snabbtåg beror på vilket resandebehov som faktiskt finns, vilket inte finns med prioriteringskriterierna.
17. **Vissa kapacitetshöjande åtgärder är möjliga med relativt begränsade åtgärder**. Det kan gälla spår för förbigångar och tågmöten, det kan gälla smärre åtgärder i signal-systemet, etc. Trafikverket bör prioritera sådana åtgärder och genomföra dem på ett kostnadseffektivt sätt, inte dyrare och mera komplicerade än nödvändigt.
18. Västra och Södra stambanorna är redan eller kommer snart – även med vissa uppgraderingar – att bli överbelastade, med kapacitetsbegränsningar, ökad risk för störningar och förlängda restider. **Nya stambanor för snabb persontrafik** är mycket angelägna. En snabb utbyggnad senast 2035, med en **ordnad finansiering utöver ordinarie ramar** är nödvändig. **Ökad medfinansiering** från de framtida användarna bör vara möjlig med oförändrade biljettpriser, eftersom snabbare tåg ger avsevärda produktivitetsvinster.
19. **Långa trafikavstängningar** för uppgrustningar är numera vanliga. De är idag enligt vår erfarenhet regelmässigt betydligt längre än i tidigare skeden med f.d. Banverket som ansvarigt. Trafikverket bör ges i uppdrag att minimera de långa avstängningstiderna.
20. **Beredskapen och resurserna för snöröjning måste bli betydligt bättre**. Vintern 2018 var situationen prekär på många håll. Snöröjningen var alltför ofta dåligt utförd, så

TIM-pendlare

att tågens underreden fick agera snöplogar, vilket ledde till fordonsskador, allvarlig fordonssbrist och mängder av inställda tåg. Nästan samma problem inträffade 2019. Beredskapen och de maskinella resurserna var på många håll uselt dålig.

Exempel: Botniabanan tog det nästan 5 dygn att återställa p.g.a. bristande snöröjningsresurser, medan den parallellt löpande E4 fungerade med smärre hinder nästan hela tiden. Det ska inte behöva vara svårare att röja en 4 m bred järnväg än en 13 m bred bilväg!

21. Det är oacceptabelt att Trafikverket inte avser att förbättra robustheten på delar av de hårt belastade järnvägssträckorna i Mälardalen, till exempel sträckan Järna–Nyköping–Norrköping, med en omfattande persontrafik. Vi anser att **alla sträckor i storstadsregioner som Mälardalen bör rustas till att minst ha bevarad kapacitet och tillförlitlighet.**
22. Trafikverket har stort behov av att **förstärka sin egen kompetens.** Det fungerar inte att mest lita till konsulter. Trafikverket måste vara berett att göra anställningsvillkoren attraktiva. Det gäller i synnerhet erfaren teknisk kompetens.
23. Någon måste ha ett **helhetsansvar för järnvägens funktion.** Tidigt hade affärsverket SJ och senare Banverket ett sådant ansvar. Vi anser detta vara nödvändigt för ett tekniskt och organisatoriskt komplext system som järnvägen. Återigen, jämför med väl fungerande länder, i synnerhet Japan och Schweiz där ett sådant helhetsansvar finns! Även i Nordamerika finns en sammanhållen organisation med helhetsansvar. Vår erfarenhet är att man i dessa länder ställer sig oförstående till vår organisationsform.
24. Generellt har regeringen möjlighet att styra Trafikverket genom **regleringsbrev** eller genom direktiv i styrelsen. De två största tågoperatörerna (SJ AB och Green Cargo AB) kan regeringen styra genom **direktiv i styrelserna** och om nödvändigt genom ändringar i bolagsordningen. Politiska utspel som sker utan motsvarande uppdatering av regleringsbrev och direktiv är kontraproduktiva eller meningslösa.
25. Resenärsorganisationer bör få **riktad finansiering av oberoende statlig organisation,** förslagsvis Konsumentverket eller liknande för att inte bli beroende av Trafikverkets välvilja. Idag finns det stöd från Konsumentverket till rikstäckande organisationer med minst 1000 medlemmar vilka får 200 000 i grundbidrag och runt 30 kr per medlem. Organisationer som Resenärsforum får detta bidrag, men det allmänna stöd som finns är inte nivå med vad som krävs för att kunna ta fram de tekniska underlag som behövs för att kritiskt kunna granska Trafikverket och andra myndigheter som styr över kollektivtrafiken. Övriga resenärsorganisationer (t.ex. TIM-pendlare) saknar ordnad finansiering överhuvudtaget. Föreningen föreslår att regionala resenärsorganisationer som är länsöverskridande med tillräckligt många medlemmar ska kunna söka ett grundbidrag på 10 000 kr och runt 30 kr per ansluten medlem.