

2015-12-18 15:45 CET

Järnvägens organisation del 2: Tydligare ansvar för en effektivare järnväg

Jag har nu ägnat ett par dagar åt att läsa Gunnar Alexanderssons utredning "En annan tågordning" som är slutbetänkandet av "Utredningen om järnvägens organisation, SOU 2015:110". Jag har själv deltagit i några av de arbetsgrupper som utredningen tillsatte men hade förstås ingen helhetsbild över utredningen förrän nu.

Nöjesläsning. För mig med 30 år i järnvägsbranschen i ryggen var det ett rent nöje att läsa detta omfattande alster på närmare 500 sidor. Utredningen analyserar många av de brister som järnvägen brottas med idag, det handlar i mångt och mycket om otydliga ansvarsfördelningar som rått under många år. Om det var mastigt att läsa kan man bara ana vilket arbete som ligger bakom denna utredning, dessutom på kort tid och inkluderat diverse tilläggsuppdrag.

Jag väljer ut några, av många intressanta ämnen, att blogga om här.

Prognoser får bli det första ämnet. En för inriktningsplanering och kommande Nationell plan 2018-2029 väsentlig grund är prognoser för volymtillväxt av transporter och hur den kommer att fördela sig mellan olika transportslag. Detta i sin tur ligger till grund för vilka investeringar och andra satsningar som sedan Trafikverket föreslår i den Nationella planen. Trafikverket har tidigare haft monopol på dessa prognoser men i utredningen beställdes en second opinion som KTH genom professor emeritus Bo-Lennart Nelldal samt Trafikverkets analytiker Jakob Wajsman har tagit fram.

I Trafikverkets prognoser växer godstransporter på järnväg med 1,33% i årstakt medan KTH:s prognos ser en tillväxt på 2,2%. En betydande skillnad som dessutom blir ännu större om man beaktar att Trafikverkets prognos menar att så gott som hela tillväxten sker inom malmtrafiken. Jag tänker inte

i denna blogg fördjupa mig i varför slutsatserna blir så olika men konstaterar ändå att med Trafikverkets lägre prognos skulle det kanske inte satsas så mycket på godstrafik på järnväg undantaget malmtrafik. Jag tror inte att det är den utveckling vi som ett av de drivande länderna med mål om fossilfria transporter skall sikta på. Prognoser kan bli självuppfyllande beroende på hur de hanteras.

ERTMS och samordningen. Ett intressant förslag är att de strategiska järnvägsfrågorna skall samordnas under Näringsdepartementets hatt eftersom det sedan Trafikverket bildades saknas någon som har ett sektorsansvar. I och för sig har regeringen detta ansvar redan idag men är kanske inte organiserade för det. Som ett målande exempel lyfts frågan om det nya signalsystemet ERTMS fram, det är typexemplet på en fråga av strategisk natur eftersom så gott som alla intressenter inom järnvägen på ett eller annat sätt påverkas. Utredningen pekar på att ERTMS inte har hanterats på det sätt frågan förtjänat.

Den mindre lyckade hanteringen av ERTMS-frågan har medfört stora kostnader för inte minst järnvägsföretag. Det är nu investeringskostnader som riskerar att gå till spillo när Trafikverket nyligen beslutade om versionsbyte av ERTMS. Utredningen har uppgifter på att järnvägsföretagen har investerat 272 miljoner kr i fordonsutrustningar och av dessa investeringar kan ca 20% nyttjas vid aviserat versionsbyte. De verkliga kostnaderna är dessutom högre då summan 272 miljoner kr inte inkluderar alla järnvägsföretag. Detta är förstås inte acceptabelt och hade kunnat undvikas med en strategisk och övergripande styrning av ERTMS-införandet. Green Cargo har förordat att ERTMS skall skjutas ett antal år framåt i tiden till dess att finansiering av ombordutrustning är utredd, enhetliga tekniska specifikationer är fastlagda och det finns en fungerande leverantörsmarknad.

De tankarna passar väl ihop med utredningens förslag att inrätta en strategisk funktion på Näringsdepartementet. När den är på plats är det dags för omtag i frågan om på vilket sätt Sverige skall implementera signalsystemet ERTMS. De pengar i form av investeringar som därmed frigörs de närmaste åren kan därmed med fördel användas för att återställa järnvägens robusthet genom mer underhåll och reinvesteringar.

Jag tar ett ämne till. Det handlar om de för godstrafiken mycket viktiga sidosystemen i statens spåranläggningar. Här ingår uppställningsspår, depåer och terminaler. Allt sedan år 2001 och delningen av SJ i sex olika bolag har

frågan om sidosystemet lämnats utanför den offentliga debatten och utredningar. Innan 2001 hade SJ kontroll på sidosystemet medan Banverket skötte huvudsystemet men med bolagiseringen och sedermera ökad konkurrens så har ansvarsfördelningen blivit otydlig för alla inblandade vilket medfört en ovilja till investeringar och många exempel på ineffektivitet.

Jag välkomnar därför utredningens förslag att de delar av sidosystemen som har strategiskt värde för järnvägen inte skall ägas och förvaltas av två olika statligt ägda organisationer, Trafikverket och Jernhusen. Trafikverket bör få hela ansvaret för sidosystemen med avseende på infrastrukturen – spår, depåer och terminaler. Kringtjänster skall fortsatt vara upp till marknadens parter att lösa. Detta förslag kommer inte bara att effektivisera sidosystemen, det kommer även ha stora positiva effekter på huvudsystemet genom bland annat effektivare tågvändningar och färre körde km med tjänstetåg.

Pelle Andersson, infrastrukturchef på Green Cargo

Green Cargo är en hållbar logistikpartner och en viktig del av skandinaviskt näringsliv. Över 95 procent av vårt transportarbete sker med eltåg där klimatpåverkan är mycket nära noll. Varje dygn kör vi 400 godståg och ersätter dagligen runt 9 000 lastbilstransporter på vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och med partners når vi hela Europa. Green Cargo ägs av svenska staten. Vi transporterar 22 miljoner ton gods, har 1 800 anställda och en årsomsättning på 4,1 miljarder SEK (2019).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt

010-455 40 02