



# Problemanalys järnväg

2024-05-10

## Gunnar Hallert

Fd regional chef för underhåll och trafikledning, Banverket  
Tidigare vd för Citypendeln

## Per-Anders Staav

Ordförande föreningen TIM-pendlare

## Evert Andersson

Prof em järnvägsteknik, KTH  
Vice ordförande TIM-pendlare

*DN Debatt: "Järnvägens problem är så många fler än bara dåliga räls"*

2024-03-29





2024-05-10

## Föreningen TIM-pendlare

Föreningen TIM-Pendlare ska på kort och lång sikt kunna påverka pendlarnas vardag till det bättre.

Det gör vi genom att till ansvariga trafikföretag, länsmyndigheter, Trafikverket och politiker framföra våra problem, krav och önskemål på ett konstruktivt sätt.

Föreningen företräder framför allt tågpendlare som reser regelbundet till arbete och studier i Mälardalen. Krav och önskemål sammanfaller i regel med andra resenärsgupper.

Föreningen har f n c:a 900 medlemmar.



# Förseningar och inställda tåg Problemanalys

2024-05-10



"Vi stod som packade sillar"  
Upsala Nya Tidning.

# Problem 1: Trafikupphandling

---

## Regionerna handlar upp tågtrafik (SL pendeltåg, Mälartåg, Öresundståg ...)

- För att få ett kontrakt måste priset vara lägst (med vissa villkor uppfyllda)
- Operatören måste från början minimera sina resurser i personal, underhåll och beredskap
- Operatören klarar ofta inte av sina åtaganden. 5 haverier under två år:
  - SL pendeltåg (MTR => SJ)
  - Mälartåg (MTR => Transdev)
  - Öresundståg (SJ => Transdev)
  - Tåg i Bergslagen (SJ => VR)
  - Nattåg till Norrland (Vy => ?)
- Detta visar att en stor översyn av upphandlingsförfarande och regelverk behöver göras.

# Problem 1 (forts): Trafikupphandling

## Regionerna handlar upp tågtrafik (SL pendeltåg, Mälartåg ...)

- Otilräcklig personaltillgång + Otilräckliga underhållsresurser
- En stor del av fordonsflottan har stått stilla vintern 2023-24.
- Inställda tåg, avkortade tåg, förseningar, ”ersättningstrafik”!
  
- Olika år ger olika vinterväder.
- Är det realistiskt att den prispresade operatören ska bygga upp resurser för att hantera stränga vintrar? Eller för varierande vintrar överhuvudtaget? Eller för störningar som Trafikverket förorsakar?
- Kommersiellt lönar det sig inte att bygga upp resurser för detta. Någon form av **riskdelning** måste troligen skapas.

Krävs annan form av upphandling (om man ska upphandla)!

Riskdelning för vinter och TrV:s störningar?

Separat upphandling av vinterresurser? Alternativt sköta trafiken i egen regi!

# Problem 2:

## Trafikverket och dess styrning

---

2024-05-10

- Bildades 2010 genom ihopslagning av Vägverket och Banverket
  - Antalet anställda har ökat från 6300 till 10600 sedan dess (+68 %)
  - Produktionsresurser upphandlas. Upphandling för c:a 60 Mdr kr per år  
Då borde rimligen inte den egna personalstyrkan öka.
- Snabb kostnadsutveckling. Dålig kostnadskontroll (Riksrevisionen)!
- Järnvägens "underhållsskuld" har ökat.
  - Upphandling som ger minimerade resurser (i princip som för trafikupphandlingar)
  - Förebyggande underhåll ej lönsamt för entreprenörerna.  
Akuta åtgärder ger extra betalt.
- Ej fungerande planeringssystem (2022–24).
  - Infördes innan tillräcklig utprovning skett.
  - Ledde bl a till kort framförhållning om banarbeten.  
Tågoperatörerna kunde inte lägga ut tågavgångar för biljettsläpp.

# Problem 2 (forts): Trafikverket och dess styrning

---

2024-05-10

- Långa **avstängningstider** vid **akuta händelser** – exempel:
  - Ursparning Malmbanan: 9 veckor.
  - Återuppsättning riven kontaktledning: För 30-40 år sedan: 4–6 timmar  
Idag 12–24 timmar.
- Långa **avstängningstider** för **planerade åtgärder**- exempel:
  - Mälarbanan Kalhäll–Tomtebodav: Avstängning 6–7 veckor varje sommar i c:a 10 år
  - Inkoppling spår genom Hallandsås; 3 veckor (2015)  
jämfört mot inkoppling nytt spår Mälarbanan (1997): påskhelgen 1997.
  - Tidigare inga eller endast små trafikavbrott (exempel bygge Sto-Arlanda 1990-tal)
  - Trafikverket värderar inte trafikavbrott i upphandlingen..
  - Som SJ inofficiellt säger: ”En rejäl förändring av Trafikverkets arbetssätt måste till om inte järnvägen långsamt skall strypas till döds”

# Problem 2 (forts): Trafikverket och dess styrning

---

2024-05-10

- Byte kontaktledning Göteborg–Alingsås (43 km):
  - Trafikverket ställer inte krav om använda bästa moderna utrustning för snabbt byte av stolpar utan upphandlar utifrån långa avstängningar.
  - För liten upphandling för att svarande företag ska kunna ta investeringsrisken att köpa in modern utrustning.
  - Långsamma byten av stolpar och ledning leder till ett av spåren stängs av dagtid i 2 år..
  - Minst vartannat tåg måste ställas in. Påverkar hela linjen Sto-Gbg, inte bara lokalt.
  - Det är brist på tåglägen på sträckan redan idag med båda spåren i drift.
  - Trafikverket har argumenterat för att längre tåg, ersättningsbussar och omledning av tåg kan bemästra den nedsatta kapaciteten. Men restiderna och obekvämligheten ökar; tågresaandets minskar. SJ och konkurrenter saknar tågflotta som kan kopplas ihop till långa tåg..

**Vad händer med tågtrafiken i Sverige när minst 500 mil ska bytas till 2040 om Trafikverket fortsätter på samma sätt?**



## Problem 2 (forts): Trafikverket och dess styrning

Det förebyggande underhållet är A och O för en fungerande infrastruktur.  
Långa trafikavbrott måste förhindras.  
Trafikverket ska vara en serviceorganisation för tågtrafiken!

Trafikverket bör omstöpas radikalt eller läggas ner:

- De tänkta synergier mellan väg- och järnvägsdriften har aldrig realiserats. Det är fundamentalt olika teknik, organisation och behov.
- Väg- och järnvägsdelen bör separeras (ger bättre intresse, fokus och kompetens).
- Basunderhåll, plus beredskap, i egen regi (bättre kontinuitet, resurser och kompetens, mindre administration och snabbare insatser).
- Banhållaren måste kopplas närmare till den operativa tågdriften, möjligen överföring av basunderhåll till organisation som styrs av tågoperatörerna, med nuvarande anslag (så sker i många andra länder)..

# Problem 3: Små verkstadsresurser, mm)

---

2024-05-10

## Vintern ett ständigt återkommande problem

- Otilräckliga resurser i verkstäderna för att hålla fordonen igång
  - **Avising**. Innan normal service kan ges, måste is och snö avlägsnas
  - **Hjulskador** vanligare på vintern. Hjul måste svarvas eller bytas.
  - Påkörning av **vilt** vanligt på vintern. Fronten måste repareras.  
Otilräcklig reservdelshållning.
- Fordonsbrist
- Inställda tåg, avkortade tåg
- De flesta tågoperatörer, inkl SJ
  
- Även snöröjning m m av infrastrukturen
  
- Inte bara på vintern ...

# Problem 3: Dålig beredskap

---

De flesta andra funktioner i samhället har fungerat under sista vintern. Vintern något svårare än i snitt, men inte alls extrem. Verkstadsresurser och resurser för snöröjning måste kraftigt uppgraderas!

Jernhusen fick vid separationen av SJ de flesta fasta tillgångar (stationer, verkstäder mm). Jernhusen sitter på kritisk infrastruktur men har svagt uppdrag att få tågtrafiken att fungera. Målet har blivit att uppnå hög avkastning.

# Problem 4: SJ:s styrning

- Enligt bolagsordningen ska SJ  
”bedriva persontrafik och, inom ramen för affärsmässighet, bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därmed en långsiktigt hållbar transportförsörjning”  
Instruktionen lämnar stort tolkningsutrymme.  
Inget sägs exempelvis om att SJ ska bedriva attraktiv och tillförlitlig tågtrafik.
- SJ ska lämna en avkastning på 7 % på operativt kapital.  
Under de sista fem åren (2017–2023, pandemiåren 2020 och 2021 undantagna) har avkastningen varit i snitt 12.9 %. De finansiella målen har prioriterats jämfört med andra mål.
- Representanter för SJ:s ledning har uttalat att  
”det är inte lönsamt att bygga flera avisningshallar” – ”det är synnerligen oekonomiskt ...”
- SJ verkar nu ha insett bristerna – fortfarande osäkert vad som kommer att göras.
- SJ är sena med upphandling av tågfordon. 10–15 år från behov till trafik.

SJ bör ges instruktioner att, förutom de finansiella målen, verka för en attraktiv och tillförlitlig tågtrafik och ställa preciserade krav på detta.

# Generellt Ökade incitament behövs

---

Ökade **incitament** på alla nivåer i järnvägens organisationer, särskilt beträffande verksamheter som berör underhåll och tillförlitlighet.

# Pendlarproblem

2024-05-10

---

- Svårt att ta morgonmöten på jobbet eller hantera familjelivet när man inte kan lita på trafiken eller informationen om störningar.
- Resenärerna utlovas viss nivå på trafiken via Trafikplikt, men kompenseras inte när trafiken blir mycket sämre. När EU inför minimiregler om resenärskompensation så sänker sig Sverige till mininivå!
- Överfulla tåg, resenärer drabbas av att tåget är så överfullt att man inte accepterar påstigande över huvudtaget.
- Informationsutrop från Trafikverket kommer sent eller inte alls när det är riktigt stora problem i trafiken. För mycket manuell hantering!
- Rudimentära biljettsystem som orsakar förvirring när påföljande avgångar av samma typ kan ha helt olika biljettregler. Sträckor där SJ **inte** kör har mindre utbud av biljetter och sämre app-stöd för resenären.
- Svårt köpa biljetter i Mälardalen utan smart mobiltelefon med betalningsmöjlighet. Biljettautomater borttagna. Många stationer i Mälardalen saknar helt Resplus återförsäljare.

## Exemplet Mäljarbanan

2024-05-10

- Mäljarbanan (Örebro–Västerås–Stockholm) har byggts ut i etapper
- Avtal Mäljarregionerna–Staten slöts 1992, för utbyggnad som definierades på 1980-talet. Utbygganden avstannade.
- 2008 slöts ett nytt avtal om att slutföra utbyggnaden (Kalhäll–Tomteboda, inkl genomfart Sundbyberg), Regionerna bidrog med 2000 Mkr.
- Arbete skulle påbörjas senast 2019. Trafikverket tror nu 2032.
- Processen har stoppats upp av svårigheten att komma igenom Sundbyberg och Solna. Trafikverket och kommunerna är inte överens.
- Trafikverket tror nu att det kan vara klart 2040 (2045?).

Från konstaterat behov (1980-talet) till färdig järnväg skulle det då ta c:a 60 år!

Trögheten är ett underkännande av och en utmaning för de demokratiska processerna.

Särskilt Trafikverkets handläggning och det kommunala självstyret.

2024-05-10

---

**Apropå föreningen TIM-pendlare: Se remissvar på nationella planen 2022-33.**  
**Bl a ifrågasätter vi (sid 9–10) de samhällsekonomiska kalkylerna som Trafikverket**  
**tillämpar.**

[www.timpendlare.se/pdf/download/Remissvar nat plan 2022-2033.pdf](http://www.timpendlare.se/pdf/download/Remissvar_nat_plan_2022-2033.pdf)

**Tack !**

[gunnar@hallert.se](mailto:gunnar@hallert.se)

[peranders.staav@gmail.com](mailto:peranders.staav@gmail.com)

[evertan@telia.com](mailto:evertan@telia.com)