

2016-12-20 14:30 CET

Slutbetänkandet om järnvägens organisation, ett år senare

Den 16 december 2015 lämnade Gunnar Alexandersson över 468 sidor om framtidens järnväg till infrastrukturminister Anna Johansson. Vad har hänt sen dess? Idag bjuder bloggen Hållbar logistik på långläsning inför julen. Gunnar Alexandersson gästbloggar.

I dagarna har det gått precis ett år sedan jag överlämnade mitt slutbetänkande En annan tågordning – bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110) till infrastrukturminister Anna Johansson. Vad har egentligen hänt sedan dess? ”Ingenting!”, skulle en del nog vilja utbrista – och det med visst fog. Rubricerade blogginlägg skulle därmed kunna bli ett av de kortaste som publicerats på denna sida.

Bakgrund

En närmare studie visar att det ändå finns en hel del saker värda att lyfta fram. Låt mig först snabbt nämna något kring utredningens syfte och slutbetänkandets innehåll. Mitt uppdrag var att utreda järnvägens organisation, i syfte att komma fram till förslag på förbättringar på en rad problemområden. Dessa hade identifierats i ett första delbetänkande och sedan preciserats i tilläggsdirektiv från regeringen. I ett andra delbetänkande redogjorde jag för ett antal förslag kring järnvägsunderhåll, medan slutbetänkandet kom att hantera fem huvudområden:

1. Järnvägens framtida utveckling och viktiga vägvalsfrågor
2. Styrning, ansvarsfördelning och roller (inklusive nationell och internationell regelgivning)

3. Kommersiell och samhällsorganiserad persontrafik (och gränssnitten däremellan)

4. Anläggningar för tjänster (inklusive Jernhusen)

5. Säkerhet, reglering och tillsyn (med fokus på Transportstyrelsen)

Låsningar på marknaden

Jag lämnade ett stort antal förslag, i första hand riktade till regering och riksdag, Trafikverket och Transportstyrelsen. Flera av dessa byggde på observationen att ett antal frågor inte hanterats efter de många reformerna på järnvägsområdet, vilket skapat låsningar och andra problem på marknaden. Förslagen syftade därmed till att reda ut grundläggande förutsättningar, ansvarsförhållanden och åtaganden. Grunden läggs då också för utvecklade samarbeten mellan aktörerna. Ett genomförande av förslagen bör leda till en bättre fungerande järnväg, både för sektorns aktörer och för järnvägens kunder.

Underhåll, i vems regi?

När det gäller järnvägsunderhåll återkom regeringen i maj 2016 med ett uppdrag till Trafikverket att göra en fördjupad analys av järnvägsunderhållets organisation, delvis baserat på mina förslag i det andra delbetänkandet. Trafikverket skulle t.ex. undersöka möjliga åtgärder för att i egen regi hantera vissa typer av besiktning av infrastrukturen och leveransuppföljning av entreprenörerna. Regeringen menade dock att Trafikverket också skulle utreda möjligheten att i egen regi utföra underhåll i minst två geografiskt avgränsade områden. Även om jag bedömt att det i ett framtida läge, under vissa förutsättningar (t.ex. ett s.k. marknadsmisslyckande), skulle kunna vara aktuellt med utförande av underhåll i egen regi, valde regeringen här alltså att gå betydligt längre – om än inte i form av ett tvingande uppdrag. Anmärkningsvärt är att regeringen ändå försökte motivera detta med formuleringar från utredningens delbetänkande. Dessa formuleringar avsåg dock behovet att ompröva omfattningen på tillhandahållandet av maskinell utrustning. Utan att överdriva skulle jag nog kunna kalla mig för felciterad. Trafikverket har än så länge bara delrapporterat sitt uppdrag och då dragit slutsatser som liknar mina.

Koppling till infrastrukturpropositionen

Slutbetänkandet, liksom delbetänkandet om järnvägsunderhåll, har av Näringsdepartementets politiska ledning tidigare pekats ut som centrala underlag för infrastrukturpropositionen. Det var också ett skäl till att man ville undvika en förlängning av utredningens uppdrag. När infrastrukturpropositionen (2016/17:21) väl presenterades i oktober inkluderades ökade satsningar på järnvägsunderhåll och en fortsatt inriktning på att bygga nya stambanor för höghastighetståg, men varken utredningen om järnvägens organisation eller dess slutbetänkande omnämns överhuvudtaget i propositionen.

En proposition (2016/17:28) om upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster med förändringar i kollektivtrafiklagen lämnades också till riksdagen i oktober. Den kan komma att påverka gränssnitten mellan kommersiell och samhällsköpt persontrafik, men bygger inte på mina förslag.

Jag har annars kunnat konstatera att intresset för slutbetänkandet och utredningens slutsatser och förslag varit stort bland såväl aktörer i Sverige som utomlands. Jag har rest runt för att presentera materialet och svara på frågor, vilket varit bra inte minst för att reda ut en del missförstånd. I informationssyfte tog jag också fram en engelsk översättning av sammanfattningen och en sammanställning med svar på vanliga frågor.

När kommer remissen?

Den absolut vanligaste frågan jag fått under året som gått är: "När kommer remissen på slutbetänkandet?" Det finns ett begränsat antal sätt att svara "Jag vet inte", och jag har nog använt alla tänkbara varianter. En remisshantering utlovades vid överlämnandet i december 2015 och förväntades ske i januari. Ett flertal aktörer började också tidigt att bearbeta materialet och förbereda sina svar, men något remissutskick från Näringsdepartementet har det hittills inte blivit. Detta har givetvis förvånat mig, inte minst med tanke på den prioritet som järnvägsfrågorna och utredningen getts tidigare. Det har sagts att betänkandet skulle kunna komma att remitteras i delar. Enligt min bedömning vore det olyckligt, med tanke på att förslagen i stor utsträckning är tänkta att fungera tillsammans som en helhet snarare än som delar av ett smörgåsbord.

Nyligen har infrastrukturministern fått svara på frågor om den uteblivna

remisshanteringen, bl.a. i Trafikutskottet. Det har då framkommit argument som att flera förslag i slutbetänkandet kräver fortsatt utredning. Det är visserligen korrekt, men det lämnas också ett flertal konkreta och detaljerade förslag, däribland författningsändringar avseende kollektivtrafiklagen.

Har det hänt något?

I avsaknad av tydliga initiativ från regeringen är det glädjande att konstatera att enskilda myndigheter och även andra aktörer tycks ha tagit intryck av flera av utredningens förslag. Mycket kan göras av aktörerna själva och så sker också. Trafikverket har arbetat med att ta fram en konkret nationell underhållsplan, vilket jag efterlyst i delbetänkandet om underhåll. Transportstyrelsen och även Trafikverket har gjort insatser för att tydliggöra och förstärka sitt deltagande i EU:s regelutvecklingsarbete, inklusive förankring och samverkan med bl.a. berörda järnvägsföretag. I detta fall finns även signaler från Näringsdepartementet att man i framtiden vill ta en utökad roll. Transportstyrelsen tycks vilja återta initiativet i en del frågor som kommit att hanteras av Trafikverket. En förstärkt dialog och samarbete mellan olika aktörer i frågor som behöver hanteras gemensamt kommer att ske inom ramen för det nya Järnvägsbranschens Samverkansforum.

Sammanfattningsvis har det trots allt hänt en del sedan slutbetänkandet överlämnades, men samtidigt kvarstår flera viktiga frågor och knutar att lösa upp där det åligger regering och riksdag att fatta vissa avgörande beslut. Det gäller t.ex. ett tydliggörande av vad järnvägen ska användas till, frågor relaterade till Sverigeförhandlingens uppdrag, anläggningar för tjänster och Jernhusens roll. Ett naturligt första steg för en väl underbyggd beslutsprocess är och förblir en regelrätt remisshantering.

Gunnar Alexandersson, Senior forskare (Handelshögskolan i Stockholm) och rådgivare (SJ); tidigare särskild utredare av järnvägens organisation

Green Cargo erbjuder näringslivet säkra, kapacitetsstarka och hållbara transporter till cirka 200 platser i Skandinavien och med partners når vi närmare 1000 i övriga Europa. Vårt transportarbete uppgick till 9,7 miljarder nettotonkm 2024. Nästan 98 procent av vårt totala transportarbete sker med eldrivna lok där elen uteslutande kommer från fossilfria källor. Varje vardag kör vi 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed 9 000 lastbilstransporter i vägnätet. Vi har 1 750 anställda, och har en

årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2024).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt

010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt

Chef Kommunikation & Public Affairs

stephan.ray@greencargo.com