

# Kommittédirektiv



Tilläggsdirektiv till Utredningen om  
järnvägens organisation  
(N 2013:02)

---

**Dir.**  
**2014:160**

Beslut vid regeringssammanträde den 19 december 2014

## **Ändring av och förlängd tid för uppdraget**

Regeringen beslutade den 8 maj 2013 att en särskild utredare skulle göra en översyn av järnvägens organisation (dir. 2013:46). Syftet med översynen är att föreslå förbättringar av järnvägssystemets organisation som på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. Utredningen har antagit namnet Utredningen om järnvägens organisation (N 2013:02).

Uppdraget ska enligt de ursprungliga direktiven genomföras i två steg. Det första steget innebar att utredaren inventerade och redogjorde för potentiella förbättringsområden där åtgärder bör vidtas för att i större utsträckning möta resenärernas och godstransportköparnas behov inom ramen för ett effektivt och hållbart transportsystem.

I tilläggsdirektiv (dir. 2013:88) ändrade regeringen datum för när den första delen av uppdraget senast skulle redovisas till den 4 december 2013. Utredaren överlämnade den 2 december 2013 delbetänkandet En enkel till framtiden? (SOU 2013:83).

Det andra steget av uppdraget preciserades av regeringen i tilläggsdirektiv som beslutades den 3 april 2014 (dir. 2014:52). Uppdraget skulle, enligt tilläggsdirektiven, redovisas senast den 30 juni 2015. Utredningstiden förlängs. Uppdraget ska i stället redovisas senast den 23 december 2015.

I dessa tilläggsdirektiv ändras uppdraget på flera sätt. Utredaren ska, utöver det som omfattas av de ursprungliga direktiven, också utföra uppdraget i enlighet med dessa direktiv.

*Uppdraget ska delredovisas*

Utredaren ska delredovisa vissa frågor om byggande och underhåll av infrastrukturen. I syfte att påskynda utvecklingen inom järnvägsunderhållet ska utredaren senast den 31 mars 2015 lämna en lägesrapport avseende hittills utfört arbete med att

- analysera utvecklingen av underhållsmarknaden, inklusive förutsättningarna för spår-entreprenörsföretagen att kontinuerligt leverera effektiva tjänster till infrastrukturförvaltarna,
- utvärdera avtalen mellan Trafikverket och spår-entreprenörsföretagen, bl.a. avseende möjligheten att ta hänsyn till behov av omplanering av banarbeten för att säkerställa trafikens framkomlighet,
- utvärdera vilka åtgärder som behöver vidtas för att säkerställa Trafikverkets kunskap om statens järnvägsinfrastruktur,
- utvärdera och analysera behov av åtgärder för att säkerställa att Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare tar det samlade ansvaret för utförande och uppföljning av underhållet,
- särskilt utreda förutsättningarna för Trafikverket att utföra besiktning och kontroll av järnvägsanläggningen.

**Byggande och underhåll av infrastrukturen**

Avsnittet *Byggande och underhåll av infrastrukturen* i de ursprungliga direktiven ändras enligt följande.

Regeringens mål är att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet år 2020, samtidigt som sysselsättningsgraden ökar. Ett robust, säkert och effektivt transportsystem med god kapacitet, bl.a. avseende järnväg, är en förutsättning för jobb, grundläggande tillgänglighet och hållbar utveckling i hela Sverige. En väl fungerande järnväg är också viktig för att minska klimat- och miljöpåverkan. Ett effektivt och modernt transportsystem bidrar

till att Sverige ska kunna bli ett mer miljömässigt hållbart samhälle. En jämfört med i dag bättre fungerande järnväg bidrar också till att nå regeringens mål om en ökad andel kvalificerad industriproduktion i Sverige.

Regeringen ser ett behov av att öka de resurser som är avsatta för underhåll av statens järnvägsanläggning. Vidare bedömer regeringen att det även krävs ändringar i främst järnvägsunderhållets organisation för att järnvägen i Sverige ska kunna börja fungera bättre än i dag.

Närmare 90 procent av den totala svenska järnvägsinfrastrukturen ägs och förvaltas av staten. Det statliga ägandet av järnvägsnätet utgör därför ett viktigt styrmedel för att åstadkomma väl fungerande transporttjänster med tåg. Verksamheten att utveckla och underhålla infrastrukturen behöver utföras effektivt och med hög kvalitet.

Banverket och senare Trafikverket har gått från att sköta det mesta av underhållet på järnväg till att enbart anlita externa företag. Bolagiseringen av delar av Banverket genom bildandet av Infranord AB var en viktig del i denna process. Anlitandet av externa utförare frångår inte Trafikverket ansvaret för förvaltningen av anläggningen. Det är mot den bakgrunden viktigt att Trafikverket, som har uppdraget att vara infrastrukturförvaltare för den statliga järnvägsanläggningen, på ett ändamålsenligt sätt tar det samlade ansvaret för kontroll och utförande av underhållet. Detta bör inte minst göras genom att myndigheten skaffar sig bättre kunskap om järnvägsanläggningens tillstånd.

Eftersom Trafikverket är fullständigt dominerande som beställare på marknaden för spårunderhållstjänster är det betydelsefullt att studera hur denna marknad utvecklas. I delbetänkandet En enkel till framtiden? (SOU 2013:83) menar utredaren att marknaden präglas av särskilda utmaningar. Säsongsvariationer och anslagsförändringar kan enligt utredaren resultera i en mycket ojämn efterfrågan på underhållsentreprenörernas tjänster.

Utredaren menar att renodlingen av Trafikverkets beställarroll har bedrivits på ett sådant sätt att det finns uppenbara risker för att kunskapen om den egna anläggningen successivt avtar.

Liknande synpunkter har även framförts av Riksrevisionen i rapporten Tågförseningar – orsaker, ansvar och åtgärder (RiR 2013:18) och av Statens Haverikommission i rapporten Säkerhet vid arbete i spårmiljö (RJ 2014:05).

Regeringen anser att det är nödvändigt att Trafikverket liksom varje annan infrastrukturförvaltare har tillräcklig kunskap om anläggningen. Detta påkallar att utredaren bedömer om åtgärder behöver vidtas, och i så fall vilka, för att säkerställa att Trafikverket besitter den kunskap som är nödvändig för att kunna fullgöra infrastrukturförvaltningen i alla tidsperspektiv – från långsiktig planering till operativ tågföring.

Utredaren bör i sina överväganden särskilt beakta de speciella systemegenskaper som gäller för järnvägen då underhållsarbete och annat arbete ska utföras på eller i direkt anslutning till trafikerad bana. All trafik liksom annan aktivitet som sker på spåren måste vara planerad. Det måste finnas möjlighet att på kort sikt omplanera banarbeten om tågen ska kunna komma fram i tid. Det finns behov av snabba och effektiva åtgärder i dialogen mellan trafik- och anläggningsansvariga inom en infrastrukturförvaltare och dem som utför underhållsarbete på spåret. Underhållsavtal mellan Trafikverket och externa entreprenörer måste därför utformas så att nödvändig flexibilitet för att kunna omplanera banarbeten säkerställs. Det är angeläget att i det fortsatta utredningsarbetet utvärdera och analysera de avtal som nu råder mellan Trafikverket och externa entreprenörer utifrån dessa aspekter.

Särskild uppmärksamhet bör ägnas frågan om avvägningen mellan internt och externt bedriven underhålls- och besiktningsverksamhet. En särskild aspekt som bör belysas och utvärderas är de idéer om s.k. tredjepartscertifiering som avhandlats av Utredningen om driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet i betänkandet Järnvägssäkerhet – Kan en annan fördelning gynna en marknadsdriven utveckling? (SOU 2010:100).

Införandet av det nya signalsystemet ERTMS innebär stora utmaningar och kräver stora insatser från många parter. Trafikverket har fått uppdraget att ta ett helhetsansvar för planeringen och införandet av ERTMS. Uppdraget ska utföras i nära samarbete med företrädare för utrustningsindustrin,

järnvägsföretag och andra trafikorganisatörer. Det är av utomordentlig vikt att införandet sker på ett sådant sätt att förutsättningarna att utföra tågtrafik inte försämras.

Utredaren ska därför

- analysera utvecklingen av underhållsmarknaden, inklusive förutsättningarna för spårrentreprenörsföretagen att kontinuerligt leverera effektiva tjänster med hög kvalitet till infrastrukturförvaltarna,
- utvärdera avtalen mellan Trafikverket och spårrentreprenörsföretagen, bl.a. avseende möjligheten att ta hänsyn till behov av omplanering av banarbeten för att säkerställa trafikens framkomlighet,
- utvärdera om åtgärder behöver vidtas för att säkerställa Trafikverkets kunskap om statens järnvägsinfrastruktur,
- utvärdera och analysera behov av åtgärder för att säkerställa att Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare tar det samlade ansvaret för utförande och uppföljning av underhållet,
- särskilt utreda förutsättningarna för Trafikverket att utföra besiktning och kontroll av järnvägsanläggningen,
- utreda behovet av (tredjeparts)certifiering av infrastruktur, och vid behov föreslå regler för detta,
- ta ställning till Trafikverkets arbete med planeringen och införandet av ERTMS med särskilt beaktande av behovet att undvika uppkomsten av nya inträdeshinder på marknaden.

(Näringsdepartementet)