

# DET STORA TÅGRÅNET

**MIKAEL NYBERG**

KARNEVAL FÖRLAG





# Järnvägen kräver planhushållning

Markedskaos

▸ Privat monopol

▸ Statlig monopol







MAX GUSTAFSON

## **Från statlig järnväg till marknadskaos 1988-2012**

- Statens Järnvägar (SJ) delas i SJ och Banverket (1988).
- SJ blir aktieselskap (2001).
- SJ taper godstrafikken, verkstedene, eiendommene, renhold og andre funksjoner.
- Flere av de nye selskapene privatiseres.
- Banverket ( i Norge Jernbaneverket) deles opp i internt bestiller og utfører enheter. Det blir anbudskonkurransen.
- Banevedlikeholdet i Banverket blir aktieselskapet Infranord.
- Steg for steg blir det friere konkurranse av trafikken. I dag er det fri konkurranse både i gods og persontrafikken.

- Defekte toaletter osv.
- Forsinkelser.     2000: ca. 80 000 forsinkelsestimer  
                          2010: ca. 160 000
- Innstilte tog.     + 130% 2008- 2010
- Ulykker blant banearbeiderne. Seks døde de siste årene.
- Forslumming av arbeidsvilkårene.

Sprengt kapasitet på skinnegangen? Da øker behovet for andre resurser i systemet.

1. Kunnskapsrik arbeidskraft, maskiner, reservedeler og annen utrustning må finnes tilgjengelig for raske reparasjoner og forebyggende vedlikehold.





## Snöplogslök

1960-talet    2011

Tb            10            6 (4)

Tc            20            4

## **Ingen enkeltstående dumskap. Dumskapen er systematisk.**

For selskap som har gevinst som mål og som er på en markedsstyrt jernbane er det fornuftigere å leie ut snøbrøyte lok til godstransport enn at de skal bli stående i reserve i påvente av neste vinterstorm.



## **Anbud**

1. Press mot de variable kostnadene, spesielt de ansatte.

- Dårligere ansettelsesvilkår.

- Færre ansatte.

- Billigere ansatte. I stedet for spesialister kommer dårlig utdannet personale fra vikarbyråer.

2. Forebyggende vedlikehold blir nedprioritert til fordel for akuttiltak.

Sprengt kapasitet på skinnegangen? Da øker behovet for andre resurser i systemet.

1. Kunnskapsrik arbeidskraft, maskiner, reservedeler og annen utrustning må finnes tilgjengelig for raske reparasjoner og forebyggende vedlikehold.

Sprengt kapasitet på skinnegangen? Da øker behovet for andre resurser i systemet.

1. Kunnskapsrik arbeidskraft, maskiner, reservedeler og annen utrustning må finnes tilgjengelig for raske reparasjoner og forebyggende vedlikehold.
2. Samordning og planlegging må fungere knirkefritt.



Sommeren 2010 havarerer et togsett av typen X2000 nær Stockholm. De reisende får vente i over 6 timer på unnsetting. Det var 32 grader i skyggen.



## **Ikke en enkelt dumhet. Dumheten er systematisk.**

Jo mer oppsplittet og markedsmessig styrt jernbanen er organisert desto større er risikoen for at alt som kan gå til helvete virkelig går til helvete.

SJ

Trafikledning

Lokförare



1. Snabb evakuering. Tid: 1-2 timmar.

SJ AB



Trafikverket





SJ AB



Trafikverket





1. Snabb evakuering. Tid: 1-2 timmar.
2. Bogsering med lok från godståg. Tid: 1½ timme.

Sprengt kapasitet på skinnegangen? Da øker behovet for andre resurser i systemet.

1. Kunnskapsrik arbeidskraft, maskiner, reservedeler og annen utrustning må finnes tilgjengelig for raske reparasjoner og forebyggende vedlikehold.
2. Samordning og planlegging må fungere knirkefritt.

Banevedlikehold før: selvstendige arbeidslag med kollektiv kunnskap

Banevedlikehold nå:

- Jobbe etter kontrakt
- planlagt underbemanning
- dårligere ansettelsesvilkår
- anbudskonkurransse med gjentatte bytte av deltagende selskaper

⇒ Det kollektive yrkeskunnskapen splittes opp.

⇒ Fuskjobb tar over.



6 dødsulykker ved sporarbeid de siste årene.

Lars Kilsgård, Elsikkerhetsverket:

”Sikkerheten går foran, sier man. Om det ikke forstyrrer trafikken”

Underhåll (sv) = Banevedlikehold (no)

DIAGRAM 7

## Utveckling trafikvolym samt kostnader

Index 2002 = 100

Tågförseings-  
timmar, infrastruktur

Tåg-km

Direkta  
underhållskostnader



DIAGRAM 7

## Utveckling trafikvolym samt kostnader

Index 2002 = 100

Tågförseings-  
timmar, infrastruktur      Tåg-km      Direkta  
underhållskostnader      Indirekta  
underhållskostnader




” En betydelig og økende del av de totale resursene til vedlikehold og investeringer går til indirekte drifts og vedlikeholdskostnader, som vedlikeholdssyring, telekommunikasjon, el – nett og samhandling med operatører.”

*Trafikverket: Situationen i det svenska järnvägsnätet (2011).*

1. Færre og færre er ute i skinnegangen for å holde den i orden.
2. Flere og flere sitter på kontor og regner på kontrakter og tvister med entreprenører om paragrafer i vedlikeholdsavtalen.

Og mange forsøker å få orden på jernbanen med driftsforstyrrelser i et virvar av operatører på skinnegangen.





SA JAG INTE  
ATT RITNINGEN  
VAR UPPÖCHNER?!

DU, DET  
ÄR JÄVLIGT  
LÄTT ATT VARA  
EFTERKLOK!



# Järnvägen kräver planhushållning

Markedskaos ↗

▾ Privat monopol

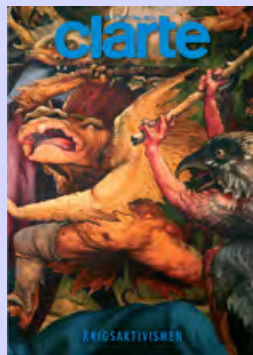
▸ Statligt monopol







[www.karnevalforlag.se](http://www.karnevalforlag.se)



[www.clarte.nu](http://www.clarte.nu)



[www.mikaelnyberg.nu](http://www.mikaelnyberg.nu)