



Uppåt för punktligheten!

Punktligheten för persontågen under mars var 92,2 procent, [vilket är 4,1 procentenheter bättre än för mars 2018](#). Vi glädjer oss åt detta steg framåt som förhoppningsvis inte är tillfälligt.

I regeringens vårändringsbudget för 2019 ser vi två trendbrytande inslag, dels satsningen på att upphandla nattåg till europeiska huvudstäder, dels en höjning av järnvägsunderhållet med tonvikt på näringslivets behov på landsbygden om 56 mkr. Ja, det är begränsade satsningar i dagsläget men viktiga trendbrott för framtiden inför kommande statsbudgetar.



Goda nyheter kan rapporteras också om fortsättningen för **Tågoperatörernas arbete med lastsäkring**. Regeringen har nu genom ändring av regleringsbrev till Trafikverket beviljat ett fortsatt stöd till lastsäkringsarbetet. [Se separat artikel](#).

Svante Axelsson, Fossilfritt Sverige, [skrev den 8 april ett debattinlägg i DN](#) om flera angelägna åtgärder för att ställa om transportsektorn och reducera dess utsläpp i enlighet med regeringens ambitiösa klimatmål. Dock saknades uttrycklig referens till järnvägens bidrag för att uppnå klimatmålen. [Igår skrev Crister Fritzson, vd SJ, och Ted Söderholm, vd Green Cargo en replik om järnvägens viktiga roll i det transporteffektiva samhället](#). En aktuell trend är också att [begreppet "flight shame" börjat få spridning internationellt samtidigt som tågresandet ökar](#).

[Dagens utgåva av DN hade också en välbehövlig beskrivning om bristerna i de samhällsekonomiska kalkyler](#) som hittills använts i analysen av värdet av nya stambanor. Vi erinrar om att Europeiska Investeringsbanken erbjudit Sverige sitt analysstöd, vilket ännu inte tagits emot. Vi ställer oss frågande till oviljan att belysa nya stambanor ur ett bredare perspektiv. [Catharina Elmsäter-Svärd, vd på Sveriges byggindustrier, är idag intervjuad i en artikel i DN om att höghastighetstågen kan ge fler bostäder](#).

Transportstyrelsen arrangerade i veckan en näringslivs- och branschträff. Cirka 30 representanter för olika branschorganisationer tog aktiv del i en dialog om myndighetens pågående förbättringsarbete. Myndigheten firar i år 10 år och generaldirektör Jonas Bjelfvenstam konstaterade att Transportstyrelsen idag är mer utåtriktad och i sitt arbete med regelutveckling och man har från Regelrådet fått kvittens på att konsekvensanalyserna blivit bättre. Generaldirektören noterade också att myndigheten gått från att vara en inspektions- och säkerhetsmyndighet till att ta större fokus på implementeringen av de transportpolitiska målen. Från branschföreträdarna kom både ris och ros, men en hög grad av samsyn råder kring myndighetens utveckling och potential till förbättringar. Värdet av att genom ett proaktivt arbetssätt komma in tidigare in i regelarbetet och aktivt samordna svenska ståndpunkter i det internationella arbetet kan inte underskattas.

I onsdags beslutade JBS om en **ny organisation för arbetet inom TTT, Tillsammans Tåg i Tid**. Utgångspunkten är att det arbete som bedrivits inom JBS sedan 2017 och inom TTT sedan 2013 har skapat samsyn och insikt kring branschens förändringsbehov. Den nya organisationen byggs med en

stark programledning som styr genom krav på tydliga delleveranser för att öka genomförandekraften inom TTT. Den nya organisationen stärks även genom att de som har störst andel trafikarbete och som påverkar punktlighetsarbetet mest är beredda att medverka till förstärkt resursinsats inom TTT:s organisation för att säkra den framdrift som behövs för att nå målet om att minska antalet förseningstimmar med 50 procent till 2020. Den nya organisationen börjar gälla från och med verksamhetsdagarna den 20–21 maj 2019.

Trevlig helg!

Björn, Gustaf och Lina

Lastsäkringsregler fortsatt hos Tågoperatörerna

Som berörts i tidigare nyhetsbrev har Tågoperatörerna fört en diskussion med Trafikverket och Näringsdepartementet om fortsättning av förvaltningen av lastsäkringsregler i Tågoperatörernas regi. Regeringen har nu genom ändring av regleringsbrev till Trafikverket beviljat ett fortsatt stöd till lastsäkringsarbete. Stödet är till stor nytta både för transportsektorn och för basindustrin. Vi blev i samband med olyckan i på Stora Bältbron i januari 2019 brutalt påmind om att det kontinuerliga engagerade trafiksäkerhets- och lastsäkringsarbete inte nog kan underskattas. Det ger oss en fortsatt allt säkrare järnvägsdrift och befäster järnvägen som ett utomordentligt säkert transportslag.

Historiken kring organisationen av lastsäkringen har sedan avregleringen lämnat en del övrigt att önska. Både Transportstyrelsen, med stöd av nationella föreskrifter, och Trafikverket, med administrativ organisation, har haft ansvaret. Sedan 2017 har därför Tågoperatörerna tagit på sig att, genom deltagande i UIC:s utveckling av metoder och "best practice", förvalta lastsäkringsbestämmelser för Sverige. Tågoperatörerna har kontrakterat Stanley Öberg, konsult hos TCC, att arbeta med uppdatering av lastsäkringsföreskrifter med mera.

[PRENUMERERA](#) [AVREGISTRERA](#)

Tågoperatörerna, Sturegatan 11, Box 555 45, 102 04 Stockholm
Telefon: 08-762 67 11, info@tagoperatorerna.se, tagoperatorerna.se