

Fjärde järnvägspaketet

SJ:s förväntningar, förberedelser och påverkan

Trafiksäkerhetschef Peter Sjöquist

Morgonmöte SJT, Oslo tisdag 21 juni 2016



SJ AB

- Persontrafik i Sverige, Norge, Danmark
- 4 400 anställda
- Fordonsflotta
 - 36 X 2000
 - 20 X55 (SJ 3000)
 - 42 dubbeldäckare
 - 85 lok & 300 vagnar
 - 100 motorvagnsenheter i regionaltrafik
- Omsättning 9 miljarder
- Resor under SJs varumärke 25,2 miljoner



* Sj egen trafik endast under löslong
© SJ AB - juni 2016



SJ Koncernsäkerhet

Trafiksäkerhet inkl. elsäkerhet

- Säkerhet i spår och ombord
- Elsäkerhet i spår, fordon och lokaler
- Brandsäkerhet i fordon
- Tillstånd & godkännanden
- Operativ trafiksäkerhet
- Oönskade händelser och nödsituationer
- Regelverk och utbildning/behörigheter
- Tekniska system och dess hantering
- Alkohol och droger (i tjänst)

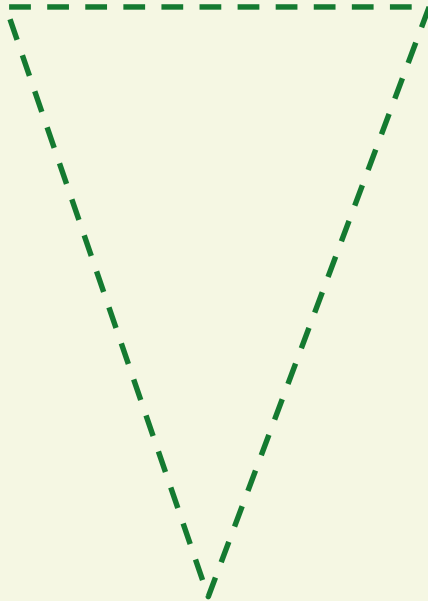
Säkerhet

- Trygghet och säkerhet för resenärer & medarbetare
- Brandsäkerhet i lokaler
- Fysiskt skydd
- Informationssäkerhet
- Hot/sabotage
- Interna/externa oegentligheter
- Livsmedelssäkerhet

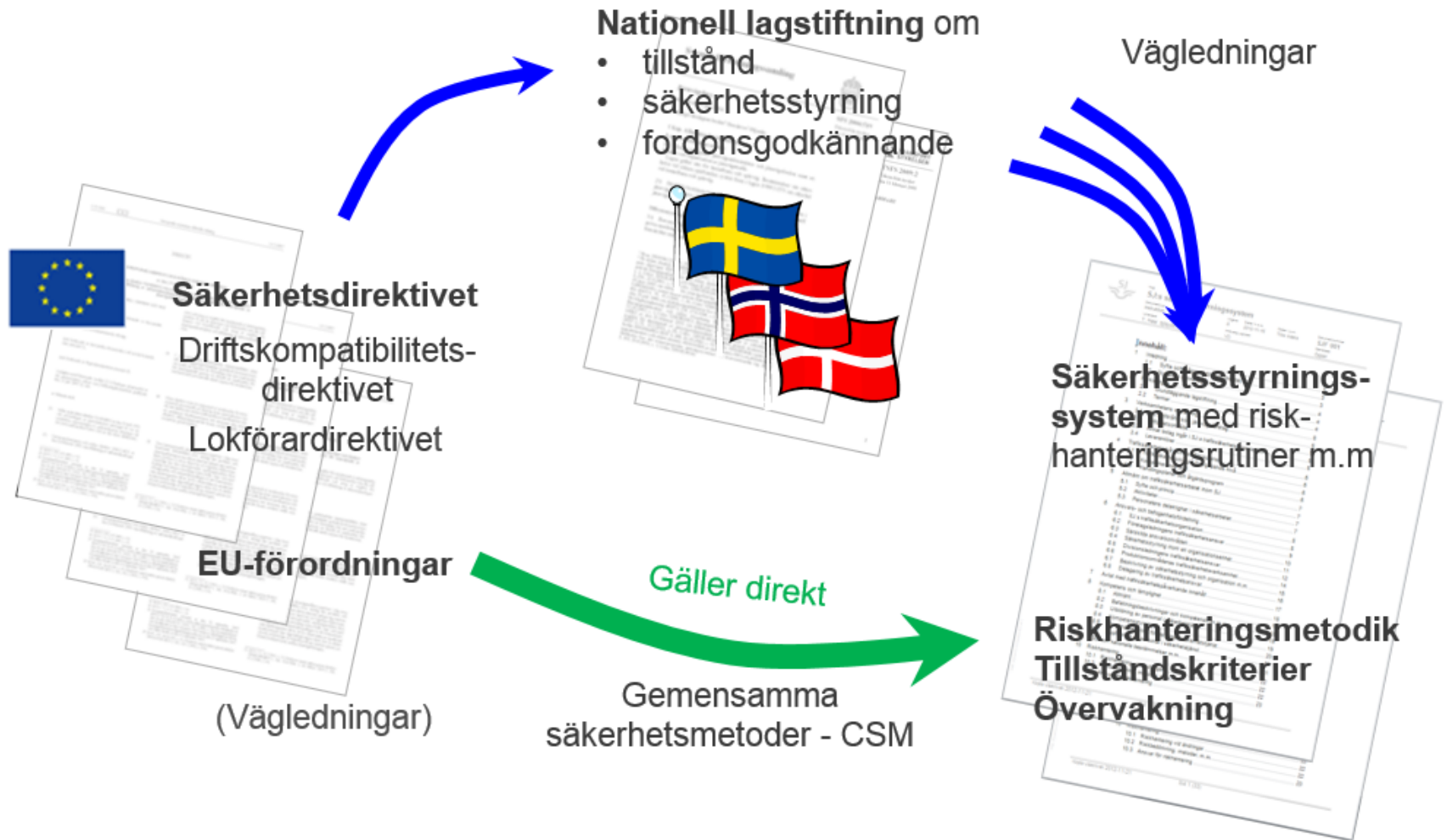
Riskhantering

Beredskap

- Störningshantering
- Katastrofberedskap/hantering
- Kontinuitetsplanering (BCP+BRP)



Europeisk och nationell lagstiftning

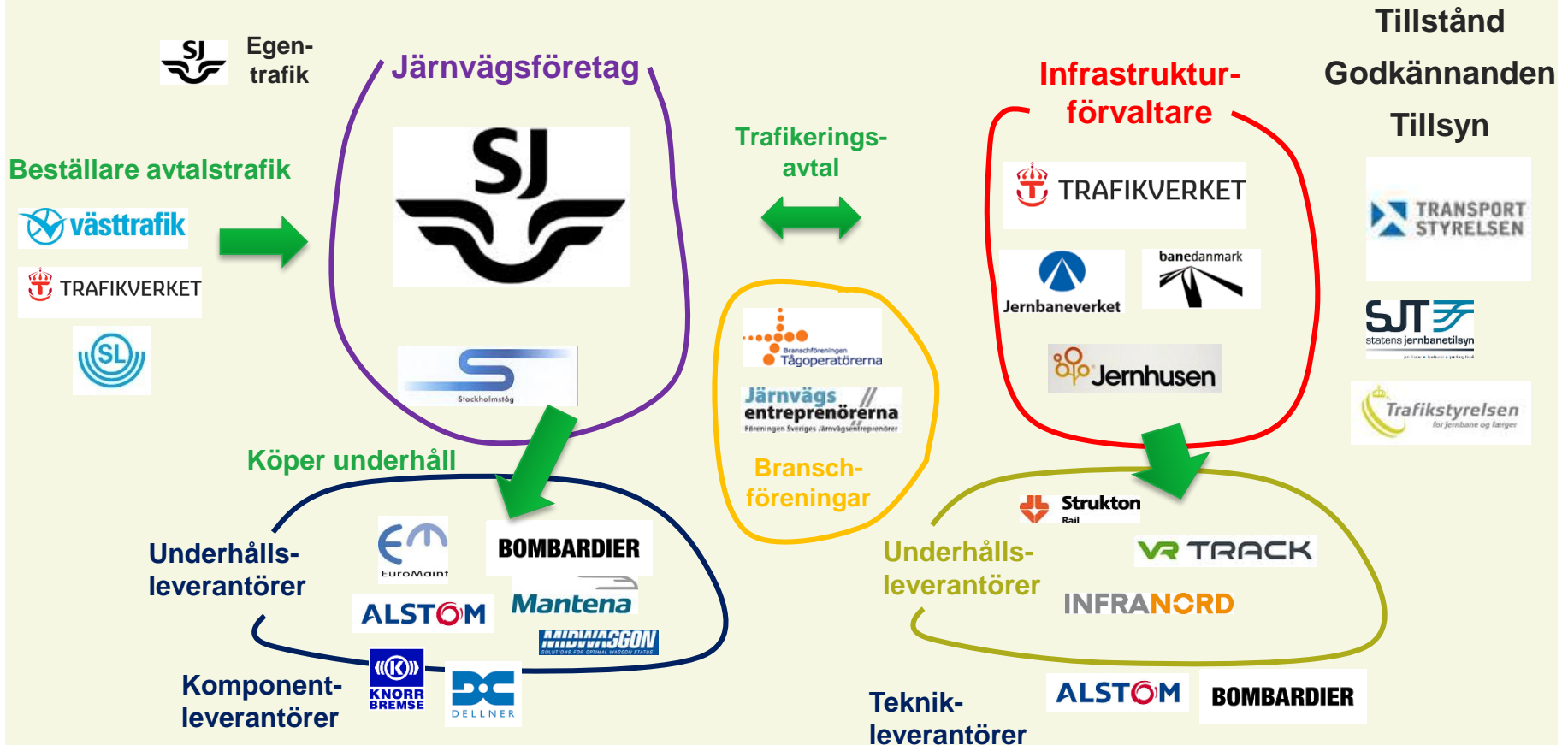


Konsekvenser/förberedelser fjärde järnvägspaketet (1)

Marknadsöppning

- Liten (?) påverkan i Sverige, inledd process i Norge
- Mycket är redan på plats (Sverige) eller strax på plats (Norge)
- Infrastrukturförvaltaren redan oberoende i Skandinavien
- Mer en centraleuropeisk reglering av sådant som vi redan gjort
- Marknadsöppning på marknader som varit slutna kan leda till problem med gränssnitt eftersom ingen vana eller reglering finns på området
- Därför måste det finnas spelregler – annars blir det lätt kaos...

Gemensamma risker på den svenska järnvägsbranschen 2016



Konsekvenser/förberedelser fjärde järnvägspaketet (2)

Säkerhet allmänt

- Enhetligare tillståndsförfarande när ERA tar över (men hur ska det bli?)
- Hur klarar ERA nationell kompetens och branschkännedom i tillståndsförfarandet?
- Minsta gemensamma nämnare eller lika krångligt överallt?
- Kraftigt ökade krav och kostnader när staten inte längre ska utfärda nationella (säkerhets-) regler

Konsekvenser/förberedelser fjärde järnvägspaketet (3)

Säkerhet allmänt

- Branschens övertagande av gemensamma regler som behövs för att hantera gemensamma risker innebär ett mycket stort resurskrävande arbete hos företagen
- Risk för att infrastrukturförvaltaren (som är den naturliga "ägaren" av branschens regler väljer lösningar som motarbetar järnvägsföretagen om inte "veto-rätt/överklagande" hanteras på rätt sätt
- Ökande krav på samverkan med andra berörda för att hantera gemensamma risker
- Kräver upparbetade fungerande forum (FRI i Sverige) (SSK i Norge)

Konsekvenser/förberedelser fjärde järnvägspaketet (4)

Säkerhet allmänt

- Krav på att leverantörer också tillämpar säkerhetsstyrning
- Ökande krav på samverkan med ”security”-delen av företaget eftersom risker från tredje person måste hanteras.
Men svag lagstiftning (utom i Norge!)



Konsekvenser/förberedelser fjärde järnvägspaketet (5)

Säkerhet/godkännanden av fordon m.m.

- Pekar på att JF får utökat ansvar i godkännandeprocessen i och med att vi skall svara för kontrollen mot att det är infrastrukturkompatibelt, oro för NÄR infrastrukturregister är på plats
- Hur med äldre fordon som inte klarar de nya kraven – en centralisering till ERA kan medföra att nationella tillåtna lättnader och undantagen slopas, vilket leder till kraftiga kostnader eller att fordonet ifråga inte alls får framföras.

T.ex. begränsning av återmatning av el från fordon till kontaktledningen, eftersom många svenska fordon inte klarar av för hög ktl-spänning

Konsekvenser/förberedelser fjärde järnvägspaketet (5)

Säkerhet/godkännanden av fordon m.m.

- Fordonstillverkarnas roll borde diskuteras mer i sammanhanget kring godkännande etc. EU är ju för konkurrens även på tillverkarsidan, den europeiska fordons- och signalindustrin hålls delvis under armarna med EU-medel (bl.a. genom forskningsprojektet *Shift 2 Rail*).
- Inom EU finns krafter som menar att övrigt standardiseringsarbete ska utföras mer av industrin än av järnvägsföretagen – alltså kommer mer kravställning och utveckling föras av tillverkningsindustrin, som inte har kunskap om eller behöver ta ansvar för den operativa driften
- Vi järnvägsföretag kommer alltid sist och tvingas hantera allt det som återstår på slutet...