

18 SEPTEMBER 2015

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Er referens: Dnr: N2015/3479/TIF

Yttrande över betänkande: "Koll på anläggningen" SOU 2015:42

BAKGRUND OCH SAMMANFATTNING

En väl fungerande infrastruktur är en viktig förutsättning för jobb, tillväxt och en god statlig service i hela landet. Utan de möjligheter som infrastrukturen ger skulle det inte vara möjligt att erbjuda vare sig statlig, kommunal eller privat service.

Sverige behöver en god infrastruktur. Att arbeta med och nära infrastrukturen är våra medlemmars vardag, ST ser därför positivt på att regeringen tar initiativ för att förbättra hur underhållet av järnvägen styrs och organiseras och vi ställer oss bakom huvuddelen av de förslag som lämnas i utredningens betänkande. Vi vill dock redan inledningsvis stryka under vikten av att de förändringar som kan komma att genomföras utifrån utredningens förslag också ges en tillräcklig finansiering. Vi delar inte utredningens bedömning att de föreslagna åtgärderna ryms inom nuvarande anslagsram.

KUNSKAP OM ANLÄGGNINGEN SAMT PLANERING (KAP 6 OCH 7)

ST ställer sig i huvudsak bakom förslagen vad gäller att förbättra kunskapen om anläggningen inom Trafikverket samt att bygga upp systemstöd, metoder och arbetssätt för planering av underhållet. Vad gäller besiktning av anläggningen menar vi dock till skillnad från utredningen att all besiktning, även säkerhetsbesiktningarna, bör genomföras av Trafikverket i egen regi. Det finns flera skäl till att Trafikverket bör ansvara för all besiktning. Det grundläggande handlar om att besiktning i egen regi tillförsäkrar öppenhet kring bananläggningens tillstånd då hela processen runt besiktningen samt den dokumentation som upprättas omfattas av offentlighetsprincipen och kan bli tillgänglig för var och en i större utsträckning än idag. Besiktning i egen regi bidrar också till att skapa de bästa förutsättningarna för att stärka kunskapen om anläggningen hos Trafikverket som ansvarig förvaltare men även att undvika det dubbelarbete som utredningen själv konstaterar kommer genomföras om regeringen går fullt ut på utredningens förslag och låter ansvaret för säkerhetsbesiktningarna ligga kvar hos entreprenörerna. Att säkerhetsbesiktningar är knutna till en sådan typ av anmärkningar som

entreprenörerna har skyldighet att åtgärda utan beställning från Trafikverket saknar relevans om Trafikverket, vilket vi föreslår nedan, tar över ansvaret för felavhjälpning och visst förebyggande underhåll.

ST delar inte utredningens syn att de åtgärder som föreslås för att förbättra kunskapen om anläggningen samt planering av underhåll ryms inom befintliga ramar. Utredningen indikerar själv att det rör sig om en kostnadsökning för myndigheten på mellan 50 till 100 kronor per år samtidigt som besparingen som kommer av ett minskat antal entreprenörer endast uppgår till 30 miljoner kronor. Till detta kommer kostnader för it-stöd. Det går inte att som utredningen gör anta att det går att pressa in ytterligare utveckling och förändrade kravställningar i redan pågående utvecklingsprojekt på Trafikverket utan att det kommer att kosta mer pengar.

Ett förstärkt arbete för kunskapsuppbyggnad och planering kräver också förstärkta resurser. Det är inte acceptabelt att minska ambitionerna på genomfört underhåll för att klara de ökade kostnaderna för förbättrad kunskap. Underhållet av järnvägen är redan eftersatt som det är. De reformer som genomförs måste syfta till att återbetala den underhållsskuld som finns i en snabbare takt än vad som annars skulle vara möjligt. Det räcker inte att arbeta smartare och mer välinformerat om mängden underhåll som faktiskt utförs är det samma eller mindre än vad som annars skulle vara fallet.

BESTÄLLNING, UTFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING (KAP 8, 9 OCH 10)

Till skillnad från utredningen menar ST att det finns goda skäl för Trafikverket att överta visst underhåll i egen regi. Det handlar framförallt om felavhjälpning och visst enklare förebyggande underhåll. Felavhjälpning är till sin natur svårplanerat och ställer höga krav på beredskap samt på insatser som är svåra att beräkna kostnader för vid kontraktsskrivning. Detta riskerar att leda antingen till att Trafikverket betalar för mycket eller att entreprenören inte tycker sig få tillräckligt betalt för att vidta felavhjälpande åtgärder eller hålla den beredskap som egentligen skulle krävas för en välfungerande spåranläggning. Som vi nämnt ovan är felavhjälpning också nära kopplat till säkerhetsbesiktningarna, att Trafikverket ges ett helhetsansvar att i egen regi ansvara för alla besiktningar samt den felavhjälpning och enklare förebyggande underhålls som kan påkallas av besiktningarna kommer ytterligare att förbättra myndighetens kunskap om anläggningen och kunna ligga till grund för bättre planering samt effektivare större underhållsarbeten och återinvesteringar.

Att Trafikverket övertar ansvaret för felavhjälpning och visst enklare förebyggande underhåll i egen regi kommer kräva att myndigheten rekryterar ytterligare personal samt investerar i maskiner och annan nödvändig utrustning. Framförallt investeringarna i maskiner och utrustning kommer att kräva ytterligare anslag för att finansiera de ökade kostnaderna för Trafikverket.

Vad gäller de ytterligare personella resurser om 38 årsarbetskrafter som utredningen bedömer nödvändiga för att klara av att genomföra den förbättrade leveranskontrollen som föreslås, kan vi inte ställa oss bakom utredningens bedömning att en sådan utökning av personalen kan göras inom befintliga ramar. Den svenska statliga förvaltningen har en hög effektivitet och lever dessutom under ett konstant tryck att öka produktiviteten genom den så kallade pris- och löneomräkningen (PLO). Att utöver den "automatiska besparing" som PLO innebär hitta ytterligare flera miljoner kronor inom befintliga ramar varje år för att förbättra leveranskontrollen är knappast görligt om myndigheten inte ska tvingas till kännbara nedskärningar på annat håll.

ST delar bedömningen att Trafikverket kan behöva förstärka arbetet med leveranskontroll men det innebär också att myndigheten bör ges utvidgade budgetramar.

Britta Lejon

FÖRBUNDORDFÖRANDE

Magnus Kolsjö

UTREDARE