

Stockholm 2015-09-14

Sveriges Byggindustriers remissvar på delbetänkande- "Koll på anläggningen" (SOU 2015)

Sveriges Byggindustrier, BI, har tagit del av delbetänkande från utredningen om järnvägens organisation, Koll på anläggningen (SOU 2015:42) och inkommer härmed med våra synpunkter.

BI anser att delbetänkandet på en god grund och på ett mycket bra sätt formulerar såväl problembilden som förslag på åtgärder för att lösa de utmaningar som järnvägens system står inför. Förslag som BI i allt väsentligt ställer sig bakom.

Ett väl fungerande järnvägssystem är avgörande för att skapa det långsiktigt hållbara och konkurrenskraftiga samhället. Järnvägssystemet ska stödja både industrins behov av tunga godstransporter och behovet av arbets- och fritidsrelaterade persontransporter. Brister i systemet påverkar i förlängningen industrins investeringsvilja och konkurrenskraft samt möjligheten till arbetsmarknadsförstoring och bostadsbyggandet negativt.

Delbetänkandet redovisar på ett förtjänstfullt sätt i kapitlet "Infrastrukturens utveckling" data över järnvägstrafikens utveckling, investeringsnivå, olyckor och punktlighet. Utvecklingen inom järnvägsområdet är överlag mycket positiv. En bild som i andra sammanhang och i samhällsdebatten ofta ifrågasätts. Detta beror sannolikt på att fler nyttjar systemet, vilket leder till att konsekvenserna av störningar blir större. Dessutom är det svårare att återta planerad trafik när störningar uppstår i system som nära nog nått kapacitetstaket i många delar av landet.

En orsak till problemen inom järnvägen, som ofta lyfts upp, är bristande resurser i form av tilldelning av medel för förvaltning och utveckling av järnvägssystemet. Det kan mycket väl vara så att vi under en lång följd av år slitit mer på järnvägsanläggningen än vad vi återinvesterat. Är det så och vi fortsätter på det sättet kommer vi sannolikt lämna ifrån oss en järnvägsinfrastrukturskuld till framtida generationer. BI förordar att frågan om vad som är rätt ekonomisk nivå på järnvägsunderhållet och vidmakthållande av järnvägssystemet belyses ytterligare.

Utöver den ekonomiska tilldelningen finns en rad andra mer strukturella möjligheter för att lösa de utmaningar som järnvägen står inför på det mest effektiva sättet.

Det är av största vikt att alla aktörer har rätt kompetens och kunskap, utifrån sin respektive roll, om järnvägssystemets funktion för att bedöma anläggningens status, planera rätt åtgärder, paketera för att skapa bästa möjliga förutsättningar och marknadssituation, handla upp, utföra och följa upp.

BI anser att Trafikanalys eller Trafikverket ska tilldelas en tydlig uppgift att tillsammans med andra berörda myndigheter, högskolor och marknadsaktörer systematiskt arbeta med kompetensförsörjningen inom järnvägsområdet. Detta avser såväl beställar- som utförarkompetens, ledning och yrkesarbetare.

BI delar utredningens uppfattning om att Trafikverket bör bygga upp nödvändiga systemstöd för att kunna bedöma anläggningens status, planera och följa upp vidtagna åtgärder och dess effekter på ett effektivt sätt. Sannolikt behövs stöd och kunskap för att genomföra konsekvensanalyser och att kommunicera resultaten av dessa.

BI delar även utredningens uppfattning om att underhållet och utförandet av järnvägsentreprenadtjänster, för att bedrivas med högsta möjliga effektivitet, fortsatt ska upphandlas i konkurrens. BI anser att företag på en konkurrensutsatt marknad skapar avsevärda kostnadsfördelar, vilket framgår av många studier som det också hänvisas till i delbetänkandet.

BI vänder sig emot utredningens formulering "Trafikverket bör tills vidare fortsätta anlita externa entreprenörer för järnvägsunderhållet". Denna och liknande typer av formuleringar leder till att nödvändiga investeringar i såväl kunskap som maskiner riskerar att utebli. BI anser att det krävs ett kraftfullt ställningstagande och en tydlighet, såväl inom berörda myndigheter som inom politiken, kring att upphandling ska ske i konkurrens.

BI anser att även Trafikverket bör investera i nödvändiga system och kunskap för att utveckla förutsättningarna för upphandling, kontraktering och uppföljning av järnvägsunderhållet.

Avslutningsvis vill BI framföra vikten av politisk enighet och långsiktighet för att skapa det hållbara järnvägssystemet. Att utveckla den hållbara och konkurrenskraftiga infrastrukturen tar tid. Processerna löper över flera politiska mandatperioder och ändrade förutsättningar slösar på resurser. BI förordar därför inrättandet av en parlamentariskt sammansatt Bostad- och Infrastrukturberedning som med ett gemensamt framtaget material, jmf Kapacitetsutredningen, långsiktigt ska lägga grunden för den framtida infrastrukturen.

Har ni frågor med anledning av Sveriges Byggindustriers remissvar på delbetänkande- "Koll på anläggningen" är ni välkomna att höra av er till Lars Redtzer, lars.redtzer@sverigesbyggindustrier.se alt 072-538 02 10.

Med vänlig hälsning
SVERIGES BYGGINDUSTRIER



Ola Månsson
Verkställande direktör