

Ert datum Er referens
Datum Vår referens
2015-08-26 /Thomas Pilo

Remissvar angående delbetänkande av Utredningen om järnvägens organisation, ”Koll på anläggningen”, SOU 2015:42

Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer, FSJ, har mottagit Utredningen om järnvägens organisations delbetänkande för remiss och har följande synpunkter att lämna.

Sammanfattning

Det är genom systematisk kunskap om det samlade järnvägssystemet, bättre organisering av upphandlingar samt genom samverkan mellan järnvägssystemets aktörer som underhållet kan komma att ge högre effektivitet och därigenom säkra, punktliga och hållbara järnvägstransporter med hög kapacitet. Därigenom kan säkerställas att de resurser som kommer järnvägsunderhållet och det samlade järnvägssystemet till del används på bästa sätt.

Allmänna synpunkter

FSJ delar den i betänkandet beskrivna problembilden och ger sitt stöd till de förslag som presenteras. Det är FSJs uppfattning att de sammantaget kan bidra till ett effektivare underhåll och en säker, punktlig och hållbar järnvägstrafik som motsvarar det ökade behovet av såväl person- som godstransporter.

Särskilda synpunkter

Underhållssystem för kunskap

Betänkandet anger att Trafikverkets kunskap om anläggningen och dess användning är central för att åstadkomma ett fungerande system för planering och utförande av underhåll och andra åtgärder i järnvägsanläggningen. FSJ delar uppfattningen att en uppbyggnad av kunskap om anläggningen hos infrastrukturförvaltaren är avgörande för att verket ska kunna planera, beställa och utföra drift, underhåll och reinvesteringar på ett effektivt sätt.

FSJ ser det angeläget att arbetet med att bygga ett sammanhållet anläggningsregister intensifieras och att detta ska vara utformat så att det ger nödvändig information för beräkningar och analyser om anläggningens ålder,

nedbrytningstakt och användning, prioriteringar av åtgärder som får störst effekt på störningsläget, samt för planering av trafik och banarbete.

Betänkandet beskriver anläggningsregistret som *en* del av ett nödvändigt *underhållssystem* som syftar till att verket ska kunna skapa sig en aggregerad bild på den detaljnivå som krävs. Andra delar utgörs av systemstöd, metoder och arbetssätt samt egna besiktningar av anläggningen. Med egna besiktningar jämte mätningar av tillståndet i anläggningen kan Trafikverket utveckla en egen och oberoende uppfattning om banornas status.

I avsaknad av ett sådant (underhålls-)system prioriteras insatser som bedöms som akuta framför åtgärder som identifieras som förebyggande. Vid varje enstaka felavhjälpning kan detta förefalla som det mest kostnadseffektiva, men är ett starkt bidrag till återkommande stopp i tågtrafiken. Svetsarbeten på samma slitna växlar är ett exempel på återkommande fel som avhjälpas genom temporära lagningar av materiel. Ett annat exempel som bara tillfälligt löser banans farbarhet är spärriktning av sträckor där banvallar sjunkit ner och orsakat ett felaktigt spårläge vilket leder till ständigt slitage på och återkommande nedrivna kontaktledningarna.

Om underhåll kan ske förebyggande och planerat kan antalet fel och insatser minska – och utan att orsaka stopp i trafiken. Ett underhållssystem bör inkludera de uppgifter som gör det möjligt för Trafikverket att styra insatserna mot långsiktig hållbarhet och kostnadseffektivitet över tid. Det är angeläget att kurera järnvägen genom att ställa rätt diagnos och avhjälpa rotorsakerna, istället för att som nu försöka lindra symptomen.

FSJ ställer sig positiv till förslagen och vill understryka vikten av att hela underhållssystemet, så som det är beskrivet i betänkandet, byggs upp. FSJs bedömning är att det skulle kunna ge den kunskap som är nödvändig och därmed lägga grunden för prioriteringar men också för en tydlighet i upphandlingar och förfrågningsunderlag och bättre planering av tider för underhållsarbete i spår.

Nationell underhållsplan

Det är FSJs uppfattning att det underhållssystem som beskrivs i betänkandet jämte förslaget om en nationell underhållsplan kan utgöra de nödvändiga instrument som krävs för att i det ytterst komplexa järnvägssystemet bättre kunna planera för fungerande järnvägstransporter, med hänsyn taget till både trafikens behov och till behovet av tider för underhållsarbete i spår samt logistisk kostnadseffektiv resursoptimering.

FSJ delar betänkandets uppfattning att en uppbyggnad av kunskap samt ett utvecklat underhållssystem är en förutsättning för ett framtagande av en nationell underhållsplan.

Upphandlingar

Med en bättre styrning genom tydliga och transparenta upphandlingar och ett större hänsynstagande till genomförbarhet i förfrågningsunderlagen kan stora förbättringar av det samlade järnvägsunderhållet ske.

Däriigenom skapas förutsättningar för att rätt åtgärder prioriteras och upphandlingsunderlagens specifikationer utformas klokt. De åtgärder som föreslås i betänkandet hänger på det sättet samman: med större kunskap kan bättre förfrågningar, beställningar och upphandlingar ske.

FSJ vill särskilt betona vikten av att upphandlingar är kalkylerbara. En stor osäkerhet i underlagen gör att entreprenören söker gardera för olika möjliga tolkningar, vilket innebär att priserna ökar pga riskkalkylering. Kalkylerbarhet kan åstadkommas genom tydliga förutsättningar med beskrivning av banans nuvarande status, geografi, statistik samt med en tydlighet med vad entreprenören ska prissätta.

Vidare bör upphandlingarna inkludera en estimering av tider för banarbete i spår, samt inriktas på att optimera användningen av tillgänglig kapacitet. Anbud och upphandlingar bör inkludera värdering av såväl genomförandetid som störningstid. En komponent kan bytas på många olika sätt. Hur det ska göras måste planeras och genomföras utifrån målbilden att resenärerna och godsköparna ska störas så lite som möjligt.

Arbetsmetoder och teknik utvecklas ständigt. Upphandlingarna bör ta hänsyn till underhållsentreprenörernas strävan att utvecklas i takt med tiden och utforma underlagen så att de möjliggör innovation och att prova nya arbetsmetoder.

Upphandlingar bör utformas så att de i varje givet tillfälle tar hänsyn till vad som ska åstadkommas inom ramen för respektive upphandling. FSJ instämmer i betänkandets beskrivning och förslag att avvägning mellan funktionsbaserade kontrakt och mer traditionella utförandeentreprenader ska göras utifrån lämpligheten i det enskilda fallet, bl a med hänsyn till anläggningens ålder och därtill hörande risker. FSJ stödjer betänkandets förslag att utförarentreprenader används framför funktionsentreprenader till dess att Trafikverket byggt en större kunskap om anläggningens tillstånd.

Det är skillnad på lägsta pris och lägsta kostnad. Med större kunskap om anläggningen och tydligare upphandlingsunderlag är det FSJs förhoppning att jämförbara utvärderingar av anbud kan ske.

Tider i spår

FSJ vill understryka att planering av tider för underhållsarbete i spår är prioriterat.

Den täta trafiken på järnvägsbanorna har försvårat planeringen av tid för arbete i spår. Fler fordon och fler operatörer har bidragit till fortsatt slitage samtidigt som det gjort det svårt att få säker, tillräcklig och sammanhängande tid för underhåll i spår.

För att öka effektiviteten av varje insats men också för att skapa säkra och goda förutsättningar för banarbete måste överenskommelser om tillgänglighet till spår göras tydliga redan i upphandling och förfrågningsunderlag.

FSJ stödjer vidare betänkandets förslag att Trafikverket bör utveckla samplanering där järnvägsföretagen och entreprenörerna deltar i planeringen för trafik respektive tider för underhållsarbete i spår.

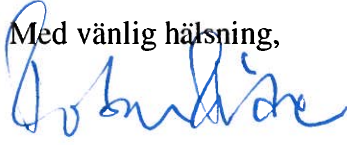
Externa entreprenörer

FSJ delar betänkandets uppfattning att underhållet, för att bedrivas med högsta möjliga effektivitet, också fortsatt ska konkurrensutsättas. Det är angeläget att det arbete med att effektivisera och att förbättra kvaliteten i underhållet som inletts kan fortsätta.

FSJ anser att det är angeläget att effektiviteten mäts och föreslår att sådana mätningar inleds så snart det är möjligt.

Det är FSJs förhoppning att de åtgärder som delbetänkandet presenterar kan genomföras med största skyndsamhet.

Med vänlig hälsning,



Robert Röder
Ordförande Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer