

Till

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Remissvar Koll på anläggningen

Delbetänkande av utredningen om järnvägens organisation, SOU 2015:42

Inledning

Efterfrågan på resor och transporter ökar. Transportsystemet behöver underhållas löpande, men också utvecklas för att möta dagens och morgondagens behov. Järnvägssystemet kan med rätt funktion, och i kombination med andra trafikslag, erbjuda en långsiktigt hållbar transportförsörjning och ett tillgängligt Sverige. Eftersom järnvägen är en delkomponent i det totala transportsystemet är det viktigt att fortsätta utveckla ett trafikslagsövergripande synsätt vid planering av investeringar och underhållsåtgärder i transportsystemet.

Intresset för att resa och transportera gods med järnvägen har aldrig tidigare varit så stort som nu. Under de senaste decennierna har trafiken ökat mycket kraftigt. Allra tydligast är det i regionaltrafiken där resandet ökat med närmare 300 procent under de senaste 25 åren. Allt fler är beroende av en fungerande järnväg vilket höjer förväntningarna och kraven. Samtidigt har den kraftiga trafikökningen slitit hårt på anläggningen och underhållsinsatserna har inte kunnat ökas i motsvarande utsträckning. I takt med att trafiken tättnar blir det också allt svårare att hitta tider i spåren för underhåll.

En sliten järnvägsanläggning och ökad efterfrågan på trafik innebär att de brister som finns blir än mer synliga och ger stora effekter på trafiken. För att förbättra anläggningen krävs utveckling av systematiska angreppssätt. Men det krävs också en långsiktig och uthållig satsning på underhållsåtgärder. Långsiktighet och förutsägbarhet ger möjlighet till effektivare resursanvändning genom att systemets olika aktörer ges tid att koordinera åtgärder.

På senare år har det statliga anslaget till järnvägsunderhåll ökat till historiskt höga nivåer. Det är bra, men är med dagens kostnadsnivåer inte tillräckligt för att höja järnvägen till den nivå på tillgänglighet och robusthet som kunderna efterfrågar och har rätt att kräva. Upprustningen och omställningen till högre effektivitet och produktivitet tar tid och kräver ett långsiktigt, tålmodigt och konsekvent arbetssätt.

Kommentarer till utredarens förslag

Trafikverket välkomnar utredningen och ser ett stort värde av genomlysningen då arbetet har genomförts av en oberoende utredare och i bred samverkan med järnvägsbranschens aktörer. Det är positivt att mycket av det underlag och de analyser som Trafikverket har bidragit med har tagits med i arbetet.

Trafikverket ser att det finns potential att förbättra situationen när det gäller drift och underhåll av infrastrukturen. Den viktigaste aspekten handlar om Trafikverkets och övriga sektorns arbetssätt, samverkan och kompetens. Förbättringarna behöver ske samtidigt som Trafikverket utvecklar relationen med järnvägsföretag och trafikorganisatörer avseende trafikeringsavtal och affärsregler så att de ges bra förutsättningar för att bedriva sin verksamhet.

Kunskap om anläggningen och dess användning

Kunskap om anläggning är viktig, både för Trafikverkets beställande enheter och entreprenörernas verksamhet. Det är oberoende av om delar eller hela underhållet handlas upp eller drivs i statlig regi. Systemstöd finns idag i viss utsträckning men behöver utvecklas, framförallt för övergripande analyser och prioriteringar. Trafikverket intensifierar därför utvecklingsarbetet av ett samlat underhållssystem.

Utredaren föreslår att Trafikverket ska överta underhållsbesiktningen. Trafikverket bedömer att det finns såväl fördelar som nackdelar med en sådan förändring. Ökad kunskap om anläggningen kan ske genom att arbetet utförs med egna resurser, men även genom ökad närvaro och delaktighet från Trafikverket i arbete utfört av entreprenörer. Underhållsbesiktning är ett omfattande område och hur ett övertagande ska kunna genomföras sker därför lämpligen genom ett inledande fördjupat arbete kring vilka teknikområden och omfattning som är lämpliga. Trafikverket vill också särskilt betona att en starkare samverkan mellan beställare och utförare ständigt behöver utvecklas, för att främja kunskapsutveckling i branschen och för att skapa positiva effekter för järnvägen.

Trafikverket driver en branschgemensam utveckling av tillståndskontroller via maskiner och så kallade smarta tåg. På sikt är målsättningen att de flesta okulära mätningarna är ersatta av maskinella automatiska mätningar, varav många kommer att ske via vanliga tåg i trafiken. En stor mängd av de besiktningar som idag sker manuellt kan då genomföras snabbare och säkrare än idag.

Planering

Trafikverket planerar underhållsarbetet baserat på anläggningens användning och tillstånd. En brist idag är förmågan att kunna omsätta politiska intentioner via leveranskvaliteter och åtgärder till exempelvis tekniska krav. Trafikverket instämmer därför i förslaget att planeringen behöver presenteras på ett samlat sätt i en nationell underhållsplan. Det är viktigt, inte minst för transparensen och förtroendet.

Utredaren pekar på att planeringen av underhåll måste ta större hänsyn till trafikens behov av tid i spår, och att metoder för prioriteringar mellan underhåll och trafikering måste vidareutvecklas. Större hänsyn till behovet av tid i spår för underhåll kan innebära att trafiken måste begränsas. Detta gäller särskilt i den nuvarande situationen med stort förnyelsebehov på delar av nätet. Trafikverket anser att det är viktigt att denna utveckling prioriteras, och sker i nära samverkan med branschens aktörer, med hänsyn till såväl dagens som framtida behov. Beslut om tågplan och trafikeringsavtal måste fattas så att såväl aktörer i underhåll av anläggningen som i trafikering (tågoperatörer och underhållsentreprenörer) får tydliga förutsättningar att bedriva sin verksamhet.

Trafikverket kommer att ansöka om kapacitet för servicefönster (kapacitet för underhållsarbeten uttryckt i tid och rum) utifrån den kunskap och erfarenhet Trafikverket har om banans standard och aktuell trafikmängd. I servicefönstren kommer både förebyggande och avhjälpande underhåll att utföras.

Beställning

Trafikverket instämmer i och har redan påbörjat arbetet enligt utredarens förslag om fler utförande entreprenader. Ett nytt arbetssätt med en aktiv värdering sker inför varje upphandling av de så kallade BAS kontrakten, vilket medfört att Trafikverket redan påbörjat upphandlingen av 2 kontrakt som utförandeentreprenader. Den långsiktiga inriktningen att ge marknaden ökat funktionsansvar bör dock fullföljas, affärsformerna bör anpassas i varje upphandling utifrån förutsättningar på berörd bandel vad gäller finansiering och tillstånd i anläggningen.

Utförande

Trafikverket delar utredarens uppfattning om att det är lämpligt att även fortsättningsvis anlita externa entreprenörer för järnvägsunderhåll och att Trafikverket ska kunna avgöra om underhåll i egen regi eller utförande genom externa entreprenörer är att föredra.

PM

Ärendenummer

TRV2015/40175

Projektnummer

Ert ärendenummer N2015/3479/TIF

Dokumentdatum

2015-09-14

Sidor

3(3)



Uppföljning och återkoppling

Trafikverket delar uppfattningen att det går att förbättra uppföljning och återkoppling. Framför allt bör förbättringar genomföras för att systemen som finns ska synkroniseras med varandra. En viktig aspekt för att åstadkomma detta är en utvecklad och förbättrad samverkan mellan aktörerna i branschen.

Leveranskontrollen av utfört arbete behöver förstärkas och utvecklas. Trafikverket avser att genomföra detta i egen regi med trafikverksanställd personal.

Att ställa krav på och följa upp entreprenörernas kompetens och behörighet är viktigt ur många aspekter, inte minst från säkerhetssynpunkt. Trafikverket delar fullt ut utredarens syn att detta måste fungera.

Trafikverkets ledning och styrning

Trafikverket delar utredarens uppfattning att det finns områden som kan förbättras i styrningen av underhållsverksamheten. Det gäller bland annat hur samordningen mellan olika organisatoriska delar inom Trafikverket kan utvecklas för ökad effektivitet i verksamheten. Trafikverkets bedömning är dock att den övergripande ledningen och styrningen är tillfredsställande. Den prövning av ledningen och styrningen inom myndigheten som löpande redan sker ger ett tillräckligt underlag för att identifiera förbättringsområden och för att vidta åtgärder. En extra genomlysning som utredaren föreslår är därför inte nödvändig.

Trafikverket avstår från att kommentera förslaget om regeringens styrning av myndigheten.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit Agneta Wargsjö, central funktion Strategisk utveckling. Samråd har skett med verksamhetsområdena Planering, Underhåll och Trafikledning samt med de centrala funktionerna Ekonomi och styrning, Juridik och planprovning, Kommunikation, Inköp och logistik samt Trafikverkets styrelse och direktion.

Lena Erixon

Generaldirektör