

Datum
2015-09-15Dnr/Beteckning
TSJ 2015-1801Ert datum
2015-05-18Er beteckning
N2015/3479/TIFNäringsdepartementet
103 33 Stockholm

Delbetänkandet SOU 2015:42 Koll på anläggningen

Sammanfattning

Transportstyrelsen delar i huvudsak utredningens slutsatser och förslag. Trafikverket bör även i fortsättningen kunna välja mellan att bedriva underhåll i egen regi eller på entreprenad. En förbättrad underhållsplanering, som bland annat bygger på ett väl utvecklat anläggningsregister samt en tydlig avvägning mellan åtgärder i anläggningen och trafikeringsbehov, är viktig att åstadkomma. Transportstyrelsen vill även betona att en prioritering av utredningens förslag krävs för ett effektivt genomförande.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen delar utredarens synpunkt i kapitel 6 att det är oklart om Trafikverket inkluderat kopplingen till den ekonomiska information som krävs i verkets befintliga anläggningsregister för att leva upp till artikel 30.7 direktiv 2012/34/EU. För att systematiskt kunna bedöma vilken finansiering som krävs för att reparera och förnya anläggningstillgångarna måste det finnas tidsstämpling med uppgifter om kostnader för förnyelse och uppgradering av anläggningen.

Från och med 1 juli 2015 har Transportstyrelsens föreskriftsmandat kopplat till upprättande av ett anläggningsregister. Mot denna bakgrund avser Transportstyrelsen innan inledande av föreskriftsarbetet, i dialog med Trafikverket och andra berörda infrastrukturförvaltare, undersöka status i Trafikverkets arbete med anpassning av nuvarande anläggningssystem. Vidare anser Transportstyrelsen att det, utöver en generell kunskap och kontroll över sin anläggning, finns vinster med ett anläggningsregister i form av att Trafikverket själva får bättre kostnadsunderlag, inte minst i arbetet med att utveckla banavgifterna och upphandla underhåll. Även om det är viktigt att använda befintliga system bör utgångspunkten för

Trafikverket i arbetet med registret vara att klargöra vad uppgifterna i registret ska kunna användas till, snarare än att fokusera på vad nuvarande systemstöd kan leverera.

På sid 86 finns en felaktig skrivning om att Transportstyrelsen i ett föreläggande inför förnyelse av säkerhetstillståndet ålagt Trafikverket att bl.a. redogöra för vilka olika typer av besiktningar som finns. Föreläggandet är inte en del av granskningsprocessen för förnyelse av Trafikverkets säkerhetstillstånd utan hör till ett tillsynsärende riktat mot kompetensstyrning.

Transportstyrelsen anser att förslaget i kapitel 7 om en underhållsplan är bra, men är tveksam till att i förväg definiera standards för olika banor. Skälet är att en samhällsekonomiskt optimal standard bör baseras på ett antal parametrar som är föränderliga, bl a trafikmängder, infrastrukturens kvalitet och budgetrestriktion. Att i förväg peka ut en viss standard på en bana innebär därför att aktuell information om en bana vid ett beslutstillfälle riskerar att inte få den tyngd som behövs. För att maximera den samhällsekonomiska nyttan bör valet av åtgärd och därmed kvalitet ske med så aktuella uppgifter som möjligt och inte styras av förutbestämda nivåer.

Utredningen pekar vidare på att det är oklart hur trafikens behov har ställts i relation till behovet av underhåll med anledning av förslaget om att införa s.k. servicefönster där underhåll kan bedrivas. Frågan knyter även an till utredningens förslag i kapitel 8 om att Trafikverket bör ta hänsyn till underhållets trafikpåverkan i samband med upphandling.

Transportstyrelsen delar denna bild och konstaterar att Trafikverket har i uppgift att samordna behoven av banunderhåll och trafik från olika järnvägsföretag. En observation i samband med tillsyn och övervakning har varit att Trafikverkets process för kapacitetstilldelning inte är väl fungerande i alla avseenden. De hamnar i en problematisk situation med att konflikthantera sina egna behov av kapacitet för banarbete mot trafikeringsbehov. När det gäller beslutsunderlaget som Trafikverket lägger till grund för en skarp prioritering mellan trafik och banunderhåll i slutet av kapacitetstilldelningsprocessen har också Transportstyrelsen påtalat att det saknas väl underbyggda analyser. Kunskap om trafikpåverkan, tillsammans med produktionskostnader och nytta med en underhållsinsats anser Transportstyrelsen krävs för att Trafikverket ska klara uppgiften att tilldela kapacitet på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

Transportstyrelsen anser att Trafikverket bör finna former för att själva bilda sig en uppfattning av behovet av underhållet kommande år. Transportstyrelsen menar att det genom kunskap om avvägningen mellan trafik och underhåll i ett tidigt skede skapar tydlighet i tågplanen och

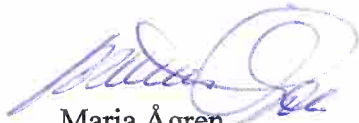
förmåga att använda reservkapacitet (servicefönster) effektivt för banunderhåll eller trafik. Då införandet av servicefönster är en ny företeelse har Transportstyrelsen ännu inte haft anledning prövat frågan i förhållande till nuvarande lagstiftning beträffande kapacitetstilldelning.

Transportstyrelsen ställer sig tveksamma till förslaget i kapitel 8 om att Trafikverket ska använda sig av utförandeentreprenader framför funktionsentreprenader. Utredningen pekar på att det föreligger små skillnader mellan dessa i praktiken och Transportstyrelsen anser inte att Trafikverket har tillräcklig kunskap om anläggningen eller de resurser som krävs för att använda utförandeentreprenad. I dagsläget är det hos entreprenörerna som kunskapen om anläggningen och dess ingående delar finns. Att driva igenom en förändring mot utförandeentreprenad i det läge som råder innebär att Trafikverket blir beroende av ytterligare en extern part som ska förse Trafikverket med underlag som ska styra utförandeentreprenaden. Det finns även en risk för att utförandeentreprenad kan ha en negativ påverkan på innovationen, då det främst är entreprenörerna, inte Trafikverket som har kunskapen och förmågan att utveckla arbetssätt och metoder. Det finns utmaningar inom ramen för de existerande funktionsentreprenaderna, men dessa bör inte hanteras genom byte av entreprenadform.

Transportstyrelsen delar utredningens förslag i kapitel 9 om att Trafikverket bör ha valfrihet mellan att bedriva underhåll i egen regi eller på entreprenad, men ställer sig samtidigt tveksam till förslaget om genomlysning av ledning och styrning inom Trafikverket i kapitel 11. Utredningen ska i sitt slutbetänkande göra en samlad analys av behovet av organisatoriska förändringar inom hela järnvägssektorn. Transportstyrelsen menar att en sådan analys i så fall bör ge ett bättre underlag till vilka förändringsbehov som är nödvändiga även inom Trafikverket. För att komma till rätta med de problem och brister som delbetänkandet pekar på räcker det inte med en förändrad organisation eller att utföra underhållet i egen regi. Det handlar snarare om att på ett systematiskt sätt förstå vilka underliggande analyser som krävs för en effektiv underhållsplanering i kombination med en effektiv organisation.

Transportstyrelsen har tagit initiativ till åtgärder i många av de delar som utredningen identifierar brister inom. De förslag som presenteras i utredningen kommer enligt Transportstyrelsen ytterligare bidra till förbättringar i Trafikverkets verksamhet och kompletterar de rekommendationer som Transportstyrelsen framfört i samband med tillsyn. Transportstyrelsen vill betona att det är en omfattande rad med förslag som presenteras, men att det saknas prioritering av dem. En sådan bör göras för att få till stånd ett effektivt genomförande.

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Maria Ågren. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog väg- och järnvägsdirektör Birgitta Hermansson, jurist Sofie Mååg, sektionschef Nils Enberg, utredare Johan Brandström, handläggare Ann-Charlotte Annerberg och ledningsstrateg Mats Andersson, den senare föredragande.



Maria Ågren
Generaldirektör