



Infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm

Framtidens järnvägsunderhåll – remissvar SOU 2020:18

Dagsläget

Tillförlitligheten i den svenska järnvägsinfrastrukturen brister. Utöver otillräckliga budgetresurser, en åldrande anläggning och en kraftig ökning i antalet personkilometer bör järnvägsunderhållets organisering vara en bidragande orsak till sämre effektivitet inom underhållet. LO ser tre huvudsakliga problem med dagens sätt att organisera verksamheten:

1. Bristande kompetens i Trafikverkets organisation

Då Trafikverket inte längre har någon egen operativ verksamhet på underhållssidan är det svårare att ha egen kompetens om underhållsmetoder och prioriteringar. Det är helt enkelt svårare att utveckla metoder och göra lämpliga upphandlingar när man själv inte har direkt erfarenhet av verksamheten. Särskilt bedöms detta vara en risk på sikt då allt färre i Trafikverkets organisation har erfarenhet från den tidigare strukturen.

2. Bristande information om anläggningens tillstånd

Då Trafikverket inte själva löpande kontrollerar anläggningen har man sämre information om anläggningens tillstånd, underhålls- och reinvesteringsbehov.

3. Incitamentsproblem då privata aktörer står för behovsbedömningarna

Det finns en betydande risk i en ordning där de kontrakterade underhållsföretagen även bedömer behoven i banan och att incitamenten leder till att verksamheten prioriteras utifrån underleverantörens intressen snarare än beställarens. I andra verksamheter är det mycket ovanligt, om ens förekommande, att samma aktör både bedömer underhållsbehovet och sedan betalas för att åtgärda de brister man identifierat. Detta kan både leda till ett samhällsekonomiskt ineffektiva åtgärder vidtas eller att man underlåter att vidta samhällsekonomiskt effektiva åtgärder. Denna

suboptimeringsrisk ställer mycket höga krav på upphandlarnas förmåga att utforma optimala kontrakt, vilket försvåras av punkt 1.

Denna syn bekräftas också av riksrevisionens granskning av drift och underhåll för järnvägar (RIR 2020:17) där man observerar stora avvikelser i kostnaderna för basunderhållet av järnvägen. De huvudsakliga förklaringar som anförs är Trafikverkets bristande kunskap om anläggningen, brister i uppföljning av genomfört arbete och bristande förmåga att uppskatta underhållsbehov framåt i tiden.

Principiellt perspektiv

Att använda sig av underleverantörer i sin verksamhet kan ofta vara rimligt men detta brukar då oftast röra delar av verksamheten som inte betraktas som själva kärnan i verksamheten.

Trafikverkets organisation idag kan likställas med att Postnord skulle upphandla all utdelning av post, eller att Telia skulle upphandla allt underhåll av elnätet. Det framstår som osannolikt att detta är ett effektivt sätt att organisera basunderhållet för det svenska järnvägsnätet. Tydligare avgränsade projekt i en mer oregelbunden verksamhet lämpar sig däremot bättre för upphandling.

Utifrån detta är LOs principiella syn att:

- Trafikverket bör bära det operationella ansvaret för att löpande inventera underhållsbehoven i hela anläggningen
- Trafikverket bör ha det operationella ansvaret för drift och basunderhåll i hela anläggningen.
- Större reinvesteringar och nyinvesteringar bör till stor del kunna upphandlas på en öppen marknad likt det gör i dagsläget.

LO tillstyrker utredningens förslag

Som vi redogjort för ovan förordar LO i grunden en mer långtgående förändring av hur det svenska järnvägsunderhållet är organiserat än vad utredningen föreslår. Vi har dock förståelse för att praktiska restriktioner, som vi inte kunnat bedöma, kräver en gradvis övergång till en mer ändamålsenlig struktur. Därför tillstyrker LO utredningens förslag om att *“Trafikverket ska bedriva ett representativt urval av basunderhåll i egen regi”*.

Utredningens övriga förslag lämnas utan kommentar.

Med vänlig hälsning
Landsorganisationen i Sverige

Susanna Gideonsson

Peter Gerlach
Handläggare