

Remissvar – SOU 2020:18 Framtidens järnvägsunderhåll

Swedtrain tackar för inbjudan att lämna remissvar på den viktiga utredningen om framtidens järnvägsunderhåll. Remissen innehåller bra förslag, men även **problematiska förslag**. I det följande redogör vi för våra synpunkter. Swedtrain – Föreningen Sveriges Järnvägsindustrier, är **branschorganisationen för företag som är verksamma inom Sveriges järnvägsindustrier**, och bland våra medlemsföretag finns tillverkande, underhålls-, fastighets- och konsultföretag. Vårt uppdrag är att stärka medlemsföretagens och järnvägens konkurrenskraft.

Gällande ägandet av maskiner

I utredningen tas det upp att Trafikverket bör äga och investera i maskiner för underhåll av järnväg. Detta ställer sig Swedtrain bakom. Maskinerna som detta handlar om innebär stora investeringar som är svåra att bedöma lönsamheten i, då Trafikverkets upphandlingar ofta sträcker sig på för kort tid. Med Trafikverket som ägare kan dyrare och modernare maskiner upphandlas. Swedtrain anser däremot inte att Trafikverket ska ha varken drift eller underhåll av dessa maskiner. Detta måste upphandlas under fri konkurrens.

- Swedtrain är **positiva till att Trafikverket ska äga maskiner**.
- Swedtrain anser att Trafikverket ska **upphandla drift och underhåll** av maskinerna. Detta ska inte ske i egen regi.

Gällande underhåll i Trafikverkets regi

I utredningen finns **provocerande avsnitt** så som ”Jag föreslår att Trafikverkets underhållsverksamhet i egen regi byggs upp genom att utpekade kontrakt tas över av Trafikverket, så långt det är möjligt tillsammans med personal och maskiner” (sid 19). Här talas om förstärkning med argumentation om att Trafikverket skulle kunna hantera frågan bättre. Vi håller med om att underhållet måste fungera bättre och det är bra att Sverige ska genomföra fler satsningar, men då är det viktigt med en fri marknad och inte steg mot en återreglerad marknad, som inte i sig fungerade bättre tidigare, utan sämre.

Förslaget skickar signaler till hela marknaden, i Sverige som resten av EU och världen genom våra globala företag, och det ekosystem som järnvägen består av om att **Sverige tar steg tillbaka från den fria marknaden till en reglerad marknad. Tvärt emot vart resten av världen går**. Detta riskerar att hämma innovation och vilja att investera, tvärt emot vad utredaren menar i sin utredning. Swedtrain är starkt emot detta förslag och anser att Trafikverket snarare bör arbeta på sin upphandlingskompetens för att säkerställa långsiktiga uppdrag som främjar innovation. Därför bör Trafikverkets underhållsupphandlingar vara på minst 8 år med möjlighet till 2 års förlängning.

- Swedtrain ställer sig **starkt negativ till en ökad återreglering**. Detta förslag, om det skulle bli verklighet, skickar skadliga signaler till alla andra aktörer inom järnvägen och kommer att hämma innovation och investeringsviljan.
- Swedtrain anser även **upphandlingar bör vara på lång sikt**, minst 8 år med möjlighet till 2 års förlängning.

Gällande upphandling

I utredningen föreslås bland annat att "utveckla sitt arbete med upphandling, så att det blir möjligt att välja det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet i stället för det med lägsta pris" (sid 142). Swedtrain står likt tidigare nämnt bakom förslaget att Trafikverket bör utveckla sitt arbete med upphandling. Däremot anser vi inte att lösningen bara ligger i "att välja det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet" då det tenderar att dra mot samma lösning, att välja det med lägst pris. Istället anser Swedtrain att Trafikverket bör se fler möjligheter i upphandling, så som innovation och utökad funktionalitet. Detta kan skapa möjlighet till att de innovationer som efterlyses i utredningen också möjliggörs. Innovativa lösningar är inte alltid billigast eller mest "ekonomiskt fördelaktiga" när man tittar på dem kortsiktigt men har potential att ta oss nästa steg.

Likt tidigare nämnt bör även upphandlingarna ske på längre horisont där ett huvudsakligt upplägg bör vara 8 år med möjlighet till 2 års förlängning.

- Swedtrain önskar en **högre grad av innovationstänk** i upphandlingar och att inte enbart ekonomiska perspektiv tas i beaktan.
- Swedtrain anser även **upphandlingar bör vara på lång sikt**, minst 8 år med möjlighet till 2 års förlängning.

Gällande digitalisering av anläggningen

I utredningen står "Mot ovanstående bakgrund föreslår jag att Trafikverket betydligt högre än hittills prioriterar att ny modern teknik införs dels för tillståndsmätning av järnvägsanläggningen, dels för avancerad dataanalys" (sid 15) samt "Trafikverket ska snarast mäta in hela järnvägsanläggningen med modern teknik för att möjliggöra avancerad dataanalys av tillståndsutvecklingen" (sid 126). Detta är något som Swedtrain står bakom. Det finns många tekniska lösningar som idag kan tillhandahållas av företag i Sverige, både direkt i anläggningarna och som kan installeras på tågen som redan finns. Här rekommenderar Swedtrain att arbetet sker i nära samverkan med de många företag i Sverige som är experter på frågorna och de olika behovsägarna. Hur vi bäst får till detta bör inte enbart tas fram genom myndighetsutredningar utan genom samverkan.

Vi vill dock slå ett slag för att denna data behöver delas fritt mellan aktörerna i ekosystemet. Idag finns exempel på data som trunkeras av Trafikverket i de offentliga registren vilket vanställer datan så den i praktiken inte säger något.¹

¹ Se exempelvis det examensarbete som vann Swedtrains examenspris 2020 - <https://www.swedtrain.org/2020/06/22/studie-om-tillstandsbaserat-underhall-av-sparvaxlar-vinnare-av-swedtrains-tavling-for-basta-examensarbete/>

Det är viktigt att samtliga aktörer som kan bidra till att skapa ett robustare system får tillgång till informationen. Utvecklingen av detta bör också ske i samverkan med aktörerna i järnvägsindustrin. Utgångspunkten ska dock vara att Trafikverket skall vara skyldiga att dela all data som inte ur totalförsvarsynpunkt behöver vara skyddad.

- Swedtrain ställer sig **positiva** till ökad digitalisering av anläggningen men **lyfter även:**
 - Vikten av att data och information delas mellan aktörerna i systemet.
 - Att alla järnvägens aktörer involveras i arbetet med digitaliseringen.

Gällande sektorsuppdrag

Det sektorsuppdrag som tas upp i 8.7.2 riskerar att bli ett steg tillbaka till sektorsansvar, vilket inte vore önskvärt. Istället kan mycket skötas genom effektiva upphandlingar och regleringsbrev som tydliggör den politiska prioriteringen inom järnvägen på lång sikt. Trafikverket skulle, utan att gå tillbaka till sektorsansvaret, behöva en tydligare roll i arbetet med att samordna och ta ansvar för infrastrukturen. I avsaknad av en tydlig roll för Trafikverket har JBS, Järnvägsbranschens samverkansforum bildats. JBS har goda intentioner och täcker många olika frågor, vilket skapar utmaningar i att det blir för brett. Privata företag har genom branschorganisationerna dessutom varit tvungna att betala för samordningen och för att få en plats i styrelsen för JBS, något som Swedtrain inte anser är en hållbar modell.

- Swedtrain ställer sig **positiva till att Trafikverket tar ett större ansvar för samordningen** och att detta tydliggörs för Trafikverket.
- Swedtrain ställer sig **negativa till att påbörja en återgång till vad som kan liknas vid ett sektorsansvar.**

Gällande kompetensförsörjning

Utredningen pekar på den "akuta situationen vad gäller kompetensförsörjningen" (sid 15). Vi håller med om formuleringen kring de stora och akuta behov som finns. En av utmaningarna som skapar detta för hela branschen är bristen på förutsägbarhet. Det krävs långsiktighet och tydlighet kring vart vi ska för att motivera någon att prioritera att lägga många år på studier inriktade mot järnvägsbranschen. Därför krävs tydlighet i vilka satsningar Sverige tänker genomföra och upphandlingar som sker långsiktigt. Detta möjliggör även för företag att själva investera i kompetensutveckling, då det finns en tydlighet i att detta kan återbetala sig.

- Swedtrain anser att det är bra att utredaren identifierat utmaningen och lyfter **bristen på förutsägbarhet.**