

Ert datum
2020-06-26
Ert diariernr
I2020/011030/TP

Vårt datum
28 oktober 2020

1 (2)

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över betänkandet SOU 2020:18 Framtidens järnvägsunderhåll

Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Svedab) och Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) har erbjudits möjligheten att lämna synpunkter på remissen av betänkandet SOU 2020:19 Framtidens järnvägsunderhåll. Bolagen avger härmed ett gemensamt svar. För Svedabs del är bolaget direkt berörd av utredningens förslag då underhållet på Svedabs anläggning sköts av Trafikverkets entreprenör för Driftområde Malmö. För AIAB:s del är bolaget indirekt berörd då bolagets järnvägsanläggning sköts av A-Train AB som i sin tur upphandlar drift- och underhållstjänster på marknaden.

Svedab/AIAB har följande synpunkter på utredningens förslag. Svedab/AIAB delar utredarens uppfattning att det idag inte finns tillräcklig kunskap i Trafikverket om järnvägsanläggningens tillstånd, dess nedbrytning och vilka effekter åtgärder i anläggningen förväntas ge. Det är emellertid ingen ny insikt utan har varit väl känt under många år och har påtalats flera gånger i olika sammanhang. Inte ens under den tid då det dåvarande Banverket förvaltade järnvägsinfrastrukturen och förfogade över såväl beställaruppgiften som utförandet av järnvägsunderhållet, innehade verket denna kunskap. Det är också mycket osäkert om denna kunskap ens fanns under tiden före beställarutförarmodellen infördes i Banverket. Klart är dock att alldeles oavsett om drift och underhåll av järnvägen upphandlas på marknaden eller utförs i egen regi så krävs samma kunskap om anläggningens tillstånd, dess nedbrytning och förväntade effekter av en åtgärd, för att rätt drift och underhåll ska kunna beställas/utföras. Ett återförande av vissa drift- och underhållsresurser till Trafikverket löser på intet sätt detta faktum, utan riskerar endast att skapa en situation med en splittrad styrning med varierande standard utförd efter vart och ens huvud, om inte Trafikverket skaffar sig tillräcklig kunskap om sin egen anläggning. Svedab/AIAB:s uppfattning är därför att innan någon eventuell återföring av drift- och underhållsresurser sker till Trafikverket ska denna kunskap inhämtas avseende hela anläggningens tillstånd. Det finns idag nya möjligheter för

Trafikverket att regelbundet mäta tillståndet i spåranläggningen genom att t.ex. förse tågforetagens lok med mätutrustning som kontinuerligt mäter och rapporterar banans tillstånd utan att särskilda av Trafikverket körda mättåg måste trafikera spåren. Svedab/AIAB delar också utredarens förslag för att öka och utveckla Trafikverkets kunskap om sin anläggning. Eftersom dessa åtgärder tidigare inte har tagits på tillräckligt stort allvar av såväl Banverket, Trafikverket som regeringen borde en prioriterad åtgärd nu vara att tillsätta en särskild genomförandekommitté för att få till det som utredaren föreslår avseende tillståndsmätning, anläggningsregister och teknikutveckling inom Trafikverket. Annars är risken stor att dessa förslag rinner ut i sanden och att vi återigen står på ruta ett i denna fråga om fem-tio år.

Svedab/AIAB delar inte utredarens uppfattning att det krävs en viss underhållsverksamhet i egen regi för att kunna vara en god beställare av underhållstjänster. Det är inte genom att själv genomföra underhållsarbete som man blir en god beställare av underhållstjänster utan genom att veta vilka tjänster som behövs och vilken effekt de ger. Att genomföra en återföring av vissa underhållsresurser till Trafikverket riskerar snarare att sätta fokus på fel sak. Då kommer en stor kraft att läggas på att organisera om Trafikverket, bygga styrmodeller och skapa relevanta rapporteringssystem snarare än att ge sig på grundproblemet som är Trafikverkets bristande kunskap om sin egen anläggning. Istället bör, förutom att öka kunskapen om den egna anläggningen, också säkras att uppföljning och kontroll av drift- och underhållsleveranserna sker på ett för Trafikverket ändamålsenligt sätt och att uppgifterna också rapporteras och registreras i Trafikverkets system.

Ulf Lundin

Verkställande direktör

Arlandabanan Infrastructure AB

Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB