

Handläggare
Jan Lundgren

Till: i.remissvar@regeringskansliet.se
Författare: Jan Lundgren, Magnus Ragneberg, Bo Krogvig
Delges: peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

LKAB:s remissvar på SOU 2020:18 - Framtidens järnvägsunderhåll

Utredningen tar sin utgångspunkt på övergripande nivå i ett antal behov för att möjliggöra ett mer produktivt och förebyggande underhåll anpassat till förutsättningarna;

- bättre kunskap om och kontroll på tillståndet i järnvägsanläggningen, dess utveckling och effekt av åtgärder
- rätt tider i anläggningen för underhållsarbeten
- affärsformer med rätt drivkrafter
- utvecklad konkurrens på leverantörsmarknaden
- lärande, utveckling och innovation, bland annat genom viss underhållsverksamhet i Trafikverkets egen regi
- mobilisering i järnvägsbranschen för att klara utmaningarna, bland annat den akuta situationen vad gäller kompetensförsörjningen.

Avsikten med utredningen är att förslaget för Malmbanan, om det genomförs, ska bidra till;

- en mer robust och tillgänglig järnväg till gagn för såväl resenärer som köpare av godstransporter
- att Trafikverket kan utveckla och stärka sin kontroll av järnvägsunderhållet
- ett modernt, mer effektivt järnvägsunderhåll för framtidens krav.

Baserat på avsikten med utredningen och dess övergripande utgångspunkter lämnar LKAB följande kommentarer:

Handläggare
Jan Lundgren

Bättre kunskap om järnvägsanläggningen

Genom att skapa förutsättningar för långsiktig utveckling kan Trafikverket genom resultatenheten för underhållet på Malmbanan öppna upp för teknksamverkan med de tågoperatörer som frekvent trafikerar Malmbanan. Tågoperatörer kan bidra med mätning från fordon som grund för maskininläring och analys via nya molnbaserade experttjänster. Nyckeln för att lyckas med detta är att Trafikverket och resultatenheten för underhållet bygger upp intern kompetens om marknaden för dessa tjänster och dess affärsmodeller.

Ett förslag till "storskaligt" försök kan vara att instrumentera upp LKAB Malmtrafiks IORE-lok som trafikerar Malmbanan och koppla upp dessa mot molnbaserade tjänster för att på så sätt skapa möjlighet till predikterbart underhåll i spår. I dag har LKAB Malmtrafik ett system för predikterbart underhåll för fordonen genom detektorer placerade utefter Malmbanan.

Rätt tid för järnvägsunderhållet

Viktigt att samordning avseende planeringen av tider för underhåll i spår sker med järnvägsföretagen. Dagens koncept med servicefönster har i praktiken inneburit fler korta avbrott som lett till ineffektiva underhållsinsatser. Det måste ske ett fortlöpande samarbete mellan de större tågoperatörerna och Trafikverket men även en bättre intern koordinering inom Trafikverket avseende underhållsplanering och trafikplaneringen.

Som exempel kan nämnas att förnärvarande ser LKAB ut att hamna i ett läge för T21 med tilldelning av 3 körbara tåglägen mot behovet av 5 tåglägen under en 10 veckorsperiod. Detta innebär i minskad kapacitet motsvarande ca 1 Mton vilket i dagens marknadsläge motsvarar ett intäktsbortfall på närmare 1 Mdr SEK. Utöver de tider som tas i anspråk för utförande av underhåll i spår påverkar även hastighetsnedsättningar kapaciteten med resultat att tåg får inställas på grund av förseningar.

För Malmbanan kommer en långsiktig utveckling mot ett förutsägbart underhåll ge möjlighet att istället planera in korta underhållsinsatser mellan tåg kombinerat med ett fåtal anpassade underhållsfönster med ökat utbyte för underhållsarbetet. Incitament måste leda till utveckling av effektivare förebyggande underhållsprocesser och inte premiera felavhjälpande insatser.

Handläggare
Jan Lundgren**Affärsformer med rätt drivkrafter**

Fokus inom den nya resultatenheten för underhåll på Malmbanan bör i första hand syfta till uppbyggnad av en innovativ och förebyggande underhållsorganisation. För att detta ska kunna realiseras måste det finnas en acceptans för en initialt högre kostnad jämfört med dagens upphandlade underhåll på Malmbanan. För att lyckas med detta bör resultatenheten för underhåll på Malmbanan förutom att stärka den egna beställarkompetensen även vara öppna för innovativa och specialiserade entreprenörer parallellt med övertagandet av det operativa underhållet i egen regi.

Utvecklad konkurrens på leverantörsmarknaden

Ett centralt initiativ inom Trafikverket för utveckling och anskaffning av ändamålsenliga fordon för underhållsarbeten och röjning sänker trösklarna för konkurrens inom järnvägsunderhåll. För att lyckas med detta måste utvecklings- och anskaffningsprocesser synkroniseras med behoven inom hela järnvägssektorn. Hur säkerställs "ägarskap" vid inhyrning?

LKAB hyser en oro för framtida upphandlingar av underhåll till egna terminaler då förslaget innebär en väsentlig förändring på entreprenörsmarknaden för järnvägsunderhåll i regionen. Kan LKAB upphandla detta via resultatenheten i framtiden på rimliga marknadsvillkor?

Säkerställ effekten av resultatenheten för underhåll på Malmbanan

Viktigt att skapa "nyckeltal" för uppföljning som tar höjd för ett långsiktigt lärande och utveckling av underhållet på Malmbanan genom implementering av innovativa lösningar. Att enbart jämföra resultatenheten för underhållet på Malmbanan med andra upphandlade underhållskontrakt är inte tillämpligt på kort sikt.

Mobilisering i järnvägsbranschen

Resultatenheten för underhållet på Malmbanan bör i hög utsträckning sträva efter samverkan med tågoperatörer, innovativa teknikföretag som redan idag erbjuder lösningar för bl.a. predikterbart underhåll och akademien (LTU/JvTC) för att driva utveckling och ökad kompetens inom sektorn för järnvägsunderhåll.

Resurser till järnvägsunderhåll

LKAB välkomnar en översyn och förändring av underhållsorganisationen men vill samtidigt påpeka behovet av ökade resurser för underhåll. För utbyte av räil, växlar och uppgradering av banunderbyggnad och broar.



Bilagor:

REMISSVAR

Datum:
2020-09-10

Diarienummer:
I2020/01030/TP

4 (4)

Säkerhetsklassificering:
Öppen

Handläggare
Jan Lundgren

Kiruna den 30 september 2020

LKAB Logistik/LKAB Malmtrafik AB



Jan Lundgren
Logistikchef LKAB
VD LKAB Malmtrafik AB