

2020-10-28

Infrastrukturdepartementet  
10333 Stockholm  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[cc.peter.kalliopuro@regeringskansliet.se](mailto:cc.peter.kalliopuro@regeringskansliet.se)

YTTRANDE över Betänkandet SOU:2020:18, Framtidens järnvägsunderhåll  
(Dnr I2020/01030/TP)

## Sammanfattning

Utredningens uppdrag har efter hand fullständigats och täcker därmed de väsentliga frågor som Trafikverket måste ha ett genomgripande ansvar för. Utredningen föreslår också hur de föreslagna förändringarna ska genomföras.

En sammanfattning av våra tankar om utredningen är följande:

- Basunderhållet på alla Sveriges statliga järnvägar förs i lämplig takt över till Trafikverket, som måste skaffa sig gedigen kompetens för underhållsstyrningen. Med basunderhåll menar vi besiktning, felavhjälpning och visst kortsiktigt underhåll mellan de större, upphandlade insatserna.
- Felavhjälpning och akutåtgärder kommer alltid att betyda mycket för tågtrafikens kvalitet.
- Trafikverket måste öka sin kunskap och sitt engagemang väsentligt när det gäller utveckling och styrning av all verksamhet på och kring järnvägsanläggningen.
- Produktivitets- och teknikutvecklingen liksom produktionsplaneringen måste stärkas för underhållsverksamheten.
- Förslagen om mobilisering inom Trafikverket för störningsfri trafik, dess sektorsansvar och ansvar för vital maskinpark för banhållningen är angelägna.
- Trafikverket har idag en otillräcklig kompetens för järnvägsfrågorna.

## Kommentarer till förslagen enligt utredningens kapitel 1 - 9

Under 1900-talet gjordes så gott som allt banunderhåll i SJ/BV egen regi. Produktiviteten var kanske inte tillräckligt hög då, men principen innebar att en säker och långsiktig kunskap fanns inom järnvägen – om svagheter och problem på banan, och hur man kunde lösa dem. Det fanns också en god beredskap för nödvändiga insatser.

Dagens system med att från tid till annan upphandla ett totalt tillsyns- och underhållsarbete medför att kunskapen inte är tillräckligt uttalad hos Trafikverket - beställaren. Detta har framförts redan för fem år sedan i utredningen "Koll på anläggningen" (SOU 2015:42) samt i den nyligen utkomna riksrevisionsrapporten RiR 2020:17. Inte heller hos den entreprenör som har underhållsansvaret på ett banavsnitt under ett begränsat antal år blir kunnandet och erfarenheten tillräcklig.

Under flera år har frågan om järnvägsunderhåll i egen regi eller på entreprenad diskuterats och utretts. Trafikverket förefaller ha tagit avstånd från egenregiverksamhet, kanske på grund av dominansen av vägverksamheten, där sambandet mellan vägunderhållet och trafikens framkomlighet inte är lika uttalat, och man därför lättare kan spela, en mer passiv roll i funktionen som ytterst ansvarig för trafikens framkomlighet.

I utredningen sägs, att alltför mycket resurser går åt till felavhjälpande och kortsiktiga insatser. Det är naturligtvis angeläget att banunderhållet är långsiktigt, säkert planerbart och kostnadseffektivt. Men detta förutsätter en anläggningsstandard, som inte ger upphov till fel, trafikstörningar eller nödvändiga improvisationer. En sådan standard når vi inte, även om den med åren ökande underhållsinsatsen syftar till att öka robustheten.

Utredaren för ett antal mycket kloka resonemang om behovet av att Trafikverket i mycket högre grad än nu engagerar sig i, planerar och styr underhållet. Vi delar dessa uppfattningar och vill understryka att detta kräver ett mycket järnvägsinriktat arbete hos Trafikverket. I sammanhanget måste man också beakta de synpunkter från Riksrevisionsverket som visar på den nuvarande synnerligen svaga kostnadsstyrningen av banunderhållet.

Underhåll av alla anläggningar är sammansatt av stora och små insatser, lång- och kortsiktiga, förebyggande och avhjälpande. All industriverksamhet har liknande utmaningar. Ibland är produkten av verksamheten synnerligen beroende av anläggningskvaliteten – och därmed av dess underhåll. Ett kärnkraftverk måste i princip alltid vara i full drift. Ett stålverk eller en pappersindustri har liknande utmaningar. Inom dessa verksamheter ser man det som självklart att ha egna organisationer för det driftspåverkande underhållet. Så borde det också vara inom järnvägen, där Trafikverket måste ha ett tydligt och ständigt ansvar för att anläggningen är i avsedd funktion.

Därför vill vi framföra som vår mening, att man till Trafikverket bör föra över allt basunderhåll, d v s sådant underhåll, som alltid måste utföras för att hålla anläggningen driftduglig för planerad trafikverksamhet. Trafikverket måste sålunda ha egna resurser för besiktning, felavhjälpaning och en del planerbart underhåll för effektivt utnyttjande av resurserna.

Utredaren är inne på samma linje, när han föreslår att Trafikverket tar över basunderhållet på vissa delar av nätet. Men det finns enligt vår uppfattning ingen anledning att ha delar av basunderhållet på entreprenad och resten i egen regi. Erfarenheterna från basunderhållet ska utnyttjas i förfrågningsunderlaget för de större insatser som ska upphandlas, och i det utvecklingsarbete som Trafikverket måste bedriva.

Vad ska då upphandlas av entreprenörer? Enligt vår uppfattning bör det vara all verksamhet utöver basunderhållet och där det finns kompetens att tillgå under tillräcklig konkurrens. Det gäller t ex all nybyggnads- och förnyelseverksamhet men lämpligen också större återkommande underhållsinsatser och specialinsatser. Exempel kan vara större spår- och kontaktledningsrevisioner, revisioner i kraftförsörjnings och signalanläggningarna mm.

Utredaren för ingående resonemang om samspelet mellan Trafikverket och entreprenörerna. Om det kan man i princip bara hålla med. Mycket av det som sägs pekar på att Trafikverket måste bli mycket



mer kompetent som järnvägsinfrastrukturförvaltare. I detta ligger också utredarens förslag att teknik- och digitaliseringsutvecklingen, liksom bättre produktionsplanering i syfte att finna lämpligaste arbetsmetoder bättre ska tas tillvara i samspel mellan Trafikverket och entreprenörerna.


Utredaren har också förslag om att Trafikverket ska äga dragkraft och ett antal maskiner för verksamheten vid banan. Det ter sig naturligt, eftersom ingen annan har sådan beredskap. Det betyder att Trafikverket också ska ha personal för att köra dessa.

I utredningen sägs också mycket om trafikens framkomlighet i relation till underhållets tidsbehov. Här har genom åren utvecklingen gått ifrån en synnerligen tågtrafikanpassad banverksamhet till en banunderhålls- och bygganpassad tågtrafik med tillfälliga lösningar och många avstängningar för trafiken. Problemet är inte löst, men man får inte låta underhållsoptimeringen göra tågtrafiken alltför ostabil. Trafikverket måste bevaka och stödja dess konkurrenskraft, också när den påverkas av arbete på banan.

Idag finns ingen sektorsmyndighet för järnvägen. Vi delar utredarens mening att Trafikverket borde ha en sådan roll. Det innebär behovet av en synnerligen järnvägskompetent organisation med perspektiv på hela järnvägsverksamheten.

Vårt yttrande är baserat på en ingående erfarenhet av verksamhetsledning inom Banverket för investerings- och underhållsfrågor.

Nacka och Jakobsberg 2020-10-28



Gunnar Hallert

V Finnbodavägen 11 B  
13172 Nacka  
Tel 070 762 4370



Sven Bårström

Toppvägen 15  
17740 Järfälla  
Tel 070 252 8347