

Infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm

Stockholm, 2020-11-03

Remiss

Remiss av betänkande SOU 2020:18 Framtidens järnvägsunderhåll

I2020/01030/TP

KTH välkomnar och delar i huvudsak utredningens förslag. Utredningens överväganden och förslag summeras i kapitel 8 i utredningen.

KTH vill även lyfta fram vikten av att använda standardisering för utveckling av ny teknik och nya metoder. ISO 55 000 Asset management är en första internationell standard inom underhållsstyrning vilken med fördel bör användas vid utveckling av underhåll inom järnvägen.

Nedan ges ett antal mer specifika kommentarer på några förslag och bedömningar för respektive förslag .

Kapitel 8.1 Bättre kunskap om anläggningen och 8.2 rätt tid för järnvägsunderhållet

KTH stöder att ett viktigt utgångsläge för ett utvecklat underhåll ligger i ökad kunskap om anläggningen och dess ingående delar. Underhållsstyrning kan utföras antingen genom förebyggande eller avhjälpande underhåll. Vidare kan förebyggande underhåll utföras med systematiska metoder genom tillståndskontroll. Det finns en omfattande utveckling av nya metoder inom området för tillståndskontroll och forskning påvisar värdet av att använda systematiska metoder. KTH vill även understryka här att det finns utvecklade avancerade inom andra teknikområden där järnvägen kan dra nytta av som exempelvis elkraftområdet. Inom exempelvis havsbaserad vindkraft används idag avancerade metoder med tillståndskontroll för att prediktera möjliga felfall och stödja att underhåll sker i rätt tid.

Kapitel 8.3 Utvecklade upphandling i konkurrens

KTH vill understryka behovet av tillgång på kompetens för att utföra underhållet. Framför allt måste kompetensen finnas kvar över entreprenörbyten. Nuvarande system har visat sig att detta brister och man behöver utveckla lösningar för att personalen stationeras på en ”fast” bana trots att entreprenörerna byts.

Kapitel 8.4 Järnvägsunderhåll i Trafikverkets regi och Kapitel 8.5 Etablera underhåll vid trafikverket

KTH vill lyfta fram vikten av att kvalitet måste löna sig med exempelvis utveckling av ett bonus malus-system. Kvalité skulle för järnvägen definieras som få fel dvs. ett fokus på förebyggande underhåll.

Kapitel 8.6 En maskinpool i trafikverkets regi och Kapitel 8.7 Mobilisering i järnvägsbranschen

Med tanke på krav på korta inställetider i avhjälpande underhåll krävs etablering på väldigt många platser. Det kan också innebära en fördel för spårbundna underhållsfordon som kan ta sig fram snabbare men då kräver mer av maskinpoolen, förarkompetens och snabbt tågläge

Kapitel 8.8 Effekterna måste utvärderas.

KTH stödjer förslaget att etablera en analysenhet med uppdrag att följa upp och utvärdera effekter av underhållsverksamheten.

KTH föreslår vidare incitament eller internalisering av effekter som tar tillvara resenärernas och godskundernas intresse av pålitlig tågtrafik, dvs någon form av bonus som ger effekten att banan får högre tillgänglighet för planerad tågtrafik. Det borde följaktligen gälla även beställarorganisationen och få planeringen att styra mot förebyggande underhåll med så lite inverkan på tågtrafiken som möjligt.

KTH föreslår även incitament for fordonsägare/operatörer att utrusta järnvägsfordon med sensorer som kontinuerligt levererar data om anläggningens status (bl.a. spår, kontaktledning, signal inkl. radio, driftförhållanden som adhesion inkl. nederbörd, temperatur) till banhållaren. (Se även tidigare kommenterar angående tillståndskontroll). Incitamentet kan bli avgörande för ett lyckat genomförande.

Detta remissvar har tagits fram av professor Lina Bertling Tjernberg, expert inom underhållsstyrning med elkraftstillämpningar, samt med bidrag från Järnvägsgruppen vid KTH och speciellt med textbidrag från universitetslektor Oskar Fröidh.

Sigbritt Karlsson
Rektor