

Remissvar till/
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Strukton Rail AB:s yttrande rörande SoU 2020:18 – Framtidens järnvägsunderhåll (dnr I2020/01030/TP)

Sammanfattning

Strukton Rail AB levererar infrastrukturlösningar för järnväg. Som en av Sveriges största privata järnvägsentreprenörer bygger, driver och underhåller Strukton spårssystem. Vi rustar även upp spårplanläggningar, förser dem med kraftförsörjning och har digitala lösningar för besiktning, övervakning och annan teknologi för att underhålla spårssystem långsiktigt och proaktivt. Genom vårt arbete vill Strukton bidra till samhällsnytta samt till en hållbar, säker och punktlig spårtrafik.

Strukton har som utpekad remissinstans erhållit rubricerat betänkande för yttrande. I enlighet med Statsrådsberedningens PM 2003:2 "Svar på remiss – hur och varför" har vi utformat vårt yttrande.

Struktions huvudbudskap i vårt yttrande är att – **Vi inte kan ställa oss bakom utredarens överväganden och förslag.**

Strukton lämnar emellertid ett fullständigt yttrande i enlighet med betänkandets (SoU 2020:18) disposition. Sammanfattningsvis kan följande punkter lyftas fram ur vårt samlade yttrande;

- Vi ställer oss positiva till utredarens behov av mer tid att utreda frågan vidare. Vi vill dock understryka att vår inställning är att utredaren då måste bytas ut mot en utredare som har sin bakgrund inom järnvägsbranschen samt är opartisk.
- Vi noterar att utredningen slår fast att av de totala tågförseningarna för person- och godstrafiken 2013–2019 berodde i genomsnitt 24 procent på infrastrukturfel och banarbeten, enligt Trafikverkets statistik. Vår reflektion är att det rimligen är fel orsaker till tågförseningarna som utredaren fokuserar på när de övriga 76 procent som står för tågförseningarna utelämnas helt i analysen. Vi noterar att den senaste statistiken från Trafikverket visar på en punktlighet på 92,2 procent! Så av de förseningarna på 7,8 procent svarar sålunda infrastrukturfel och banarbeten för endast 1,9 procent! Detta skulle sålunda, enligt utredaren, vara en indikator på att vi som entreprenörer missköter vårt uppdrag. Detta finner vi direkt oseriöst och måste beskrivas samt analyseras på ett korrekt sätt.
- Vi noterar att utredaren hävdar att det är en låg produktivitet utveckling inom järnvägsunderhållet. Utredaren presenterar inga underlag som stöder detta s.k. faktum. Snarare så lyfts VT:s rapport fram från 2014, vilken tvärtom visar att konkurrensutsättningen avseende järnvägsunderhållet lett till en kostnadsreduktion på 11 % med bibehållen eller

förbättrad kvalitet och säkerhet. Det är fullständigt oseriöst att detta faktum viftas bort likväl som att VTI:s slutsats helt tagits bort i den sammanfattning som utredaren lämnar i sitt betänkande (SoU 2020:18). Detta måste korrigeras.

- Vi noterar att utredaren slår fast att *"Kompetensbristen är akut"*. Vi delar den uppfattningen. Vi har själva bl.a. bidragit till att ta fram rapporten *"Järnvägstekniska utbildningar och yrken 2018"*. Vi finner behandlingen av detta område på knappt en sida inom utredningens 202 sidor som direkt undermålig. Vi finner det vidare obegripligt att ett föreslaget återförstatligande om nästan ¼ del av marknaden skulle lösa den akuta kompetensbristen. Vi bedömer att risken snarare är den motsatta d v s att den ålderstigna yrkeskåren i den turbulens som utredningen redan skapat väljer att pensionera sig eller sluta, vilket vi bedömer kommer att få katastrofala följder för bl.a. erfarenhetsåterföring samt bemanningen på kort sikt. Detta måste beskrivas och analyseras djupare.

- Motiveringen kring att Trafikverket ska bygga upp en maskinpool i egen regi är delvis att säkerställa tillgång på viss typ av maskiner. Även här blir vi frågande till varför det inte är bättre för Trafikverket att handla upp denna typ av tjänst? Vi konstaterar att någon samhällsekonomisk konsekvensanalys inte är gjord. Rimligen måste även detta beskrivas och analyseras djupare.

Att tillgången på maskiner skulle utgöra ett etableringshinder på marknaden och därmed vara ett incitament för Trafikverket att bygga upp en kapitalintensiv maskinpool förstår vi överhuvudtaget inte. Dagens större aktörer på marknaden har idag tillgång till maskiner (Kategori 1, 2, 3) dels i egen regi men dels utifrån att maskiner hyrs in. Dagens maskinmarknad är, enligt Strukton, väl fungerande. Att det skulle bli mer samhällsekonomiskt effektivt att staten via Trafikverket skulle investera i en maskinpool framstår som osannolikt och bör givetvis utredas mycket noga, vilket inte gjorts. Vi ser däremot en stor risk att de företag som har dessa maskiner idag inte kommer att fortsätta investera och utveckla dessa om förslaget om en maskinpool skulle bli verklighet, vilket bör utredas vidare. Samhällsstrategiska maskinresurser (exempelvis snöslungor, hjälplok, Kirowkran) vilka utredaren nämner kan ligga hos Trafikverket.

- Vi noterar att utredaren lyfter upp upphandling/entreprenadformer. Det finns ett flertal upphandlingsformer som används vid upphandling av drift- och underhållskontrakt (baskontrakt) för järnväg. De mest förekommande, enligt Strukton, är;
 - o Totalentreprenad
 - o Utförande entreprenad

Strukton ser att det i samtliga upphandlingar, oavsett vald entreprenadform, är ett uteslutande fokus på lägsta pris. För att uppnå de nationellt fastställda transportpolitiska målen (Övergripande, Funktions- och Hänsynsmål) bör, enligt Strukton, ett mer funktionsbaserat synsätt få genomslag. Detta så att funktion, kvalitet, säkerhet, innovation och livscykelperspektivet prioriteras i urvalsprocessen tillsammans med pris. Strukton ser att funktionsbaserad entreprenad och innovationsupphandlingar skulle kunna vara ett sätt att bättre uppnå de transportpolitiska målen och då specifikt att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Dessa möjligheter borde analyseras och beskrivas.

- Vi noterar att utredaren själv slår fast, och vi citerar, *"De flesta länder konkurransutsätter allt mer av sitt järnvägsunderhåll. Bland annat Norge, Danmark, Frankrike och Spanien planerar att konkurransutsätta mer än idag."* Denna utveckling ligger för övrigt helt i linje med EU:s fjärde järnvägspaket som syftar till att undanröja bestämmelser som utgör administrativa och tekniska hinder, öppna marknader, skapa oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och undvika förtäckt diskriminering. Att utredaren då föreslår ett

återtagande av 8 drift och underhållskontrakt, 5 teknikkontrakt och en maskinpool till Trafikverket som idag dessutom är beställare samtidigt som det statliga bolaget Infranord AB bibehålls framstår som obegripligt ur ett europeiskt perspektiv. Detta måste givetvis förklaras, analyseras och beskrivas.

- **Samtliga våra yttranden rörande kapitlet Överväganden och förslag (sidan 8-10).**
- Vi anser att kapitlet *"Konsekvensanalys"* är ett rent hafsverk. Här presenteras en hel rad av bör-formuleringar av utredaren. Det finns inga presenterade samhällsekonomiska konsekvensanalyser överhuvudtaget, detta trots att *"Regeringen menar att det är centralt att järnvägsunderhållet organiseras och bedrivs så att största möjliga samhällsekonomiska nytta och kostnadseffektivitet uppnås."* Att lämna ifrån sig ett betänkande som ska svara upp mot Regeringens uppdrag avseende samhällsekonomisk nytta utan att ens presentera en enda samhällsekonomisk konsekvensanalys är för oss helt häpnadsväckande. Detta måste givetvis korrigeras innan något som helst arbete med de överväganden och förslag som utredaren presenterar i sitt betänkande förtöper. Vi förutsätter att samhällsekonomiska konsekvensanalyser genomförs och att resultaten kompletteras denna utredning.
- Vi noterar att utredaren gör bedömningen att de överväganden och förslag som framförs inte kommer att påverka andra infrastrukturförvaltare, utan att redovisa ett enda underlag för det. Vi ser att detta måste analyseras och utredas vidare.
- Vi noterar att utredaren själv reflekterar över Infranord AB:s ställning på marknaden, Infranord AB har ca 50 % av marknaden och är ett helägt av staten, *"Min bedömning är att bolagets dominans är alltför hög för att konkurrenssituationen ska kunna anses vara gynnsam."* Det är synnerligen graverande att ett sådant konstaterande inte får någon som helst konsekvens i utredarens överväganden och förslag. Vi anser att denna statliga marknadsdominans måste analyseras och utredas vidare.
- Vi noterar vidare att utredaren framför som argument mot sin egen reflektion ovan att *"Jag har övervägt att föreslå att staten ska sälja Infranord AB, men min bedömning är att risken är alltför stor för att företaget köps upp av någon av de redan väl etablerade aktörerna och att marknadskoncentrationen då blir än högre."* Detta avfärdar sålunda, enligt utredaren, alla andra alternativ som exempelvis att avveckla Infranord AB och bjuda ut bolagets kontrakt på marknaden varefter de löper ut. Vi ser att ett sådant alternativ rimligen måste analyseras och beskrivas.

Strukton menar att en konkurrensutsatt marknad behövs för att utveckla kostnadseffektiva och innovativa underhållsmetoder som driver järnvägens utveckling framåt. Järnvägen är ett av de mest hållbara transportsystem som finns, men teknik, tjänster och upphandlingsformer behöver utvecklas i takt med samhället för att resenärer och transportörer ska välja tåget i framtiden. Struktons uppfattning är att en sådan utveckling INTE skapas genom att lyfta över 8 drift och underhållskontrakt, 5 teknikkontrakt samt en maskinpool m.m. till Trafikverket samtidigt som staten bibehåller Infranord AB. Vår slutsats är att de överväganden och förslag som utredaren presenterar i sitt betänkande (SoU 2020:18) rörande framtidens järnvägsunderhåll leder helt fel.

Inledning

Strukton Rail AB levererar infrastrukturlösningar för järnväg. Som en av Sveriges största privata järnvägsentreprenörer bygger, driver och underhåller Strukton spårssystem. Vi rustar även upp spårplanläggningar, förser dem med kraftförsörjning och har digitala lösningar för besiktning, övervakning och annan teknologi för att underhålla spårssystem långsiktigt och proaktivt. Genom vårt arbete vill Strukton bidra till samhällsnytta samt till en hållbar, säker och punktlig spårtrafik.

Strukton ansvarar för mer än 30 procent av den svenska underhållsmarknaden och levererar tjänster inom drift, underhåll, kraftförsörjning till Trafikverket. Andra uppdrag för Trafikverket rör reinvestering och nybyggnation av järnvägsinfrastruktur. Strukton levererar även underhåll till Stockholms tunnelbanesystem och lokalbanor på uppdrag av Trafikförvaltningen i Stockholm (SL). Företaget ansvarar för ca 85 procent av underhållet i SL:s spårinfrastruktur. I Sverige arbetar ca 1 000 anställda och år 2019 hade företaget en omsättning på 2 521 MSEK.

Strukton Rail AB ingår i Strukton koncernen med hemvist i Nederländerna. Koncernen har ca 6 500 anställda och verksamhet i sex länder i Europa samt i USA och Australien.

Struktions bild av historiken

Den 26 april 2007 beslutade dåvarande regeringen att tillkalla en särskild utredare för att utreda förutsättningarna för att ombilda vissa verksamheter vid Vägverket och Banverket till aktiebolagsform (dir. 2007:64). Den 26 oktober 2007 överlämnade utredaren betänkandet (SoU 2007:78) Bolagisering för ökad konkurrens och effektivitet – förslag om att bolagisera vissa konsult- och entreprenadverksamheter i Banverket och Vägverket. Flera utredningar har sålunda gjorts inför avregleringen av järnvägsunderhållet för att utreda vilken organisationsform som är mest fördelaktig för samhället. Detta gäller även efter avregleringen där bl.a. det konstaterades i ”SoU 2009:20 Mer järnväg för pengarna” att en organisation bestående av både beställare och utförare har inneboende organisatoriska hinder för att skapa effektivitet i alla led. Som en följd av utredningen ”SoU 2015:110 En annan tågordning - bortom järnvägsknuten” fick Trafikverket ett utredningsuppdrag fördelat på tre förändringsområden gällande järnvägens framtida driftsformer. Trots Trafikverkets pågående förändringsarbete togs beslut om att tillsätta ytterligare en utredning (Kommittédirektiv 2018:24) om hur Infranords organisation för basunderhåll skulle kunna införlivas i Trafikverket som med ett flertal tilläggsdirektiv lett fram till betänkandet ”SoU 2020:18 – Framtidens järnvägsunderhåll”. Hur underhållet av järnvägen ska organiseras har sålunda över åren utretts vid ett stort antal tillfällen. Varje utredning har visat att upphandling på en öppen marknad i konkurrens leder till bäst resultat och att reformen om konkurrensutsättning varit lyckosam. Likväl som att Trafikverket, som varande expertmyndighet, gång efter annan påtalat det olämpliga i att både vara beställare och utförare.

Disposition och tillvägagångssätt

Strukton har som utpekad remissinstans erhållit rubricerat betänkande för yttrande. I enlighet med Statsrådsberedningens PM 2003:2 ”Svar på remiss – hur och varför” har vi utformat vårt yttrande. Som framgår nedan har vi valt att följa rubricerat betänkandes disposition och lämnat våra synpunkter per kapitel. Vi har kompletterat denna disposition med ytterligare en rubrik – Avslutande reflektion. Vi har även, i enlighet med SB PM 2003:2, inlett vårt yttrande med en sammanfattning i syfte att underlätta arbetet med sammanställningen av alla yttranden från de olika remissinstanserna.

Kapitel 1 Om uppdraget och dess genomförande

Vi ställer oss positiva till utredarens behov av mer tid att utreda frågan vidare. Vi vill dock understryka att vår inställning är att utredaren då måste bytas ut mot en utredare som har sin bakgrund inom järnvägsbranschen samt är opartisk.

Vi tar avstånd från den kraftig kritik som utredaren riktar mot Trafikverket i utredningen med anledning av Trafikverkets inriktning i utredningsarbetet d v s ”...att vara en renodlad beställare och

av ett motstånd mot att bedriva underhåll i egen regi.”. Antingen ska denna typ av värderingar tas bort eller så måste Trafikverket ges möjlighet att bemöta ett sådant påhopp.

Vi ser att utredaren även borde tagit kontakter med tjänstemannafacken, vilket inte gjorts. Detta måste kompletteras.

Kapitel 2 Terminologi i betänkandet

Vi har inga kommentarer till detta kapitel.

Kapitel 3 Trafikverkets ansvar och förutsättningar

Vi delar inte beskrivningen av att det utifrån Trafikverkets uppdrag avseende innovation, effektivitet, produktivitet m.m. är leverantörernas fel att dessa enligt utredaren inte uppnåtts. Då Trafikverket endast handlar upp på lägst pris premieras inte bl.a. innovation. Vi ser inte att lösningen som utredaren föreslår d v s att Trafikverket föreslås ta över 8 drift- och underhållskontrakt, 5 teknikkontrakt samt upprätta en maskinpool är vägen till mer innovation, effektivitet och produktivitet. Vi ser istället att Trafikverkets upphandlingsformer utvecklas.

Vi saknar kopplingen till EU:s fjärde järnvägspaket. Detta måste kompletteras.

Vi noterar att utredaren inte nämner Trafikverkets problem med att förverkliga den nationella infrastrukturplanen d v s vi som entreprenörer har inte sett de ökade anslagen i form av mer pengar och avrop utan snarare tvärt om. Detta måste analyseras vidare och beskrivas.

Vi noterar att begreppet samarbete används slentrianmässigt, vår fråga är - Vem ansvarar och vem finansierar? Utan tydligt ansvar och utan tydlig finansiering är detta begrepp icke-förpliktande. Detta måste sålunda förtydligas.

Kapitel 4 Järnvägsanläggningen och dess status

Vi noterar att det hänvisas till de Transportpolitiska målen. Dessa mål fastställdes av Riksdagen 2009. Utfallet för dessa mål har varit negativt ända sedan fastställandet, enligt myndigheten Trafikanalys årliga sammanställningar. Vi anser att det är bra att fastställa långsiktiga mål på området men om målen haft en negativ utveckling sedan 2009 d v s i 11 år så ser vi att detta rimligen måste leda till en översyn av ledningen och styrningen av området likväl som målformuleringarna. En kompletterande analys är på sin plats.

Vi noterar att utredningen slår fast att av de totala tågförseningarna för person- och godstrafiken 2013–2019 berodde i genomsnitt 24 procent på infrastrukturfel och banarbeten, enligt Trafikverkets statistik. Vår reflektion är att det rimligen är fel orsaker till tågförseningarna som utredaren fokuserar på när de övriga 76 procent som står för tågförseningarna utelämnas helt i analysen. Vi noterar att den senaste statistiken från Trafikverket visar på en punktlighet på 92,2 procent! Så av de förseningarna på 7,8 procent svarar sålunda infrastrukturfel och banarbeten för endast 1,9 procent! Detta skulle sålunda, enligt utredaren, vara en indikator på att vi som entreprenörer missköter vårt uppdrag. Detta finner vi direkt oseriöst och måste beskrivas samt analyseras på ett korrekt sätt.

Vi noterar att det faktum att den s.k. Underhållsskulden som byggts upp under årtionden knappt behandlas eller analyseras av utredaren. Detta måste rimligen kompletteras med en djupare beskrivning samt analys.

Vi noterar att utredaren beskriver det ökade transportarbetet men det görs ingen konklusion hur detta påverkar möjligheterna att omsätta de ökade anslagen till drift- och underhåll om tid i spår minskar kopplat till det ökade transportarbetet. Detta måste kompletteras med vidare analys och beskrivning.

Vi noterar att utredaren hävdar att det är en låg produktivitet utveckling inom järnvägsunderhållet. Utredaren presenterar inga underlag som stöder detta s.k. faktum. Snarare så lyfts VTI:s rapport fram från 2014, vilken tvärtom visar att konkurrensutsättningen avseende järnvägsunderhållet lett till en kostnadsreduktion på 11 % med bibehållen eller förbättrad kvalitet och säkerhet. Det är fullständigt oseriöst att detta faktum viftas bort likväl som att VTI:s slutsats helt tagits bort i den sammanfattning som utredaren lämnar i sitt betänkande (SoU 2020:18). Detta måste korrigeras.

Kapitel 5 Marknaden för järnvägsunderhåll

Vi noterar att utredaren slår fast att *"Kompetensbristen är akut"*. Vi delar den uppfattningen. Vi har själva bl.a. bidragit till att ta fram rapporten *"Järnvägstekniska utbildningar och yrken 2018"*. Vi finner behandlingen av detta område på knappt en sida inom utredningens 202 sidor som undermåligt. Vi finner det vidare obegripligt att ett förslaget återförstatligande om nästan ¼ del av marknaden skulle lösa den akuta kompetensbristen. Vi bedömer att risken snarare är den motsatta d v s att den ålderstigna yrkeskåren i den turbulens som utredningen redan skapat väljer att pensionera sig eller sluta, vilket vi bedömer kommer att få förödande följder för bl.a. erfarenhetsåterföring samt bemanningen på kort sikt. Detta måste beskrivas och analyseras djupare.

Vi ställer oss frågande till hur konstruktionen att lägga över 8 drift- och underhållskontrakt, 5 teknikkontrakt samt en maskinpool till Trafikverket som idag tillika är beställare av det samma samtidigt som staten ska bibehålla Infranord AB, vilket är ett till 100 % statligt ägt bolag, är lagligt utifrån konkurrensneutralitet och likabehandlingsprincipen? Vi ställer oss vidare mycket frågande till om detta anses ligga i linje med EU:s fjärde järnvägspaket? Vi anser att detta bör analyseras vidare och beskrivs.

Vi har svårt att förstå varför Trafikverket ska bedriva periodiska tillståndsmätningar i egen regi när det idag finns entreprenörer som både har erfarenhet och utrustning samt kan leverera dessa tjänster åt Trafikverket? Rimligen måste alternativet att bedriva detta i egen regi ställas mot att upphandla det samma. Detta behöver beskrivas och analyseras vidare.

Motiveringen kring att Trafikverket ska bygga upp en maskinpool i egen regi är delvis att säkerställa tillgång på viss typ av maskiner. Även här blir vi frågande till varför det inte är bättre för Trafikverket att handla upp denna typ av tjänst? Vi konstaterar att någon samhällsekonomisk konsekvensanalys inte är gjord. Rimligen måste även detta beskrivas och analyseras djupare.

Att tillgången på maskiner skulle utgöra ett etableringshinder på marknaden och därmed vara ett incitament för Trafikverket att bygga upp en kapitalintensiv maskinpool förstår vi överhuvudtaget inte. Dagens större aktörer på marknaden har idag tillgång till maskiner (Kategori 1, 2, 3) dels i egen regi men dels utifrån att maskiner hyrs in. Dagens maskinmarknad är, enligt Strukton, väl fungerande. Att det skulle bli mer samhällsekonomiskt effektivt att staten via Trafikverket skulle investera i en maskinpool framstår som osannolikt och bör givetvis utredas mycket noga, vilket inte gjorts. Vi ser däremot en stor risk att de företag som har dessa maskiner idag inte kommer att fortsätta investera och utveckla dessa om förslaget om en maskinpool skulle bli verklighet, vilket bör utredas vidare. Samhällsstrategiska maskinresurser (exempelvis snöslungor, hjälplok, Kirowkran) vilka utredaren nämner kan ligga hos Trafikverket.

Kapitel 6 Underhållet av järnvägen

Vi noterar att av de fyra huvudsakliga infrastrukturslag som finns så har två egna affärsdrivande verk d v s Luftfartsverket och Sjöfartsverket. När det däremot gäller vägtrafik och järnväg så är dessa områden sammanslagna i en myndighet - Trafikverket. Den sistnämnda myndigheten är en av Sveriges absolut största med sina ca 9 000-10 000 anställda och en omsättning på ca 64 miljarder. Vi har svårt att se logiken i att drift- och underhåll av järnvägen skulle bli mer innovativ och mer samhällsekonomiskt lönsam genom att addera ytterligare en verksamhet i form av en resultatenhet samt en analysenhet som ska bedriva operativ verksamhet. Vi ser snarare att drift- och underhåll av järnväg riskerar att "drunkna" i denna gigantiska myndighet. Vi ser att denna risk borde analyseras djupare samt beskrivas allsidigt. Vi ser även att en myndighetsöversyn vore en rimlig åtgärd mot bakgrund av att vägtrafik och järnväg de facto är två skilda infrastrukturslag precis som luftfart och sjöfart.

Vi noterar att utredaren dömer ut Trafikverkets arbete med att utveckla egna system för register avseende spåranläggningen m.m. Utredaren överväger inte att Trafikverket skulle kunna handla upp tillståndsmätning och hantering av mätresultaten. Denna möjlighet anser vi borde utredas.

Vi noterar att utredaren lyfter upp upphandling/entreprenadformer. Det finns ett flertal upphandlingsformer som används vid upphandling av drift- och underhållskontrakt (baskontrakt) för järnväg. De mest förekommande, enligt Strukton, är;

- Totalentreprenad
- Utförande entreprenad

Strukton ser att det i samtliga upphandlingar, oavsett vald entreprenadform, är ett uteslutande fokus på lägsta pris. För att uppnå de nationellt fastställda transportpolitiska målen (Övergripande, Funktions- och Hänsynsmål) bör, enligt Strukton, ett mer funktionsbaserat synsätt få genomslag. Detta så att funktion, kvalitet, säkerhet, innovation och livscykelperspektivet prioriteras i urvalsprocessen tillsammans med pris. Strukton ser att funktionsbaserad entreprenad och innovationsupphandlingar skulle kunna vara ett sätt att bättre uppnå de transportpolitiska målen och då specifikt att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Dessa möjligheter borde analyseras och beskrivas noggrant.

Vi noterar att det i stycket rörande "Banarbetstider" inte analyseras vad ett eftersatt underhåll över årtionden i kombination med kraftigt ökat transportarbete innebär för möjligheterna att bedriva just underhåll i spåranläggningen. Detta är som vi ser det en problematik som måste analyseras och beskrivas djupare.

Vi noterar att utredaren uttrycker åsikter som innebär att leverantörerna i branschen skulle vara oseriösa i sitt säkerhetsarbete!?. Detta finner vi synnerligen obefogat då huvudfokus för oss är säkerhet i allt det vi gör. Vi önskar ta del av det underlag som utredaren stödjer sig på när utredaren nu framför dessa åsikter i en statlig offentlig utredning. Om sådana underlag inte finns så ska denna typ av åsikter givetvis tas bort.

Vi förstår inte innehållet eller syftet med stycket "*Rättvisa förhållanden i branschen*", varför stycket rimligen skrivs om eller utgår.

Kapitel 7 Underhåll i några europeiska länder

Vi noterar att utredaren själv slår fast, och vi citerar, *”De flesta länder konkurrensutsätter allt mer av sitt järnvägsunderhåll. Bland annat Norge, Danmark, Frankrike och Spanien planerar att konkurrensutsätta mer än idag.”*. Denna utveckling ligger för övrigt helt i linje med EU:s fjärde järnvägspaket som syftar till att undanröja bestämmelser som utgör administrativa och tekniska hinder, öppna marknader, skapa oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och undvika förtäckt diskriminering. Att utredaren då föreslår ett återtagande av 8 drift och underhållskontrakt, 5 teknikkontrakt och en maskinpool till Trafikverket som idag dessutom är beställare samtidigt som det statliga bolaget Infranord AB bibehålls framstår som obegripligt ur ett europeiskt perspektiv. Detta måste givetvis förklaras, analyseras och beskrivas.

Vi noterar för övrigt, vilket är symptomatiskt för hela detta betänkande, att utredaren väljer att börja sin europeiska utblick med det enda land som återförstatligat sitt drift- och underhåll av järnvägen - Storbritannien. En reflektion är att just Storbritannien beslutat lämna EU och inte längre omfattas av de styrande direktiv som EU:s fjärde järnvägspaket innebär. Vi anser att det rimliga är att undantaget från den övriga europeiska utveckling om mer konkurrensutsättning av järnvägsunderhållet inte bör vara huvudfokus utan snarare majoriteten av europeiska länder som följer EU:s fjärde järnvägspaket. Detta måste korrigeras.

Kapitel 8 Överväganden och förslag

Vi noterar att utredaren i detta kapital framför att *”Jag anser inte att det går att säga att konkurrensutsättningen i sig medfört produktivitetsförbättringar som inte skulle ha uppkommit om underhållet bedrivits i egen regi hos Trafikverket.”*. Detta går helt emot vad utredaren själv refererat till i kapitel 4 d v s VTI:s rapport som ger att konkurrensutsättningen avseende järnvägsunderhållet lett till en kostnadsreduktion på 11 % med bibehållen eller förbättrad kvalitet och säkerhet. Vad utredaren *”anser”* torde vara irrelevant då fakta visar att konkurrensutsättningen av drift- och underhåll av järnvägsunderhållet lett till en kostnadsreduktion på 11 % - punkt! Detta måste givetvis korrigeras då utredningen annars ger en falsk bild av verkligheten.

Vi noterar att utredaren dömer ut Trafikverket och deras sätt att bedriva sin verksamhet men vill i samma mening lägga över ¼ av marknaden till samma Trafikverk d v s 8 drift- och underhållskontrakt, 5 teknikkontrakt och en maskinpool till samma Trafikverk. Hur järnvägsunderhållet ska bli gynnas av detta har vi mycket svårt att se. Detta kräver avsevärt djupare analyser än de som levereras av utredaren.

Vi ser givetvis att det är bra om Trafikverket får än bättre kunskap om sin egen anläggning. Vi har svårt att se att Trafikverket själva ska bygga upp teknik och kunskap för att utföra denna s.k. tillståndsbedömning – all denna kunskap och teknik finns redan på marknaden. Vi ser att det snarare vore bättre om Trafikverket ägnade sin kraft och sina resurser till att handla upp detta samt system för att behandla den upphandlade tillståndsbedömningen. Även det sistnämnda finns på marknaden. Vi ser att det naturliga vore att ställa dessa två alternativ emot varandra och göra en samhällsekonomisk konsekvensanalys d v s vilket alternativ är att föredra utifrån samhällets perspektiv inte utifrån vad utredaren anser (oklart på vilka grunder och underlag).

Vi noterar att utredaren hänvisar till Nederländerna och det arbete som vårt moderbolag Strukton Rail utför i nära samverkan med motsvarigheten till Trafikverket - ProRail. Ett arbete som bevisligen varit samhällsekonomiskt effektivt. Tyvärr drar utredaren helt fel slutsatser från det som utredningen tagit del av i Nederländerna. Istället för att som i Nederländerna utveckla sin marknad,

upphandlingsformerna och renodla rollerna/ansvaret så föreslår den svenska utredaren precis det omvända. Hur detta är möjligt skulle vi gärna vilja få opartiskt analyserat och beskrivet.

Vi noterar att utredaren anser att takten måste öka avseende teknikutveckling och innovation. Detta har lyfts upp tidigare i utredningen och vi har ovan kommenterat detta. Vi gör en diametralt annorlunda bedömning än den utredaren presenter - Strukton ser att funktionsbaserad entreprenad och innovationsupphandlingar skulle kunna vara ett sätt att bättre uppnå de transportpolitiska målen och då specifikt att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Detta till skillnad mot utredarens förslag om att lägga 8 drift- och underhållskontrakt, 5 teknikkontrakt samt en maskinpool till Trafikverket, som enligt utredaren skulle vara hans lösning på ökad teknikutveckling. Vi skulle givetvis se att vårt förslag ställs mot utredarens förslag och analyseras samt bedöms opartiskt.

Vi noterar att utredaren svepande och oprecist föreslår att Trafikverket tillsammans med entreprenadföretagen ska göra än det ena än det andra. Detta måste kompletteras med vad som ska göras samt vem som har ansvar.

Vi noterar att utredaren föreslår att Riksdagen bör, i ett politiskt beslut med bred uppslutning, klargöra marknadsförutsättningarna genom att ange vilka delar av järnvägsunderhållet som ska vara tillgängligt för leverantörsmarknaden respektive ska bedrivas i Trafikverkets regi under överskådlig tid. Vi ställer oss frågande till detta. Att Riksdagen skulle minska den svenska marknaden avseende underhåll av järnvägen går som vi ser det helt emot utvecklingen inom EU d v s med en ökad konkurrensutsättning samt renodling av roller/ansvar. Förutsättningarna för en "bred uppslutning" för det utredaren föreslår bör sålunda analyseras och beskrivas djupare.

Vi noterar att utredaren själv konstaterar att det till 100 % statligt ägda bolaget Infranord AB har en marknadsdominerande ställning om ca 50 % av underhållsmarknaden och att detta, enligt utredaren, ger "bristande konkurrens". Det är då för oss fullkomligt obegripligt att utredaren då föreslår att ¼ del av marknaden ska lyftas bort till Trafikverket samtidigt som Infranord AB ska fortsätta vara en aktör på marknaden – hur minskar statens dominans på marknaden genom ett sådant förslag? Detta måste ovillkorligen analyseras och beskrivas djupare.

Vi noterar att utredarens förslag på i praktiken samtliga förbättringsområden, som utredaren anser sig funnit, är att återta 8 drift- och underhållskontrakt, 5 teknikkontrakt samt en maskinpool till staten och då till Trafikverket. Vi finner detta kraftiga ingrepp på den svenska underhållsmarknaden som ologiskt och oövertänt. Vi har i våra tidigare kommentarer motiverat varför vi anser detta och kommer även att göra det under sista kapitlet "Konsekvensanalys". Mycket kortfattat så ser vi för det första att den marknadsdominans som Trafikverket och Infranord AB kommer att utgöra inte stämmer överens med EU:s fjärde järnvägspaket och den utveckling som sker inom EU-länderna d v s ökad konkurrensutsättning. För det andra ser vi att det utifrån konkurrensneutralitet och likabehandlingsprincipen blir en ogörlig uppgift för Trafikverket att dels vara beställare men nu också bli en utförare samtidigt som staten äger och driver Infranord AB. Vi noterar för det tredje, vilket möjligen är det mest uppseendeväckande, att det inte finns en enda samhällsekonomisk konsekvensanalys genomförd avseende förslaget trots att Regeringens slår fast att "*Regeringen menar att det är centralt att järnvägsunderhållet organiseras och bedrivs så att största möjliga samhällsekonomiska nytta och kostnadseffektivitet uppnås.*". Vi kan under inga omständigheter ställa oss bakom detta förslag. Detta förslag bör förpassas till papperskorgen.

Vi noterar att utredaren själv konstaterar att "*Det skulle kunna vara en risk att de företag som i dag utför basunderhåll för Trafikverket byter affärsstrategi och i stället satsar enbart på reinvesteringar och nybyggnation där marknadsvolymerna växer betydligt.*" detta viftas dock bort med att "*Vilken*

strategi företag väljer går inte att förutse men min bedömning är ändå att de utifrån de begränsade volymerna som Trafikverket ska bedriva i egen regi fortsatt kan ha komparativa fördelar i att bedriva alla former av järnvägsentreprenader.” Vari denna bedömning grundar sig i finns inte ett enda underlag att ta del av. Detta är oseriöst! Antingen kompletteras denna typ av bedömning med konkreta underlag eller så tas de bort.

Vi noterar att utredaren använder begreppen ”begränsad omfattning” och ”begränsad volym” avseende återtagandet av 8 drift- och underhållskontrakt, 5 teknikkontrakt samt en maskinpool är direkt missledande. Detta måste korrigeras d v s det är ett OMFATTANDE ingrepp i den svenska underhållsmarknaden som utredaren föreslår.

Vi noterar att utredaren föreslår att Trafikverket inte bara ska vara beställare och utförare utan även framför *”Jag anser att Trafikverket, när det är viktigt för att järnvägssystemet i sin helhet ska fungera, bör kunna utföra underhåll på uppdrag av andra infrastrukturförvaltare.”*. Detta går helt emot EU:s fjärde järnvägspaket och EU:s ambitioner om att skapa oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt undvika förtäckt diskriminering. Detta måste rimligen analyseras djupare och beskrivas.

Vi ställer oss utifrån ovan avvisande till förslaget att Trafikverket inrättar en resultatenhet.

Vi ställer oss avvisande till att Trafikverket ska upprätta en maskinpool i egen regi utifrån vad som tidigare anförts under kapitel 5 d v s *”Motiveringen kring att Trafikverket ska bygga upp en maskinpool är delvis att säkerställa tillgång på viss typ av maskiner. Även här blir vi frågande till varför det inte är bättre för Trafikverket att handla upp denna typ av tjänst? Vi konstaterar att någon samhällsekonomisk konsekvensanalys inte är gjord. Rimligen måste även detta beskrivas och analyseras djupare. Att tillgången på maskiner skulle utgöra ett etableringshinder på marknaden och därmed vara ett incitament för Trafikverket att bygga upp en kapitalintensiv maskinpool förstår vi överhuvudtaget inte. Dagens större aktörer på marknaden har idag tillgång till maskiner dels i egen regi men dels utifrån att maskiner hyrs in. Att det skulle bli mer samhällsekonomiskt effektivt att staten via Trafikverket skulle investera i en maskinpool framstår som osannolikt och bör givetvis utredas mycket noga, vilket inte görs. Vi ser däremot en stor risk att de företag som har dessa maskiner idag inte kommer att fortsätta investera och utveckla dessa om förslaget om en maskinpool skulle bli verklighet, vilket bör utredas vidare.”*

Vi noterar att utredaren vill ge Trafikverket i uppdrag att se över sitt eget *”sektorsuppdrag”* tillsammans med järnvägsbranschen!? Vad avser utredaren? Detta anser vi bör utvecklas och beskrivas.

Vi ställer oss utifrån ovan avvisande till förslaget att Trafikverket inrättar en analysenhet.

Kapitel 9 Konsekvensanalys

Vi anser att detta kapitel är ett rent hafsverk. Rubriken för detta kapitel är *”Konsekvensanalys”*. Här presenteras en hel rad av bör-formuleringar av utredaren. Det finns inga presenterade samhällsekonomiska konsekvensanalyser överhuvudtaget, detta trots att *”Regeringen menar att det är centralt att järnvägsunderhållet organiseras och bedrivs så att största möjliga samhällsekonomiska nytta och kostnadseffektivitet uppnås.”*. Att lämna ifrån sig ett betänkande som ska svara upp mot Regeringens uppdrag avseende samhällsekonomisk nytta utan att ens presentera en enda samhällsekonomisk konsekvensanalys är för oss helt häpnadsväckande. Detta måste givetvis korrigeras innan något som helst arbete med de överväganden och förslag som utredaren

presenterar i sitt betänkande fortlöper. Vi förutsätter att samhällsekonomiska konsekvensanalyser genomförs och att resultaten kompletteras denna utredning.

Vi vill med anledning av ovan lämnad synpunkt även framföra att vi noterar att utredaren anser att hans överväganden och förslag inte kommer att ha någon effekt på statsbudgeten – utan några som helst analyser/underlag. Vidare har utredaren en diametralt avvikande uppfattning avseende kostnadsbilden för exempelvis vad detta innebär för Trafikverket. Detta gäller även investeringsvolymen för en maskinpool. Även tidsrymden för ett eventuellt genomförande av utredarens överväganden och förslag skiljer sig kraftfullt från den berörda sakkunniga myndigheten Trafikverkets bedömning. Även bedömningen avseende påverkan på den löpande verksamheten så ligger utredarens bedömning avsevärt lägre än Trafikverkets. Utredaren gör bedömningen att de överväganden och förslag som framförs inte kommer att påverka andra infrastrukturförvaltare, utan att redovisa ett enda underlag för detta. Listan kan göras mycket längre men vi anser att dessa exempel visar på behovet av att genomföra korrekta samhällsekonomiska konsekvensanalyser samt att genomföra opartiska och objektiva bedömningar. Som framförts ovan förutsätter vi att så blir fallet.

Vi noterar att utredaren själv reflekterar över Infranord AB:s ställning på marknaden, Infranord AB har ca 50 % av marknaden och är ett helägt av staten, *”Min bedömning är att bolagets dominans är alltför hög för att konkurrenssituationen ska kunna anses vara gynnsam.”*. Det är synnerligen graverande att ett sådant konstaterande inte får någon som helst konsekvens i utredarens överväganden och förslag. Vi anser att denna statliga marknadsdominans måste analyseras och utredas vidare.

Vi noterar att utredaren framför som argument mot sin egen reflektion ovan att *”Jag har övervägt att föreslå att staten ska sälja Infranord AB, men min bedömning är att risken är alltför stor för att företaget köps upp av någon av de redan väl etablerade aktörerna och att marknadskoncentrationen då blir än högre.”*. Detta avfärdar sålunda, enligt utredaren, alla andra alternativ som exempelvis att avveckla Infranord AB och bjuda ut bolagets kontrakt på marknaden varefter de löper ut. Vi ser att ett sådant alternativ rimligen måste analyseras och beskrivas.

Vi anser att hela avsnittet under 9.10 *”Överensstämmelse med EU-rätten”* måste ses över och skrivas om. Detta då vi ser att hela detta avsnitt är undermåligt avseende analys och beskrivning.

Avslutande reflektion

Att för en statlig offentlig utredning som avser att analysera, föreslå, utvärdera och beskriva framtidens järnvägsunderhåll är det häpnadsväckande att Regeringen valt att utse en utredare som varken har sin yrkesmässiga bakgrund inom järnvägsbranschen än mindre är fristående utifrån sin politiska bakgrund och värderingar.

Då frågan kring järnvägsunderhållets organisation i Sverige har varit och är synnerligen politiskt polariserad torde valet av en utredare som tillika är aktiv Socialdemokrat samt med en bakgrund som förste vice ordförande för Landsorganisationen, som för övrigt är representerade i Socialdemokraternas Verkställande Utskott, vara högst anmärkningsvärt.

Vi vänder oss starkt emot att Regeringen valt att politisera en statlig offentlig utredning vars syfte rimligen borde vara att på ett opartiskt och objektiva sätt just analysera, föreslå, utvärdera och beskriva framtidens järnvägsunderhåll. För oss är det tydligt att valet av utredare präglar hela innehållet i denna statliga offentliga utredning 2020:18.

Vi vill avslutningsvis lyfta fram vårt huvudbudskap i Struktons samlade yttrande ovan - ***Vi kan inte ställa oss bakom utredarens överväganden och förslag.***

Vi beklagar detta djupt då vår ambition är och har alltid varit att utgöra en konstruktiv aktör som bidrar till samhällsnytta samt en hållbar, säker och punktlig spårtrafik.

Datum som ovan

Johan Oscarsson
Verkställande Direktör
Strukton Rail AB

Bilaga: Unionens och SACO-förbundet TJ:s lokala klubbar på Strukton Rail AB yttrande rörande SoU 2020:18.