



Datum

2020-09-18

Vår referens

Andreas Nordin

Trafikplanerare

Andreas.Nordin@malmo.se

Tjänsteskrivelse

Remiss från Infrastrukturdepartementet – Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18), STK-2020-1029 TN-2020-2275

Sammanfattning

Malmö stad har fått en statlig offentlig utredning om framtidens järnvägsunderhåll på remiss från Infrastrukturdepartementet. Förslagen i utredningen ska bidra till att uppnå de transportpolitiska målen genom en mer robust och tillgänglig järnväg. Utredningen listar vilka kriterier som ska ligga till grund för överföring av basunderhåll till Trafikverkets egen regi. Hur detta ska genomföras och utvärderas ingår i utredningen. Enligt utredningen kommer inget av förslagen innebära en direkt påverkan på kostnader eller intäkter för regioner och kommuner. Förslagen bedöms inte heller ha någon påverkan på det kommunala självstyret.

Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslås besluta

Att till kommunstyrelsen avge yttrande i enlighet med förvaltningens förslag.

Beslutsunderlag

- Följebrev till remiss från Infrastrukturdepartementet - Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18), STK-2020-1029
- Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18)
- Missiv till remiss från Infrastrukturdepartementet - Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18), I2020/01030/TP
- G-Tjänsteskrivelse TN 200923 Remiss från Infrastrukturdepartementet - Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18)
- Förslag till yttrande TN 200923 Remiss från Infrastrukturdepartementet - Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18)

Beslutsplanering

Tekniska nämnden 2020-09-23

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Ärendet

Den offentliga utredning om framtidens järnvägsunderhåll som Malmö stad har fått på remiss går

igenom kriterier och möjligheter som kan ligga till grund för basunderhåll i Trafikverkets regi. Kvalitet i järnvägstrafik runt Malmö är bitvis låg och nya tillvägagångssätt bör provas. Eftersom Malmö med omnejd trafikeras av både intensiv godstågs- såväl som persontågstrafik med stor förbättringspotential belyser denna utredning för regionen viktiga utmaningar.

Uppdraget i utredningen beskrivs med sex punkter:

- analysera och föreslå vilka kriterier som bör ligga till grund för urvalet av ett möjligt överförande av basunderhåll till Trafikverket samt lämna förslag på funktioner, volymer och ändamålsenlig geografisk spridning för ett underhåll i Trafikverkets egen regi
- föreslå hur effekter på till exempel kvalitet och kostnader av ett sådant överförande kan utvärderas och följas över tid i förhållande till konkurrensutsatt verksamhet
- föreslå hur Trafikverket kan stärka sin roll som beställare av basunderhåll för järnvägsanläggningen
- föreslå eventuella förändringar i marknadsförutsättningar i syfte att främja konkurrensen
- utvärdera behovet av att Trafikverket äger och förvaltar maskinella resurser för järnvägsunderhåll
- beskriva hur föreslagna förändringar bör genomföras och vilka åtgärder som bör vidtas.

Utgångspunkt i utredningsarbetet är de transportpolitiska mål som riksdagen beslutat om, där det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Konsekvenser för kommuner

De förslag utredaren lämnar ska bidra till måluppfyllelsen vad avser de transportpolitiska målen genom en mer robust och tillgänglig järnväg. Inget av förslagen innebär en direkt påverkan på kostnader eller intäkter för regioner och kommuner. Förslagen bedöms inte heller ha någon påverkan på det kommunala självstyret.

Avsikten med förslagen

- 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.

Idag finns inte förutsättningar för att styra underhållet på ett optimalt sätt. Allt för stor del av resurserna går till att åtgärda fel i anläggningen i stället för till förebyggande underhåll. Produktivitetsutvecklingen i järnvägsunderhållet är svag i förhållande till näringslivet i övrigt.

Behov för att möjliggöra ett mer produktivt och förebyggande underhåll:

- 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.

Idag finns **inte tillräcklig kunskap** i Trafikverket vare sig om anläggningens nedbrytning eller om

effekter av åtgärder i anläggningen. Därför föreslås:

- betydligt högre än hittills prioriterar att ny modern teknik införs
- snarast genomför ett utvecklingsprojekt avseende tillståndsmätning och avancerad dataanalys
- snarast ta i drift ett modernt anläggningsregister samt mäter in hela järnvägsanläggningen med modern teknik
- tar det direkta övergripande ansvaret för att driva på teknikutvecklingen inom järnvägsunderhållet, för att öka takten i införande av modern teknik för tillståndsmätning och analys
- i ökad utsträckning styr den tillståndsmätning som myndigheten har behov av som infrastrukturförvaltare
- i egen regi utför den nu pågående periodiska maskinella tillståndsmätningen av spår och kontaktledningar.

Utvecklad upphandling i konkurrens

De kontrakt som Trafikverket tillämpar är inte sådana att de i tillräcklig omfattning stimulerar förebyggande underhåll samt utveckling och innovation vad avser arbetsmetoder och teknik. Osäkerheten om huruvida Trafikverket kommer att börja utföra underhåll i egen regi och i så fall i vilken omfattning, påverkar leverantörsmarknadens vilja att utveckla sin verksamhet i Sverige. Osäkerheten påverkar också viljan hos nya leverantörer att lämna anbud.

För att undanröja den osäkerhet som finns på marknaden i dag föreslås att riksdagen, bör klargöra marknadsförutsättningarna genom att ange vilka delar av järnvägsunderhållet som ska vara tillgängligt för leverantörsmarknaden respektive bedrivs i Trafikverkets egen regi. Vidare föreslås att Trafikverket bör:

- utveckla och tillämpa prestationsbaserade kontrakt så snart som möjligt och i nära samarbete med entreprenadföretagen
- i områden med bristande konkurrens tillämpa ett annat gränssnitt än i dag i förhållande till entreprenadföretagen, till exempel genom att ta större ansvar för planering och koordinering
- utveckla sitt arbete med upphandling, så att det blir möjligt att välja det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet i stället för det med lägsta pris
- tillsammans med andra infrastrukturförvaltare och entreprenadföretag ta ställning till om det finns behov att förenkla och tydliggöra de entreprenadjuridiska handlingarna för järnvägsunderhåll, vid sidan av gällande standardavtal.

Underhåll i egen regi för utvecklad förmåga

Konkurrensutsättningen av järnvägsunderhållet har inte lett till den effektivisering och innovation i underhållsverksamheten som var förhoppningen. Detta innebär dock inte en automatisk förbättring om verksamheten återförstatligas och drivs i Trafikverkets regi. Det finns däremot en stor utvecklingspotential i detta. Utvecklingsarbete i en underhållsverksamhet i egen regi skulle kunna påskynda och understödja den utveckling som krävs inom ett antal områden för att uppnå en mer robust anläggning utan att kostnaderna för underhållet ökar betydligt över tid. Viss underhållsverksamhet i egen regi krävs för att Trafikverket ska kunna vara en god beställare.

Trafikverket bör därför dels sköta den traditionella och löpande underhållsverksamheten i vissa områden, dels bedriva ett utvecklingsarbete i dessa områden. Effektivitetskraven i den löpande verksamheten ska vara minst desamma som för underhåll som bedrivs av externa aktörer, medan utvecklingsarbetet rimligen bör få kosta något mer i syfte att på sikt sänka kostnaderna för järnvägsunderhållet.

Etablering av underhåll i Trafikverkets regi

Trafikverkets underhållsverksamhet i egen regi kan byggas upp genom att kontrakt tas över av Trafikverket. Kontrakten tas över i takt med att de löper ut. Verksamheten byggs upp genom att Trafikverket tar över 3 geografiskt sammanhängande kontrakt från Infranord AB. Områdena i förslaget är belägna i Svealand och Norrland.

En maskinpool i Trafikverkets regi

Maskinparken som används vid järnvägsunderhåll i Sverige är gammal samtidigt som det finns behov att utföra åtgärder snabbare och till högre kvalitet. För att garantera tillgången till effektiva maskiner för järnvägsunderhåll bör Trafikverket därför utöka sin maskinpark med tyngre maskiner och fordon för järnvägsentreprenader för att i hela järnvägssystemet

- förbättra vinterberedskapen
- utveckla kris- och beredskapsfunktioner
- säkerställa att järnvägsanläggningen kan återställas effektivt efter omfattande olyckor och skador
- utföra arbeten i anläggningen snabbare och med högre kvalitet
- sänka etableringshinder för mindre och presumtiva leverantörer av basunderhåll
- vid behov säkerställa lokresurser avseende evakuering av passagerare och röjning av tåg ur funktion.

Mobilisering i järnvägsbranschen

Trafikverket har relativt långtgående möjligheter att samverka med branschen eftersom järnvägen är ett system som kräver samordnad planering och styrning. Myndighetens uppdrag och roll behöver dock konkretiseras för att åstadkomma starkare drivkrafter mot en mer robust och tillgänglig järnväg. Järnvägen och branschen står inför stora utmaningar i form av ökande volymer underhåll, svårigheter att rekrytera kompetens och en produktivitet i underhållet som behöver förbättras. För att möta dessa utmaningar pågår ett brett utvecklingsarbete, men där utredningen menar att det brister i genomförandet och att det går för långsamt. Följande föreslås:

- Trafikverket bör ta initiativ till att tillsammans med järnvägsbranschen arbeta för en kultur och för en vision om en störningsfri trafik.
- Regeringen bör ge Trafikverket ett sektorsuppdrag att i relevanta delar samordna järnvägsbranschen.
- Trafikverket bör inledningsvis få regeringens uppdrag att beskriva hur sektorsuppdraget skulle kunna utformas på kort respektive lång sikt.

Effekterna måste utvärderas

För att kunna bedöma effekt av givna förslag är det nödvändigt att etablera en modell för uppföljning och utvärdering. Nollläget måste beskrivas för de mätpunkter som kommer att användas.

Ansvariga

Patrik Widerberg Avdelningschef

Anna Bertilsson Direktör