

Karin Svensson Smith:

Järnvägen gör sig bäst som ett sammanhållet system.



SID 3

Stolpskott av Olauson

Regeringens utredare Erland Olauson har lämnat sin förslag om underhållet av järnvägen. Seko Infranord är kritisk till utredarens slutsatser.

– Olauson ser inte att det är avregleringen som skapat problemen, säger Håkan Englund, ordförande för Seko Infranord.

SID 4

3

krav på ett bättre järnvägsunderhåll

Trafikverket ska sluta upphandla järnvägsunderhåll, istället ska verket ansvara själva för underhållet. Alla järnvägare i Infranord förs över. Privatanställda järnvägare ska erbjudas anställning. Det kräver Seko Infranord.

SID 4

SPÅRFEL

En tidning från oss som jobbar på järnvägen

Nr 1/2020. Årgång 8. Besök oss på spارفel.se

Tågen ska fram

Intervju med Bengt Jäderholm, tidigare ställföreträdande generaldirektör på Vägverket, som har skrivit en rapport om hur underhållet av järnvägen kan få en ökad drift- och trafiksäkerhet

SID 2-3



Tågen ska fram – ny utredning

– Statens infrastrukturförvaltare Trafikverket handlar sedan dess bildande år 2010 upp allt underhåll av företag på marknaden. Bengt Jäderholm, som på uppdrag av Seko Infranord gjort en utredning om underhållet, menar att Trafikverket bör ha en egen organisation för det avhjälpande och löpande underhållet av järnvägen. Seko Infranords initiativ är ett försök att påverka den offentliga utredning som nyligen har presenterats.

Text: Mats Wingborg. Foto: Lennart Kjörling

Det var allianspartierna som drev igenom förändringen 2010, trots protester från S, V, MP och de fackliga organisationerna. Den dåvarande regeringen Reinfeldt menade att en ökad konkurrensutsättning skulle pressa kostnaderna och skapa ett mer effektivt underhåll. Tilltron till att marknaden skulle lösa alla problem var stor. Istället har det blivit tvärtom. Kostnaderna har stigit utan att effekterna av underhållet har blivit bättre.

För Seko Infranord har Bengt Jäderholm, tidigare stf generaldirektör och ekonomidirektör i Vägverket samt administrativ direktör i Banverket, gjort en utredning som både analyserar vad som har hänt och som presenterar förslag om vad som bör göras nu.

–Marknaden kan fungera och fungerar

bra i många sammanhang, men inte underhållet av järnvägen, säger Jäderholm.

Enligt Jäderholm finns flera orsaker till att marknaden visat sig vara olämplig.

–Vi har fått en uppdelning mellan å ena sidan en statlig förvaltning av järnvägen och å andra sidan entreprenörer som står för underhållet. Men dessa två aktörer har olika mål. Trafikverket ska värna de transportpolitiska målen, medan entreprenörerna ska sträva efter en vinst för företaget. Entreprenörerna tjänar mest pengar om de får rycka ut ofta och reparera akuta fel. De kan med andra ord till och med tjäna på att det löpande underhållet blir eftersatt.

Problemet som Jäderholm pekar på är att det är svårt att handla upp underhåll.

–Förvaltaren som beställer underhål-

FAKTA

I utredningen *Tågen ska fram* föreslår Bengt Jäderholm att:

- Personal bereds övergång till Trafikverket och tillgångar hos Infranord AB förs över till Trafikverket mot skälig ersättning. Infranord AB kan därefter likvideras.

- Trafikverket fullföljer sina åtaganden gentemot aktörer med vilka man tecknat baskontrakt.

- Trafikverket tar utföraransvaret för avhjälpande och löpande underhåll av järnvägen. Projektstyrt underhåll kan handlas upp.

- Trafikverkets egen underhållsorganisation konkurrerar inte med företag på marknaden.

- Rätlinjighet skapas mellan regelverk, styrning, incitament, investeringar och produktion.

- Ingen detaljerad beställare-/utförarmodell för styrning i Trafikverket, istället knyts förvaltning, tillsyn och underhåll av järnvägen till ansvarig person utifrån målen om driftsäkerhet och trafiksäkerhet.

- Huvuduppgiften ska vara avhjälpande och löpande underhåll med visst, sannolikt relativt begränsat, inslag av andra underhållsuppgifter för att få ett effektivt utnyttjande av resurser och kompetenser.

- Trafikverket bör vidare på begäran av infrastrukturförvaltare, som stöds av staten med garantier eller direkta bidrag, kunna åta sig underhållsåtgärder åt dessa till självkostnadspris.

let har svårt att bedöma kostnaderna och mängden av olika åtgärder som bör sättas in. Det gör det svårt att kontrollera och styra kostnaderna. Genom bolagiseringen har också förvaltarens kunskaper om anläggningen gradvis minskat och därmed förmågan att bedöma behovet av specifika åtgärder. Detta skapar en informationsmässigt obalans mellan aktörerna.

–Dessutom är det en ganska liten krets entreprenörer som håller på med avhjälpande och löpande underhåll av järnvägen. I stora delar av landet finns bara en aktör vid upphandling av baskontrakt. Det sätter marknaden ur spel.

Till följd av upphandlingar ökar transaktionskostnaderna. Det betyder att allt mer pengar används för att upphandla, teckna kontrakt, följa upp och kontrollera själva upphandlingarna och en minskad andel till underhållet. Ännu dyrare blir det när det uppstår tvister kring om kontrakten uppfyllts. Då försvinner ännu mer skattepengar, men inte för att betala dem som jobbar med underhåll utan för att finansiera juriststöd i tvister kring upphandlingar. De initiala vinster som gjordes i samband med konkurrensutsättningen har med råge gått förlorade.

Jäderholms konstaterar att när det ställs krav på att beställaren gör investeringarna i dyr järnvägsspecifik utrustning för underhållsinsatser och utbildning och när det ställs krav på långa avtalstider, då talar både praktiken och den ekonomiska teorin för



Tågen ska fram

Ett underhåll av järnvägen för ökad drift- och trafiksäkerhet



Läs Bengt Jäderholms rapport *Tågen skall fram* på sparfel.se/rapporter

från Seko Infranord

att detta underhåll bör utföras i egen regi. Marknaden klarar inte effektivt sin uppgift. Den konkurrensutsatta processindustrin, som också ska fungera dygnet runt och året runt, svarar själv för det löpande underhållet av sina kapitalintensiva anläggningar. Anläggningen är själva kärnan i verksamheten. Den kan inte skötas och underhållas av andra. Den måste man i alla avseenden ha kontroll över.

–Däremot är det lämpligt att upphandla projektstyrt underhåll som är tydligt avgränsat i tid och rum. Den projektstyrda verksamheten är lättare att hantera både för beställaren och entreprenören. Då är det också möjligt att kontrollera kostnaderna och resultatet.

Ett starkt argument för Jäderholms förslag är de faktiska konsekvenserna av bolagiseringen.

–Trots att kostnaderna för underhållet ökat från 2,8 miljarder kronor till 6 miljarder kronor mellan 2002 och 2014 har punktlighet och olyckor i samband med spårarbete varit oförändrade. Det gäller även om man tar hänsyn till trafikökningen.

Riksrevisionen har nyligen gjort en revision av Trafikverkets upphandlingar av basunderhållet på vägarna. I granskningen ingår de kontrakt som avslutades åren 2017 och 2018. Baskontrakten innefattar enligt Riksrevisionen en stor variation av olika arbeten som ska utföras där delar är svåra att överblicka och uppskatta. Leverantörerna har begränsade möjligheter att välja hur de

ska genomföra sitt uppdrag. Trafikverket tar generellt på sig risken för svårkalkylerade konton och de delar av anläggningen som är i dåligt skick, eftersom ett fast pris skulle innebära för stor risk för leverantören. Då används istället reglerbara mängder (löpande priser). Det gäller även entreprenader där det är svårt att ställa tydliga funktionskrav, vilket är en förutsättning för att kunna använda fast pris.

Granskningen visar att det genomsnittliga kontraktet ökade i kostnader med 41 procent. Samtidigt är avvikelserna i kostnader större för övrig drift och underhåll än för vinterunderhåll. Det gick emot det förväntade resultatet eftersom Trafikverket lyfte fram vinterunderhållet i form av snöröjning och halkbekämpning som den svåraste delen att uppskatta i förväg.

Det finns enligt Jäderholm anledning att tro att resultatet av den motsvarande granskning som Riksrevisionen för närvarande gör rörande järnvägsunderhållet kommer fram till ett likartat resultat.

Jäderholms förslag är att staten nu behöver ta tillbaka underhållet av järnvägen i egen regi, men att avgränsat och projektstyrt underhåll även i fortsättning kan handlas upp.

–Det skulle innebära en rejäl upprustning av det statliga underhållet. Den samlade kompetensen skulle öka och det skulle också underlätta en långsiktig planering av underhåll och investeringar.

info@sparfel.se

Trots att kostnaderna för underhållet ökat från 2,8 miljarder kr till 6 miljarder kr mellan 2002 och 2014 har punktlighet och olyckor i samband med spårarbete varit oförändrade.

Bengt Jäderholm, tidigare stf generaldirektör Trafikverket



OPINION

Löften är till för att hållas

I **valrörelsen 2014 lovade** både Socialdemokraterna och Miljöpartiet att underhållet av järnvägarna skulle tillbaka till offentliga. Erfarenheterna av den borgerliga regeringens konkurrensutsättning var tillräckligt tydliga. Det som skulle bli innovativt, flexibelt och effektivt visade sig resultera i motsatsen. Skötseln av järnvägen har efter upphandlingscirkusen blivit dyrare, sämre och lätt till säkerhetsrisker för både anställda och resenärer.

Ett annat löfte som avgivits från Socialdemokraterna och Miljöpartiet är Sveriges åtagande på FN:s klimatområde i Paris 2015; Att bli det första fossilfria välfärdslandet i världen. Fungerande tågtrafik är en grundbult i klimatarbetet. Ska flyg- och bilresolympen minska tillräckligt mycket ökar behovet av tågtrafik. Den stora ökningen av tågtrafik de senaste åren talar sitt tydliga språk; trots alla förseningar och allt strul vill människor åka tåg. För företag som vill visa sig fossilberoende är byte från lastbil till godståg ett måste.

Politiskt ansvar måste överordnas konkurrensutsättning

När detta skrivs har det under Corona-krisen blivit allmänt uppenbart vilka fördelar gårdagens Apoteksmonopol i statlig regi med krav på lagerhållning hade med ett uttalat ansvar för att tillgodose samhälleliga behov. Motsvarande resonemang kan tillämpas på att ha en sammanhållen organisation i offentlig regi för att utföra förebyggande och avhjälpande underhåll av järnvägen. Det övergripande ansvaret och kunskapen om vad som behövs samt förmågan att finnas tillhands när det behövs går inte att förena med att ett antal vinstdrivna företag som utförare.

Brist på kunskap leder till undermålig upphandling

I den nya utredningen om *Framtidens järnvägsunderhåll* (SOU 2020:18) konstateras att Trafikverket inte har koll på anläggningen vilket är grundläggande för att man ska kunna bedriva ett effektivt underhåll. När Trafikverket som beställare ska anlita entreprenörer för att utföra underhåll så måste man veta vad det är man beställer. Även den förra utredningen om järnvägsunderhåll *Koll på anläggningen* (SOU 2015:42) kom fram till att Trafikverket inte har tillräcklig kunskap om järnvägsanläggningen och det saknas en nationell plan för underhållet. Redan då borde regeringen ha avslutat upphandlingsexperimentet och tagit tillbaka underhållet i en sammanhållen och statlig regi.

Stoppa upphandlingscirkusen

När politiker konfronteras med uppgifter om de infrastruktur-fel som leder till försenade person- och godståg brukar svaret bli att vilja höja underhållsanslagen. Trots att kostnaderna för järnvägsunderhåll har tredubblats under 2000-talet är det färre arbetare ute i spåren och infrastruktur-felen har ökat. För att få maximal nytta av upphandlingspengarna bör administrationskostnaderna för upphandlingen och de privata bolagens vinster tas bort. Då kan det finnas utrymme för ett effektivt förebyggande underhåll som minimerar behovet av akuttryckningar när något går sönder.

Järnvägen är navet i ett hållbart transportsystem

Resenärerna ska kunna lita på tidtabellerna och näringslivet ska kunna veta att godset kommer fram i tid. Först sedan staten tog ett ansvar och byggde ut järnvägen för att fylla samhällets behov av utveckling kunde spårtrafikens stora förtjänster tillgodogöras. Järnvägen gör sig bäst som ett sammanhållet system. Då kan den liknas vid en symfoniorkester där de olika instrumenten kompletterar varandra, har samma noter och en dirigent som leder orkestern. Det är hög tid att regeringen ser till att Trafikverket återfår dirigentpinnen.

Karin Svensson Smith

Trafikpolitisk expert, tidigare riksdagsledamot, kommunalråd i opposition för Miljöpartiet i Lund



Förseningar och inställda tåg kostar samhället 5 miljarder kronor om året. Istället bör staten utföra järnvägsunderhållet i egen regi – så får vi en fungerande järnväg.

Våra krav på ett bättre järnvägsunderhåll:

- 1 Regeringen skall utfärda ett nytt regleringsbrev till Trafikverket där det framgår att

verket skall sluta upphandla järnvägsunderhåll och istället själv utföra underhållet.

- 2 Infranord AB med personal och maskiner samt befintliga kontrakt förs över till Trafikverket.
- 3 Alla privatanställda järnvägare som utför basunderhåll skall erbjudas anställning i Trafikverket.

Vi järnvägare har inte glömt statsministern Stefan Löfvens vallöfte:

”Det låter som en dröm, men kan bli verklighet. Vi tänker förstatliga järnvägsunderhållet.”

Infria vallöftet nu!

Håkan Englund: ”Olauson ser inte att det är avregleringen som skapat problemen”

– **Det stora felet med** den nya offentliga utredningen om järnvägsunderhållet är att den helt bortser från vad som är det största problemet. Utredaren Erland Olauson ser inte att det är avregleringen som skapat det svårigheter vi har idag. Underhållet har blivit tre gånger så dyrt, men effektiviteten har inte alls ökat



Håkan Englund, ordförande Seko Infranord

i samma utsträckning. Orsaken är att det är olämpligt att låta marknaden styra underhållet, säger Håkan Englund, ordförande för Seko Infranord.

Håkan Englund är djupt kritisk till den nya offentliga SOU-utredningen om järnvägsunderhållet och menar att den är full av flokler.

– Den går inte till botten med frågorna.

Samma svårigheter som vi har idag skul-

le kvarstå om utredningens förslag genomfördes.

I vissa fall pekar också utredningen, enligt Håkan Englund, i fel riktning.

– Det handlar bland annat om förslaget att staten ska stå för investeringar i dyra spårgående maskiner även när olika privata aktörer är utförare. Det skulle förvandla staten till en städgumma för marknaden. Staten skulle få ta ansvaret, men privata aktörer skulle få ta hand om vinsterna.

FAKTA

Centrala förslag i utredningen Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18) jämfört med tidigare löften

Statsministerns vallöften februari 2014:

- ”Föra in Infranord som en underhållsdivision i Trafikverket så att detta verk kan utföra Järnvägsunderhåll i egen regi”.
- ”Upphöra med upphandlingar av Järnvägsunderhåll från Trafikverket som berör den dagliga driften.”
- ”Låta befintliga kontrakt med privata underhållsentreprenörer som har basentreprenader löpa ut sin nuvarande kontraktstid, för att därefter Trafikverket själv utför Järnvägsunderhåll.”

Utredaren förslag:

- Öka konkurrensen för basunderhåll så att mindre företag och utländska företag kan kontraktera basentreprenader. Metoderna för ökad konkurrens innebär att Trafikverket tar över risker som normalt brukar ligga hos en entreprenör. Skarpa förslag är:
- Trafikverket tar över delar av produktionsplanering från bolagen.
- Att basentreprenaderna styckas upp i mindre geografiska områden eller handlas upp tekniskt.
- Trafikverket skaffar egen maskinpark som hyrs ut till bolagen
- Ett fåtal områden skall Trafikverket bedriva underhåll i egen regi, detta kommer att maximalt beröra 10–20 procent av landets trafikanter
- Trafikverket skall stärka sin kunskap om anläggningen och bedriva produktivitetsutveckling.

När underhållet ska skötas under press försämras arbetsmiljön för lokförare

– När företag som ansvarar för underhållet pressar den egna personalen blir arbetsmiljön farlig, säger Linnea Garli som arbetat som lokförare sedan 2009.

Linnea Garli kör persontåg som utgår från Stockholm. Tågen kan sedan gå till platser som Göteborg, Karlstad, Sundsvall eller Falun. Det är inte ovanligt att hon passerar sträckor där det pågår banarbeten. Ibland kan det handla om större arbeten på dubbelspår, då ett helt spår är avstängt. Alla tåg i båda riktningar får då samsas på det andra spåret. I andra fall kan det vara små arbeten där bara ett par personer är ute för att göra ett mindre underhåll. Periodvis är trafiken helt avstängd, som till exempel vid arbetet med den så kallade ”getingmidjan” söder om Stockholm.

När tåg passerar områden där det pågår banarbete ska det finnas en så kallad tågvarnare som signalerar till dem som utför arbetet att det kommer ett tåg.

– Det som oroar mig är om personalen i spåret är stressade. Det handlar om sekunderna från det att tågvarnaren ser tåget tills dess att spåret ska vara utrymt. Det ska därför inte mycket till för att tågen ska komma mycket nära de som arbetar med underhållet, utan att jag som lokförare kan göra någonting. I värsta fall kan det hända olyckor.

Linnea Garli stryker under att pressat underhåll och pressade utbildningar både är farligt för dem som utför underhållet och en fråga om arbetsmiljö för dem som kör tågen.

– Många lokförare har varit med om påkörningar av personer. Efter en sådan händelse kan man få starka stressreaktioner av att se människor och rörelser i spårområdet. En lokförares upplevelse av att någon hunnit ur spår ”i tid” överensstämmer kanske inte med de snäva regler som finns, utan istället kan det kännas som om det var mycket nära ögat.

Det värsta har också hänt, att personer som arbetar i spåret blivit påkörda.

– Det är min mardröm, att köra på en annan järnvägare.

Att tågtrafiken drabbas av förseningar kan vara vardagsmat, men som lokförare är det



FOTO: LENNART KJÖRLING

Det som oroar mig är om personalen i spåret är stressade. Det handlar om sekunder från det att tågvarnaren ser tåget tills dess att spåret ska vara utrymt.

Linnea Garli, lokförare



ofta svårt att veta om orsakerna är just bristande underhåll, säger Linnea Garli.

– Det kan vara växelfel, ”dåligt spårläge” eller att kontaktledningen rasat ner. Det senare kan ha en uppenbar orsak, såsom fallande träd. Men hur ska man som lokförare veta när det inte finns något så tydligt att peka på? Kan det som gått sönder handla om dåligt underhåll av fordon eller infrastruktur?

Även om lokförare inte alltid vet vad felen orsakats av blir konsekvenserna tydliga.

– Värst är när många passagerare blir sittande under en längre tid i ett tåg, särskilt om det blir strömlöst. Sådant drabbar förstas resenärerna och personalen som jobbar ombord värst. Det kanske inte finns mat, folk vill veta vad som händer men det är väldigt svårt att svara när inga prognoser finns eller ändras hela tiden, och vad ska man göra vid eventuella sjukdomsfall?

Några gånger har Linnea Garli varit med om det blivit väldigt omfattande uppehåll i tågtrafiken.

– Som när en kontaktledningsbrygga rasade ner i Karlberg i Stockholm för några år sedan. Då blev det totalstopp i trafiken för all trafik norrut. Det hela reparerades, men dagen efter for den ner igen, säger Linnea Garli.

CITAT

Mats Hulth: Riv upp beslutet om en privatisering av järnvägsunderhållet

Socialdemokraten Mats Hulth var den sista ordföranden i Banverket som lades ner 2010. Idag tycker han att staten fattade två felaktiga beslut under hans period som ordförande.

– För det första drog man ner anslagen. För det andra privatiserades verksamheten. Det gjorde att verksamheten både dyrare och sämre. Idag borde man riva upp det beslutet.



Mats Hulth, ordförande Banverket 2009–2012

Moderaten Ulf Adelsohn: Järnvägen har blivit en lekstuga för politiker

– Järnvägen har varit en lekstuga för politiker i 25 år. Avregleringen orsakade tågkaoset. De vinster som en gång fanns kunde ha använts för att satsa på underhållet. (Citat av Ulf Adelsohn, *Spårfel* 2016.)

– Vi har Europas bästa ekonomi och Europas sämst underhållna järnvägar. (Citat av Ulf Adelsohn, *SvD* 2011.)



Ulf Adelsohn, partiledare Moderaterna 1981–1986, ordförande SJ 2001–2011



Spårfel.se

5 miljarder kronor om året. Det är vad förseningar och inställda tåg kostar samhället. För de pengarna skulle man kunna betala 10 000 banarbetares lön under ett år – och få en fungerande järnväg för alla. Lektugan måste upphöra – förstatliga underhållet! Läs mer på sparfel.se

Spårfel ges ut av Seko Infranord. Ansvarig utgivare: Håkan Englund. Redaktion: Johnny Nadéus, Petter Evertsén, Mats Wingborg. Grafisk form: Petter Evertsén. Omslag: Lennart Kjörning. Tryck: XXX.



Följ oss i sociala medier
facebook.com/sekosparfel