Pressmeddelande
2017-03-08

## Obesvarade frågor kring framtidens järnvägsunderhåll

**Fredag 24 februari kom Trafikverkets svar på regeringens uppdrag om att utreda järnvägsunderhållets organisering. Svaret kom i form av en rapport. Enligt Strukton Rail, som är Sveriges största privata företag inom järnvägsunderhåll, kan regeringsuppdraget innebära vissa möjligheter, men framför allt bromsar det järnvägens utveckling och flyttar fokus från kärnfrågan - att Trafikverket behöver stärka sin roll som beställare av järnvägsunderhåll.**

Regeringens uppdrag innebär bland annat att Trafikverket ska bedriva järnvägsunderhåll i egen regi, som ett pilotprojekt i 2-4 geografiska områden. Trafikverket föreslår att pilotprojektet organiseras inom en separat enhet för att kunna jämföra kostnader och kvalitet på ett rättvist sätt. Robert Röder, vd Strukton Rail, menar dock att en sådan jämförelse blir omöjlig på detaljnivå.

‒ Det är för många parametrar som skiljer sig åt, därför tror jag inte en jämförelse mellan konkurrensutsatt underhåll och underhåll i Trafikverkets regi kommer att ge de svar som regeringen söker. Fokus borde istället vara att stärka Trafikverkets roll som beställare och kravställare för järnvägsunderhåll. Trafikverket behöver ha en god bild av underhållsbehovet för att kunna prioritera rätt när de planerar och beställer underhållsinsatser. Trafikverket och underhållsföretagen har kommit långt i sitt samarbete. Resultaten ser vi successivt men när vi byter riktning för underhållet så bromsar det utvecklingen, säger Robert Röder.

En annan fråga gäller personalresurserna som behövs till Trafikverkets pilotprojekt. Idag har järnvägsbranschen ett underskott på kvalificerad arbetskraft vilket hotar planerade järnvägsarbeten, samtidigt som pilotprojekten kräver sitt.

‒ Jag förutsätter att regeringens uppdrag inte innebär att Trafikverket och järnvägsbranschen ska konkurrera om samma kvalificerade arbetskraft. Vi har ett gemensamt mål om att bygga en hållbar järnväg, en dragkamp om resurserna vore självklart olycklig för järnvägens utveckling. Om Trafikverkets pilotprojekt däremot öppnar för nya arbetstillfällen så kan det ge positiv effekt för järnvägssektorns kompetensförsörjning och för samhället, menar Robert Röder.

I Trafikverkets rapport beskrivs ett alternativ till pilotprojekten, som innebär att Trafikverket tar över 10 procent av järnvägsunderhållet i en permanent lösning. Enligt förslaget ska övriga 90 procent fortsätta att upphandlas i konkurrens på samma sätt som idag.

− Vi tolkar tioprocentsförslaget som att Trafikverket vill utvecklas i beställarrollen och skapa en stabilare situation på järnvägsmarknaden. Just nu bidrar det alternativa förslaget mest till förvirring kring var besluten om järnvägsunderhållet hör hemma, avslutar Robert Röder.

FAKTA: Sommaren 2016 fick Trafikverket regeringens uppdrag att utreda möjligheterna att öka kontrollen över järnvägsunderhållet. Uppdraget fördelades på tre områden: besiktning och leveransuppföljning av järnvägsunderhåll, utförande av järnvägsunderhåll i egen regi i 2-4 geografiska områden, samt statligt ägande av maskiner som är strategiskt viktiga för ett fungerande järnvägsunderhåll. En första delrapport om besiktning och leveransuppföljning lämnade Trafikverket till regeringen i januari. Slutrapporten som lämnades 24 februari beskriver hur Trafikverket planerar att genomföra deluppdrag 2 och 3.