

Sammanfattning från BBT paneldiskussion på CIR-dagen

Datum: 2024-01-30

Moderator: Mario Plos (Trafikverket)

Panel: Morgan Johansson (Norconsult), Peter Simonsson (Ramboll), Helen Broo (Skanska), Hans Petursson (Trafikverket)

Paneldiskussionen består av frågor kopplat till BBT arbetssätt och forskning.

Del 1: Arbetssätt

Fråga 1: Vad tycker ni om det nya arbetssättet? Är det något du saknar?

- MJ: De föreslagna förändringarna är rimliga. Tiden för genomförandet verkar vara för kort.
- HB: Trafikverkets mål "ett framtida transportsystem utan påverkan på klimat, miljö och natur" som beskrivs i Trafikverkets Fol-plan är ett orimligt mål (på ett eller annat sätt kommer man påverka miljön). Mål ska vara rimliga att nå.
- BBT svar på ovan: Detta ska nog snarare ses som en vision och inte ett definitivt mål. Det finns specifika mål för Trafikverkets klimatpåverkan och de är: "Klimatpåverkan av byggande, drift och underhåll ska, jämfört med 2015, minska med 15 procent för entreprenader som avslutas 2020–2024, 30 procent för entreprenader som avslutas 2025–2029 och 50 procent för entreprenader som avslutas 2030–2034".
- PS: Jäv- och implementeringsfrågorna är viktiga att ha med sig.
- Publik: Kopplat till jäv: Vi är inte bra på jäv i vår sektor. Vi favoriserar våra favoritämnen, -material och -skolor.
- Publik: Meningen "Hantering av jäv måste ske enligt de regler Trafikverket tillämpar." bör vi tänka över och eventuellt göra om. BBT påstås vara "branschens utvecklingsforum", men det är Trafikverket som väljer alla projekt. Är det då verkligen "Branschens utveckling" och inte Trafikverkets utveckling?
- BBT svar på ovan: BBT-projekt måste även söka medel från andra i branschen då BBT bara finansierar ett projekt till max 60%. På så sätt måste även branschen vara med, och på så sätt är det inte bara TRV som styr.
- MJ: Kopplat till ovan: Det är dock rimligt att Trafikverket väljer vilka projekt som Trafikverkets pengar ska användas i.
- PS: Trafikverkets jäv-regler och lagstiftningen på området är generellt väldigt hård. BBT hanterar frågan om jäv under beredningsprocessen genom att ha teknikspecialister från Trafikverket i forskningsrådet som utvärderar projektidéer och projektspecifikationer för att i största möjliga utsträckning undvika jäv och misstankar om jäv. Det går inte att undvika jäv enligt Trafikverkets regler då branschen är liten. Om reglerna för jäv ska följas slaviskt så kan tex inte Mario arbeta med BBT då han kommer från en tjänst på Chalmers.

Fråga 2: Vad tror du är den största utmaningen med det nya arbetssättet? Något som behöver justeras?

- HB: Tiden går ganska fort. Det kan finnas utmaningar med att hinna med allt i årshjulet (arbetsmoment som kan dra ut på tiden mm).
- MJ: Utlysningen ligger nu i maj om man kollar på årshjulet. Där kan det finnas problematik för forskarna att hinna skriva och skicka in sina projektskisser då perioden sammanfaller med semestertider. (De får ca 3 veckor på sig att skriva ihop förslaget innan det ska vara inne

innan semestern). Även perioden för beslut kopplat till skisserna blir kort. Det skulle därför vara bra att flytta utlysningen till början av maj eller till april.

- PS: Svar på ovan: Det blir dock svårt att hinna uppdatera utlysningen från styrelsemötet i februari/mars. Det mötet hade i så fall behövt flyttas bakåt. Ett annat sätt är att ha två utlysningar per år för att få bättre snurr på hjulet och inte behöva vänta 1 år till nästa chans om man skulle ha missat något vid sin ansökan. Detta skulle dock innebära mer jobb för BBT-kansliet.
- MJ: Svar på ovan: Det är dock en bra förändring att man bara behöver skicka in en skiss i första skedet. Då kan man senare göra ändringar om man skulle ha missat något.
- Publik: Kopplat till ovan: Bra att man bara behöver skicka in en skiss först. Bra att skisserna börjar i augusti så det följer samma takt som studierna och doktoranderna.
- Publik: Finns det krav på när BBT-projekt måste komma igång i och med att pengar inte kan flyttas mellan åren. Kommer projekten inte igång i tid påverkar det mängden projekt som kan komma igång året efter.
- BBT svar: Målet är att beslut om finansiering ska kunna tas av Trafikverkets Fol-portföljer i slutet av januari (senast i slutet av februari). Det finns alltid möjlighet att ändra ett projekts budget, t.ex. vid förseningar, om man flaggar för det i god tid. Då kan man t.ex. flytta projektets pengar får innevarande årsbudget till nästa årsbudget. Trafikverket har då möjlighet att omfördela mellan projekt i den Fol-budgeten. Om önskan om omfördelning kommer för sent på året så finns inte den möjligheten. Detta är anledningen till att BBT kräver tertialrapportering och inte bara en årsrapportering.

Del 2: Forskning

Fråga 3: Vad tycker du om BBT:s innehåll och vad bör ingå?

- MJ: Det vore bra att ha med hur man får den befintliga infrastrukturen att hålla längre. Hur ökar man livslängden?
- HB: Arbetsmiljö, säkerhet och rättvisa. Hur vi arbetar och projekterar för att förbättra arbetsmiljön och säkerheten på en byggarbetsplats. Det sker fortfarande allt för många arbetsplatsolyckor.
- PS: Man bör även kolla på arbetsmiljön vid inspektion och underhåll. Samt att man bör ha med livscykelkostnad, klimatpåverkan och produktivitet.
- HP: Kompetensförsörjning så vi klarar av omställningen. Detta ingår i ett av Trafikverkets mål för forskningen.
- Publik: Geohydrologi är ett ämne som påverkar miljö/klimat och bro/tråg, men det finns ingen forskning på ämnet. Det är därför ofta dåliga underlag vilket är dåligt då geohydrologi är kostnadsdrivande och påverkar miljön. Det verkar hamna mellan stolarna.
- BBT: Svar på ovan: Geohydrologi bör eventuellt ligga i BIG, alternativt att det behövs samverkan mellan BBT och BIG.
- HB: Hur tar vi in digitalisering och ny teknik. Samt implementering av forskning.
- BBT: Svar på ovan: BBT har inget mandat för implementering, men BBT jobbar med den frågan genom ändrade arbetssätt. Genom att Trafikverket är mer engagerat i projekten förväntas man ha bättre möjligheter att se vad nästa steg är efter ett avslutat BBT-projekt och hur implementeringsarbetet kan bedrivas. BBT ska även arbeta för att i större utsträckning nå ut med resultaten till konsulter och entreprenörer.
- Publik: Provning av verkliga konstruktioner till brott. I Sverige river vi lite för lätt och vi tror att konstruktionen är sämre än vad den är. Många broar klarar sig nog längre än vad konsulten räknar. När en bro ska rivas bör en forskningsgrupp tas in för att forska på bron istället för att riva den på det billigaste sättet.
- Publik: Några exempel på områden som behöver utvecklas/förbättras: arbetsmiljö, byggfel, säkerhetsfaktorer, spara material, koldioxidbudget. Pressade tidplaner bidrar till ökat slarv. Här kan man även minska mängden material.

- Publik: Det finns ett stort intresse för användning av AI och drönare för mätning och inspektion. Ett nästa steg är drönare som utför arbete som t.ex. injekterar brosprickor?
- Publik: Det är i projekteringsstadiet den riktigt stora inverkan på miljöpåverkan kan ske med rätt val i de tidiga skedena.

Fråga 4: Hur kan vi (branschen/Trafikverket/akademien) bidra till att forskningsresultaten kommer till större nytta?

- MJ: Krav på att skriva tydliga och enkla rapporter efter ett avslutat FoU-projekt som kan sammanfatta en avhandling, då skulle det nog vara lättare för branschen att ta till sig forskningen.
- Publik: Svar på ovan: Denna rapport kanske ska tas fram av en referensgrupp som kan sammanfatta och anpassa rapporten till allmänheten och branschen. Samt att referensgruppen kan fånga branschens perspektiv. En forskare som har varit fokuserad på ett specifikt område länge är inte rätt person att beskriva hur forskningen kan användas. Det perspektivet finns i referensgruppen. Implementeringsförslag bör även ges. Rapporten bör vara en sammanfattning av projektet på ca 15 sidor skriven på svenska.
- Publik: Handledarna (TRVs handläggare?) måste få mer tid av chef för handledarjobbet. Prioriteringsfråga.
- PS: Ta hand om resultatet. Satsar man pengar på forskning vill man ta del av resultat och implementera. Företag som är med och finansierar bör ha större intresse att implementera resultaten. Projekten bör även ta större ansvar för att implementera resultat.
- MJ: Kopplat till ovan: Trafikverket måste ta in resultat från forskning i regelverk. (Implementera resultat)
- HB: Trafikverket bör ha en tydlig röd linje i utlysningar över tid (inte vända kappan efter vinden) så att forskarna kan följa utvecklingen. På så sätt kan forskarna förbereda forskningsförslag i förväg innan utlysningen offentliggörs.
- PS: Kopplat till ovan: Tidigare har BBT fokuserat på olika områden varje år, men det kom inte in tillräckligt med passande projekt.
- Publik: Fler EU-projekt. Andra länder har antagligen samma problem som vi har.