

INFRANORD, Remissvar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Till:

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till: i.transport@regeringskansliet.se

Infranord har mottagit Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 och önskar lämna följande synpunkter. Infranord fokuserar på de områden som påverkar förutsättningar för ett väl fungerande järnvägsunderhåll samt frågor då underhållsarbetet kräver god samverkan med andra aktörer för ett effektivt och väl fungerande järnvägssystem.

Övergripande

Infranord noterar att jämfört med den gällande plan (2018–2029) innebär anslagen för vidmakthållande av väg och järnväg en ökning med 13 respektive 25 procent. Detta är bra om dock lång ifrån tillräckligt.

Underhållet av Sveriges stambanor har försumrats sedan mitten av 1900-talet. En omständighet som förklaras av att bilen och därför vägar prioriterats alltsedan efterkrigstiden och att det därjämte gjorts stora satsningar på att utveckla flyget.

Som en konsekvens har anslagen till järnvägen sedan decennier varit otillräckliga och inte stått i proportion till behoven vilket skapat stor och en sedan lång tid ständigt växande underhållsskuld.

Detta förhållande har varit känt under lång tid och omtalas redan i regeringens proposition inför 1988 års trafikpolitiska beslut. De satsningar som gjorts på järnväg sedan dess har varit av godo men inte i närheten av att åtgärda rotproblemet; en i betydande delar gammal, avsevärt sliten och därtill extremt belastad anläggning.

För att nå uttalade mål så som ett väl fungerande och stabilt järnvägssystem med bättre punktlighet behöver denna stora underhållsskuld regleras. Först då kan järnvägsunderhållet bli planerbart och därmed också ekonomiskt förutsebart. Ett väl fungerande, planerbart järnvägsunderhåll är en förutsättning för ett stabilt järnvägssystem och bättre punktlighet.

För att målen ska nås behövs en betydande ökning av anslagen. Den nu föreslagna nivån kommer inte att medge en minskning av underhållsskulden, istället kommer nedslitningen av järnvägsanläggningen att fortgå, med fortsatt instabilitet i järnvägssystemet.

Planering för införande av ERTMS, European Rail Traffic Management System

För att bibehålla planerbarhet, säkerhet och kostnadseffektivitet är det högst angeläget att en genomarbetad tidplan för införande av ERTMS fastställs. Det är

Infranords uppfattning att en tidplan bör arbetas fram tillsammans med, och med hänsyn tagen till förutsättningar och villkor för, berörda aktörer.

Den europeiska järnvägssäkerhetsstandard som är under införande, ERTMS, består av kontrollsystemet ETCS, European Train Control System, och radionätet GSM-R.

Enligt EU-krav ska införande av ERTMS ske till 2030 på stomnät och till 2050 på övriga nät. ERTMS planeras vara infört på hela det svenska järnvägsnätet 2040–2045 varav det svenska stomnätet har ett planerat införande kring år 2040. Som en jämförelse planerar Norge att införa ERTMS på sitt stomnät till 2025 och hela nätet till 2034.

Trafikverket uppger att inom ramen för branschsamverkan har fjorton transportsträckor med både person- och godstrafik pekats ut som viktiga. (sid 87) Av dessa har fyra pekats ut som särskilt samhällsekonomiskt viktiga:

1. Luleå–Boden–Riksgränsen
2. Hallsberg–Luleå
3. Stockholm–Göteborg
4. Stockholm–Malmö

Vad avser införande av ERTMS på de fyra sträckor som pekats ut som särskilt samhällsekonomiskt viktiga anges att mycket av reinvesteringsbehovet i signalsystemet kommer att hanteras genom införandet av ERTMS, som planeras ske sent under planperioden eller efter planperioden, dvs efter 2033. (sid 87-88)

Skrivningen ger intryck av att verket avser skjuta fram ERTMS-utbyggnaden från 2028 och framåt och att stora delar inte kommer att genomföras alls under planperioden.

Samtidigt bedömer Trafikverket: "att fordon efter 2029 måste vara utrustade med ERTMS ombordutrustning för att kunna trafikera den järnvägsinfrastruktur som Trafikverket förvaltar." (sid 138)

Det är högst angeläget att en tydlig och transparent plan för införande av ERTMS presenteras så snart som möjligt. Lika angeläget är att berörda aktörer gemensamt planerar för att möta de effekter som uppstår vid ett så långt utdraget införande av ERTMS. Om Trafikverket avser att skjuta på den totala utbyggnaden av ERTMS fram till 2045 eller senare bör ett krav på installerad ombordutrustning skjutas fram för att ligga i tidsmässig linje med planen för införandet av ERTMS. Att ställa krav på ombordutrustning redan 2029 innebär massivt ökade investeringskostnader på mycket kort tid, samtidigt som järnvägsnätet endast kommer att ha öar där ERTMS är infört. Det är också angeläget att vid planering ta hänsyn till de överflyttningar som kommer att krävas då ERTMS och relaterad teknikutveckling vidareutvecklas, som exempelvis överflyttning från nuvarande radionät GSM-R till FRMCS, Future Railway Mobile Communication System, och komplettering av GSM-R för konvertering till FRMCS.

Idag ägs närmare hälften av järnvägssystemets fordon av entreprenörerna. Större delen av dessa dragfordon saknar tågskyddssystem varför ett krav på ETCS-utrustning innebär att de från 2029 inte kommer att kunna användas. Ett betydande antal av fordonen saknar förutsättningar att byggas om men har flera års god funktionalitet i nuvarande standard. En god planering för utfasning av

äldre fordon jämte nyanskaffning av ETCS-utrustade fordon kommer att ge en lägre kostnadsbild och högre effektivitet. Båda önskvärda för ett väl fungerande och kostnadseffektivt järnvägsunderhåll.

Utbildning/Kompetens

Infranord stödjer förslaget att inrätta en utbildningsenhet eller branschskola. En sådan bör vara fristående och ägas gemensamt genom aktiebolag eller stiftelse av utbildningarnas avnämare (infrastrukturägare, branschaktörer).

Transportmyndigheten bör utgöra tillsynsmyndighet.

Bransch och myndigheter verkar på flera sätt för att öka attraktiviteten och säkra kompetens. Brist på kompetens är en utmaning inom järnvägssektorn och för ett väl fungerande järnvägsunderhåll. I Trafikverkets förslag hänvisas till förslag presenterade i 2021:220, Trafikverket, Kompetensförsörjning i infrastrukturbranschen – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. (sid 209) Där föreslås att en branschskola inrättas och att denna placeras hos Trafikverket.

En utbildningsenhet/branschskola kan ge stora värden då utbildning vid sidan av kunskapsutveckling och kompetenslyft också kan bidra till rekrytering och en attraktiv arbetsmarknad. Infranord ser dock en stark farhåga med att placera en sådan hos Trafikverket. För att åstadkomma de olika slag av värden som ett inrättande av en utbildning kan ge bör en sådan placeras fristående från en statlig myndighet eller verk. Därtill har olika aktörer olika krav, vilket bättre kan tillgodoses genom samverkan.

Utveckling av produktivitet, innovation i bygg- och anläggningssektorn

Infranord stödjer nationella planens ambitioner avseende utveckling av produktivitet samt innovation i bygg- och anläggningssektorn. Det är dock av vikt att Trafikverket tydliggör vad verket menar med begreppet innovation, på det att järnvägssystemet aktörer kan planera för och verka i en gemensam riktning.

Trafikverkets förslag beskriver en ambition om en fortsatt utveckling av produktivitet samt innovation i bygg- och anläggningssektorn. Detta ska till exempel ske genom att i ett antal utpekade nybyggnads- och underhålls-entreprenader genomföra olika typer av innovationsupphandlingar för att på så sätt pröva olika affärsupplägg och gränssnitt mellan beställare och utförare samt ge incitament att investera i nya tekniska lösningar. Detta är av godo, men för att undvika en osund konkurrens, risk för subjektiva upphandlingsvärderingar och/eller mellan upphandlingarna varierande prisbilder förutsätter denna ambition att verket förtydligar vad som det avser med 'innovation'. (Sid 12 och 202).

Inom ramen för innovationsutveckling bör Trafikverket särskilt utveckla så kallad samverkansentreprenad. Också vad gäller produktivitetsutveckling och innovation önskar Infranord understryka vikten av samverkan. Goda resultat kan uppnås genom att Trafikverket driver utvecklingsprojekt i samverkan med entreprenörerna för att testa ny teknik, förslagsvis inom entreprenadformen samverkan hög, dvs med full transparens och så kallade öppna böcker. Innovationen samverkansentreprenad bör också utvecklas med syfte att minska kostnader, korta tider mellan planläggning av färdig anläggning samt utveckla kompetensen hos inblandade parter.