

Carl Björklund, trafikstrateg
0451-28 85 74
carl.bjorklund@skanetrafiken.se

YTTRANDE

Datum 2020-08-28
Ärendenr 2020-POL000353

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Remiss: Betänkande om framtidens järnvägsunderhåll

Infrastrukturdepartementet dnr I2020/01030/TP

Region Skåne har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat betänkande och önskar framföra kommentarer enligt nedan.

Inledning

Region Skåne är regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län, vilket innebär det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken. Region Skåne har också ett samordnande ansvar för Skånes utveckling, enligt Lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i vissa län. Detta ansvar innebär att utarbeta och fastställa en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna samt att upprätta och fastställa planer för regional transportinfrastruktur.

I beredandet av detta remissvar har Skånetrafiken och Avdelningen för Regional utveckling deltagit.

Betänkandet i korthet

Betänkandet handlar om hur ett möjligt överförande av delar av basunderhåll för järnvägen kan ske till Trafikverkets organisation, vilka kriterier som bör ligga till grund för urvalet samt lämna förslag på funktioner, volymer och geografisk spridning för att utföra banunderhållet på en handfull sträckor i Trafikverkets egen regi. Betänkandet handlar också om frågor som uppföljning av kvalitet och kostnader, hur Trafikverket kan stärka sin roll som beställare av basunderhåll samt frågor relaterade till de nämnda ämnena såsom resursbehov, produktionsplanering, marknadsförutsättningar, nödvändiga åtgärder m.m..

Utgångspunkten för utredningsarbetet har varit 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. Utredarens avsikt är att förslagen som presenteras i betänkandet ska bidra till målpuppfyllelsen.

Betänkandet föreslår att Trafikverket i vissa geografiska områden ska sköta den traditionella och löpande underhållsverksamheten av järnvägssystemet i egen regi samt även bedriva ett utvecklingsarbete i dessa områden. Avsikten med betänkandets förslag är att Trafikverket som infrastrukturförvaltare kan utveckla och stärka sin kontroll av järnvägsunderhållet vilket i sin tur avser leda till ett modernt, mer effektivt järnvägsunderhåll för framtidens tågtrafik. Därigenom avses förslaget bidra till en mer robust och tillgänglig järnvägsanläggning till nytta för resenärer och köpare av godstransporter.

För att slutligen kunna svara på om etableringen av en verksamhet i Trafikverkets egen regi och ett förändrat gränssnitt gentemot entreprenadföretagen (det vill säga affärsformen) gett de önskade effekterna föreslår utredaren att det etableras en genomarbetad modell för uppföljning och utvärdering. Utredaren menar att detta bör ske redan innan förändringen påbörjas, eftersom utgångsläget måste beskrivas för de faktorer som utvärderas.

Region Skånes synpunkter

Region Skånes sammanfattade synpunkter:

- Fungerande underhåll av banorna är mycket viktigt för den regionala tågtrafiken, särskilt i storstadsregioner.
- Vår erfarenhet är att när Trafikverkets beställare har haft god kunskap om underhåll så har också underhållet genom entreprenörer fungerat bättre.
- Att utveckla Trafikverkets kunskap och kompetens i underhållsfrågor är nödvändigt.
- Det är viktigt att stärka kunskaperna kring underhållsplanering i alla berörda delar av Trafikverket, inte bara den del som beställer basunderhållet.
- Vi har inga synpunkter på exakt hur Trafikverket ska utveckla och stärka sin kontroll av järnvägsunderhållet, och har inget att invända om det sker genom att Trafikverket utför underhåll i vissa geografiska områden i egen regi.

Region Skånes synpunkter

Region Skåne har följande synpunkter på betänkandet:

Region Skåne anser att ett förbättrat basunderhåll av järnvägen är av yttersta vikt för att transportsystemet ska kunna uppfylla de transportpolitiska målen, och för att nå klimatmålet för transportsektorn. Region Skåne instämmer i att god kunskap om anläggningen och dess olika komponenters tillståndsutveckling och funktion är avgörande för att Trafikverket effektivt ska kunna planera och utföra järnvägsunderhåll samtidigt som störningar på tågtrafiken minimeras.

Skånes beroende av fungerande järnväg för en hållbar utveckling

Region Skåne har som mål att 40% av alla motoriserade resor i Skåne ska ske med kollektivtrafik senast 2040. En viktig faktor som identifierats för att åstadkomma detta är att öka andelen kollektivtrafik i de starka stråken där många reser till, från och mellan de stora orterna i Skåne. I flertalet av dessa starka stråk är järnvägen

viktig då resandeströmmarna är så stora att kapaciteten endast kan åstadkommas på ett hållbart sätt med tågtrafik.

Skåne är den storstadsregion i Sverige som kör mest regional tågtrafik och kollektivtrafiken i Skåne är därmed mycket beroende av Trafikverkets banor och att de fungerar. Region Skånes förvaltning Skånetrafiken, som ansvarar för den allmänna kollektivtrafiken i Skåne, har många erfarenheter av de konsekvenser som drabbar tågtrafiken och resenärerna när underhållet brister. Region Skåne vill därför framhålla vikten av bra järnvägsunderhåll för den regionala tågtrafiken, som står för ett långt större resande än den långväga tågtrafiken.

Skåne är en viktig transitregion för godstransporter. Samtliga godstransporter på tåg från Sverige till Kontinentaleuropa går via antingen Öresundsbron eller hamnarna i Ystad och Trelleborg. Mycket gods till och från kontinenten går dock med lastbil och även då till stor del via Skåne på de stora motorvägarna E22, E4 och E6. För att nå såväl de regionala och nationella som europeiska miljö- och klimatmålen behöver mer gods transporteras på järnväg. Region Skåne har som mål att endast 40 % av godstransporterna ska gå på väg år 2050 medan övriga ska ske med sjöfart och på järnväg. Detta innebär att mängden gods på järnväg kommer att öka, och att den som transporteras på väg inte ökar från dagens nivåer. En förutsättning för detta är inte bara utbyggd spårkapacitet på belastade sträckor, utan en fungerande och pålitlig järnvägsanläggning. Region Skåne framhåller därför behovet av ett fungerande järnvägsunderhåll för att bromsa överflyttningen av internationella godsflöden till långväga lastbilstransporter och möjliggöra en ökande andel långväga gods på tåg.

Skånes erfarenheter av underhållet

I Skåne, liksom i stora delar av landet, är det mycket tydligt för såväl invånare som beslutsfattare att det finns ett stort behov av att förbättra underhållet av järnvägen för att minska det orimligt stora antalet allvarliga störningar i tågtrafiken.

Region Skånes erfarenhet är att i de fall Trafikverkets beställarorganisation har haft god kunskap om underhållsverksamhet så har också underhållet genom entreprenörer fungerat bättre. Särskilt viktiga komponenter i ett lyckat upphandlat underhåll är tydliga mål för uppdraget, tydliga mandat för utföraren, god uppföljning från beställaren och samverkan med tågoperatörerna kring praktiska lösningar vid t.ex. avstängningar. Region Skåne vill också framhålla vikten av god kunskap kring underhållsfrågor i alla de delar av Trafikverket som behöver samverka för att underhållet ska fungera väl och få avsedd effekt. Trafikverket är en stor organisation med många olika funktioner; Beställning samt utförande av själva basunderhållsarbetet är bara en del av den helhet som krävs för en väl fungerande järnväg med få störningar i tågtrafiken.

En viktig del värd att nämna här är planerandet av när underhållet ska förläggas, det vill säga vilka tider spåret ska vara avstängt för trafik så att underhållet ska utföras. Region Skåne delar här utredarens slutsats att det krävs att alla parter samarbetar i högre utsträckning än i dag för att uppnå en mer effektiv och stabil

planering av banarbetstider. Med planering i samverkan mellan samtliga berörda funktioner på Trafikverket, underhållsentreprenörerna och tågoperatörerna kan insatser samordnas och tillgången till banorna möta behoven för gott underhåll, samtidigt som påverkan på tågtrafiken inte blir större än nödvändigt. Ett sådant sätt att planera underhållet har tidigare tillämpats i Skåne med mycket goda erfarenheter, men tyvärr ingår det inte längre i Trafikverkets arbetssätt.

Att utveckla verkets förmåga att planera för och beställa gott och ändamålsenligt underhåll är därför nödvändigt. Region Skåne håller med utredaren om behovet av att Trafikverket får bättre kunskap om och kontroll på tillståndet i järnvägsanläggningen, dess utveckling och effekten av åtgärder. Vi instämmer också i behovet av att planera rätt tider för arbeten i spår, anpassade till behoven. Region Skåne har inga synpunkter på om utveckling av dessa förmågor sker genom överföring av visst underhåll till Trafikverkets egen organisation eller på annat sätt, men har inget att invända om betänkandets förslag på den punkten skulle genomföras.

Region Skåne vill också framhålla de goda erfarenheter som Skånetrafiken har av det pilotprojekt som Trafikverket har genomfört på Södra Stambanan på sträckan Lund-Hässleholm. Genom att ge entreprenören ett större ansvar för förebyggande underhåll, ett tydligt mandat och tydliga mål för att trafiken ska rulla kunde många brister i anläggningen lösas innan de ledde till allvarliga problem, vilket gjort att de stora störningarna har mer än halverats på sträckan. Region Skåne vill därför påpeka vikten av att erfarenheter och kunskap inte bara inhämtas från verksamhet i egen regi, utan även genom uppföljning och återkoppling från lyckat underhåll med entreprenör.

Slutligen instämmer vi med utredaren i slutsatsen att de förändringar som görs i syfte att förbättra järnvägsunderhållet måste följas upp och utvärderas noggrant, så att det går att avgöra om de har gett önskat resultat eller inte. Region Skåne har inga synpunkter på vilka metoder eller viken organisation som väljs för uppföljning och analys, men vill understryka vikten av att det i måste gå att avgöra vilka åtgärder som har effekt och vilka som inte har det, samt vad och hur stora dessa effekter är.

Carina Zachau
ordförande

Linus Eriksson
trafikdirektör