



Remissvar TRV 2012/48987

Trafikverket
Att: Anders Svensson, Strategisk utveckling
781 89 Borlänge
trafikverket@trafikverket.se

SWEDTRAIN
Magnus Davidsson

Remissvar - Införande av ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg, samrådshandling 2012-07-11

SWEDTRAIN lämnar härmed sitt remissvar i detta ärende.

Frågor kring remissvaret kan ställas till Magnus Davidsson på 08-782 08 09 eller swedtrain@teknikforetagen.se.

Med vänlig hälsning

Swedtrain – Föreningen Svenska Järnvägsindustrier

Magnus Davidsson

Swedtrain Föreningen Svenska Järnvägsindustrier – Kansli hos Teknikföretagens Branschgrupper AB

Postadress
Box 5510
114 85 Stockholm

Gatuadress
Storgatan 5

Telefon
08 - 782 08 00

Telefax
08 - 660 33 78

E-post och Internet
swedtrain@teknikforetagen.se
www.swedtrain.org

SWEDTRAINS synpunkter

Trafikverket föreslår i rapporten "Införande av ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg", en möjlighet för aktörer att få tågläge i 5 år. SWEDTRAIN är principiellt positiva till införandet av Ramavtal, vi menar att rätt utformade kan det stärka järnvägens konkurrenskraft och effektivitet.

För att företag ska satsa på nyetableringar och investeringar behöver risken vara acceptabel. Om det råder osäkerhet på om man kan bedriva affärer på längre sikt än ett år, ökar affärsrisken markant. Trafikverket menar att "längre avtalsperioder ger ökad stabilitet och trygghet" och att ramavtal ger nytta för företrädare för regional kollektivtrafik, aktörer inom interregional – och godstrafik, transportköpare samt för potentiella nya operatörer. De behöver alla stabilare förutsättningar inför beslut om investeringar i teknik, infrastruktur, organisation och nya trafikkoncept.

En fördel med ramavtal är som sagt att aktörerna har större incitament att investera ny teknik och därmed utveckla järnvägssystemets effektivitet och konkurrenskraft. Till exempel går utvecklingen mot *kapacitetsstarkare tåg*. Nya tåg är generellt högre eller bredare, har bättre accelerations – och bromsegenskaper och är dessutom attraktivare att åka med än många av de tåg som fortfarande rullar på det svenska järnvägsnätet. Detta är en potential som bör tas tillvara.

Dessutom tror vi att långsiktigt *fasta tider för centrala trafiksystem är produktivitetshöjande* (inte sänkande), då kringsystem stabilt kan optimeras kring dessa. Exempel på kringsystem som kan gynnas är anslutande bussar och regionala tåg, depåhantering och fordonsunderhåll.

Ramavtal ger en *möjlighet för industrin att bättre planera investeringar* i fabriker, gruvor, lager etc. om de vet att de har möjlighet att transportera med järnväg i åtminstone fem år.

En viktig aspekt är att Trafikverket vid tilldelning av infrastrukturkapacitet *korrekt värderar samhällsnyttan av godstrafik*. I de modeller som använts hittills i olika sammanhang har godsets samhällsnytta inte kommit fram.

Vi tror också att det är viktigt att *ramavtalsprocessen blir så enkel och transparent* som möjligt.

Tilldelningen via ramavtal måste, så som utredningen föreslår, *kombineras med tilldelning på kortare sikt* för att kunna anpassa trafiken till skiftningar i efterfrågan för gods- och persontransporter.

SWEDTRAIN är därför av ovanstående skäl principiellt positiva till införandet av ramavtal.

Vi vill också understryka att ett införande av ramavtal inte påverkar det mycket grundläggande behovet av både bättre fungerande och helt ny infrastrukturkapacitet för järnvägen. Det är den viktigaste frågan för järnvägens utveckling.

I övrigt väljer vi att inte ha några synpunkter på detaljerna i förslaget eller tidpunkten för introduktion av detta.