

Remissvar TRV2011/17304

Lena Erixon
Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se

SWEDTRAIN
Magnus Davidsson

Remissvar Kapacitetsutredningen

SWEDTRAIN lämnar härmed sitt remissvar på de mycket viktiga rapporterna *Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021 och Kapacitetsbrister i järnvägsnätet, 2015 och 2021, efter planerade åtgärder.*

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

Inledning

Transportsystemen i Sverige och andra länder står inför enorma utmaningar såsom ökande befolkning, urbanisering samt ökad ekonomisk aktivitet och internationell konkurrens. Samtidigt måste transportsektorns utsläpp av klimatgaser minska, användning av fossila och förnybara energiformer effektiviseras. Järnvägens inneboende egenskaper gör av allt att döma att det är det energi- och klimateffektivaste transportslaget även i framtiden. Järnvägssystemet i Sverige är redan idag fundamentalt för näringslivets konkurrenskraft och för medborgarnas möjlighet till bekväm arbetspendling och andra resor.

SWEDTRAIN välkomnar denna utredning. Utredningen innehåller en omfattande, överskådlig, förklarande och välskrivna analys. Den visar

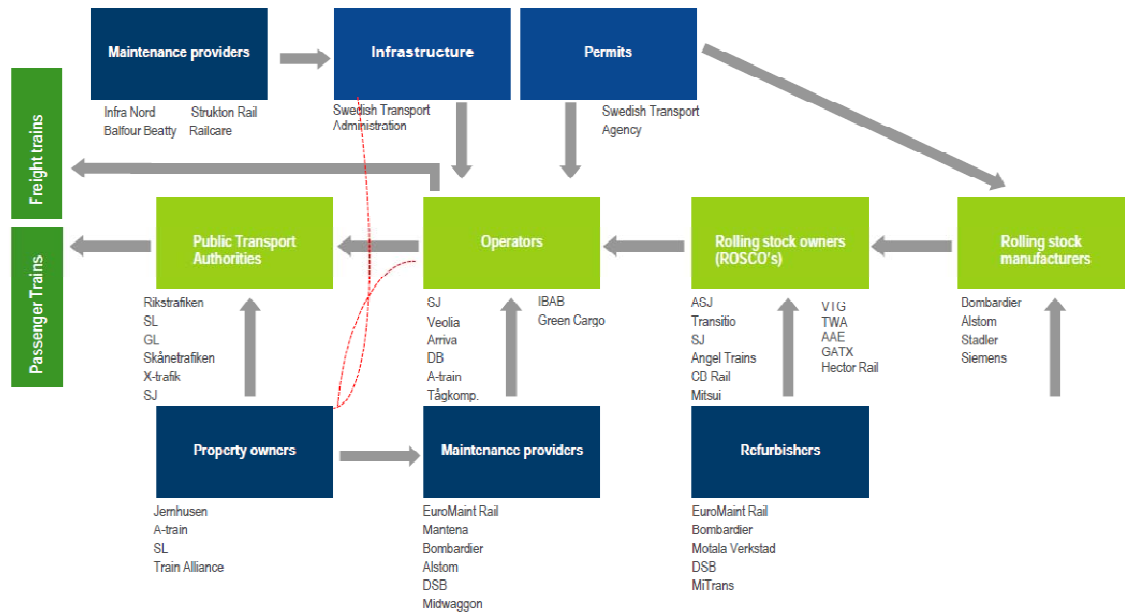
- att resande och transporter på järnväg ökat snabbare än för andra trafikslag och snabbare än vad tidigare planer förutsett. Slutsats är att resenärer och godstransportköpare vill använda järnvägen.
- att järnvägssystemet idag är överutnyttjat, underinvesterat och bristfälligt underhållet.
- att framtida ökning av järnvägens transportarbete äventyras om inte betydande satsningar på investeringar och underhåll görs.
- på sambandet mellan kapacitet och kvalitet (punktlighet, tillförlitlighet).
- på järnvägssystemets komplexitet och behovet av samverkan mellan systemets alla aktörer.
- en tydlig bild av de möjligheter som finns med olika kapacitetshöjande åtgärder.

SWEDTRAIN vill som branschorganisation för tillverkande, tågunderhålls, lokal- och tjänsteföretag inom järnvägssektorn lämna nedanstående synpunkter som berör bland annat *järnvägssektorns samverkan och järnvägssystemets stödfunktioner*.

SWEDTRAINS synpunkter

Järnvägssektorns samverkan

Järnvägssektorn har genomgått stora organisatoriska förändringar de senaste årtiondena. Lovvärda politiska beslut har gett fler aktörer som verkar under konkurrens, se figur 1. Det har gett betydligt effektivare företag och diversifierat utbud till godsköpare och resenärer. Trafiken och utnyttjandet av infrastrukturen har ökat markant. Som utredningen påpekar i kap. 2.1.2 är järnvägen ett komplext system. Utvecklingen med allt fler aktörer kräver därför en ny modell för styrning, tydligare avtal och gränssnitt mellan sektorns aktörer och en ökad samverkan. Brister i denna samverkan och styrning leder till lägre kapacitetsutnyttjande och kvalitetsproblem. SWEDTRAINS medlemsföretag är beredda att delta i en sådan samverkan.



Figur 1. Järnvägssektorn inkl. dess stödfunktioner. Bild från Euromaint Rail AB

SWEDTRAINS förslag

Vi föreslår att Trafikverket i denna utredning utreder vilka förbättringar som kan göras i järnvägssektorns samverkan. I varje fall för de organisatoriska aspekter som har inverkan på effektiviteten i utnyttjandet av infrastrukturen. Samordning kan ske med Trafikanalys pågående utredning om Marknadsöppning.

Kapacitet och kvalitet

I kapitel 3 diskuteras sambandet mellan *kapacitet och kvalitet*, men begreppet kvalitet eller mål för kvalitet definieras inte. Mål om kvalitet, t ex punktlighet eller förseningsminuter bör diskuteras.

Föreslagen ambitionsnivå

Utredningen formulerar inga förslag till *mål eller visioner* för utvecklingen av järnvägstrafikens transportarbete fram till 2021 (t ex ökning av järnvägstrafik, järnvägens marknadsandelar). Man noterar bara att fortsatt ökning äventyras om inte nya medel för investeringar och underhåll tillförs.

Om BNP utvecklas som förväntat och sambandet mellan BNP och transporter är som tidigare kommer redan oförändrade marknadsandelar för järnvägen att innebära mer än 20 % ökning av järnvägstrafiken fram till 2021. Ökade marknadsandelar skulle innebära betydligt större ökning och därmed kräva avsevärt mer kapacitet. Mot den bakgrunden är den valda ambitionsnivån C2 för låg. Nivå C4 innebär bara ytterligare 13 mdr kr under 10 år (7 % mer än C2).

I redovisningen av *EUs vitbok* (kap 2.3) nämns inte EUs mål att minska utsläppen av växthusgaser från transporter med 70 % från 2008 till 2050 eller målet om överflyttning mellan transportslagen. Dessa mål kommer att kräva betydligt ökade marknadsandelar för järnvägen och bör tas med i bedömningarna av vilka ytterligare åtgärder som erfordras redan fram till år 2021, inte bara i perspektivet 2050.

Fyrstegsprincipen är en bra grundprincip. Med järnvägssystemets nuvarande stora brist på underhåll är det viktigt att principens steg 1 och 2 inte drar ut på tiden. Trimningsåtgärder behöver genomföras så snart som möjligt.

Systemets stödfunktioner har effektiviserats, men kan också vara källa till kapacitetsbrister

SWEDTRAIN noterar att utredningen avgränsar sig till det fysiska järnvägssystemet i huvudsak i Trafikverkets regi. Att avgränsa utredningen är nödvändigt. Men det är också viktigt att ha kännedom om de största riskerna för kapacitetsbrist i järnvägssystemets stödfunktioner, så att dessa kan åtgärdas. Annars riskerar satsningar i själva järnvägssystemet att få lägre effekt.

Marknaden för stödfunktionerna där SWEDTRAINS medlemsföretag verkar har avreglerats. Detta har lett till ökad konkurrens och ökad effektivitet hos företagen. Men det kan finnas punkter där åtgärder behövs.

Ett område som bör belysas i utredningen är "*Kapacitet i och tillgång till verkstadslokaler*". Verkstadslokaler för underhåll och ombyggnation av tåg är en strategisk fråga för järnvägens funktion. Enligt utredningen beror en betydande del av alla förseningar på operatörerna. En del av dessa kan vara relaterat till verkstadslokaler. Marktytor för framtida lokaler måste finnas. Verkstäder och depåer måste ha lokalisering anpassad för de prognosticerade trafikflödena. De måste ha rätt utrustning och funktioner för att passa underhåll av moderna tåg. Exempel på funktioner som är viktiga att belysa, och där brister har lett till kapacitetsbrister på spåren, är tillgång till hjulsvarar eller tillgång till avisningskapacitet. I annat fall kan, t ex under svåra vinterförhållanden, kapacitetsbrister i försörjningen av tåg uppstå.

För de som tillhandahåller lokaler handlar det om stora investeringar och de behöver därför ha bästa möjliga kunskap om var trafikflödena kommer att finnas för att kunna bygga nya och uppgradera befintliga lokaler. En ökad tydlighet kring vilka satsningar Trafikverket själva kommer att göra kring teknisk utrustning är nödvändig.

En annan fråga är att tillgången till verkstadslokalen kan begränsas av att det saknas uppställningsplats utanför verkstadslokalen.

SWEDTRAINS förslag

För att minska risken för kapacitetsbrist på spåren på grund av brister kopplat till verkstadslokaler, föreslår vi att Trafikverket i denna utredning och i motsvarande framtida dokument alltid inkluderar ett dokument "Strategiska underhållsbehov". Detta dokument ska inte vara "juridiskt bindande" utan vägledande. Det skall t ex belysa prognostiserad mängd tågrörelser, kapacitet i existerande verkstadslokaler samt peka ut strategiska behov i form av marktytor, lokaler och underhållsfunktioner med mera. Utifrån detta kan marknaden sedan fatta kloka investeringsbeslut.

Vi föreslår också att bättre styrmedel och prissättning av uppställningsplatser utreds.

Andra åtgärder för ökad kapacitet i det befintliga järnvägsnätet

Kapaciteten i det *befintliga* järnvägsnätet kan ökas på flera sätt. **Allra viktigast är att investera i själva spåren, fler mötesstationer, dubbelspår eller fyrspar är exempel.** Detta belyses i utredningen. Men man kan också öka kapaciteten genom förbättrade styrmedel och incitament, åtgärder kopplade till själva tågen eller åtgärder gällande signalsystem.

När det gäller *styrmedel och incitament* för att utnyttja kapaciteten effektivare tar utredningen upp flera olika exempel på det, vilket är bra. Här bör en utblick göras mot andra länder.

När det gäller *åtgärder kopplade till tåg* kan man öka antalet passagerarplatser per tågläge. Teknikutveckling har lett till att nya tåg är mer effektiva, man får mer transportkapacitet per tåg. Det kan handla om dubbeldäckartåg, tåg med bredare vagnar, längre tåg eller att koppla ihop tåg med olika slutdestinationer. För att utnyttja kapaciteten på ett optimalt sätt är det också viktigt att särskilt de tågtyper som används i rusningstrafik och i flaskhalsar har någorlunda enhetliga prestanda med avseende på hastighet, acceleration och bromssträckor. Detta bör i första hand lösas av marknaden, men om inte så sker kan styrmedel övervägas.

Signalsystemets egenskaper kan påverka kapaciteten. Ett exempel är att signalsystemets prestanda påverkar tiden för angöringen till och från depåer och godsterminaler. Detta påverkar i sin tur tar kapaciteten på spåret när andra tåg behöver vänta.

SWEDTRAINS förslag

Vi föreslår att Trafikverket, som ett komplement till andra åtgärder för att öka kapaciteten på de befintliga spåren i ett scenario med ökade volymer, undersöker

- vad åtgärder kopplade till tåg och insatser gällande signalsystem skulle ge för effekt på kapaciteten
- hur minimikrav på prestanda för de fordon som körs vid rusningstrafik och flaskhalsar kan användas som kompletterande styrning till banavgifter

SWEDTRAIN vill återigen betona att vi inte tror att det kommer att räcka med dessa åtgärder för det befintliga tågssystemet, uppgradering och ökat underhåll är allra viktigast. Helt ny spårkapacitet kommer också att behövas.

FoU

Runt om i Europa pågår eller planeras forskningsprogram som syftar till att finna vägar att öka kapaciteten på befintliga spår. Det kan handla om att utveckla nya generationens signalsystem, öka möjliga axellaster, snabbare inbromsningssystem m.m. Befintlig teknik är effektiv, men teknikutveckling bör stimuleras och beaktas.

SWEDTRAINS förslag

SWEDTRAIN anser att Sverige bör stödja dessa forskningsinitiativ och Trafikverket bör vara aktivt i detta arbete så att möjligheterna tas till vara i det fortsatta planeringsarbetet.