

Stockholm, 2012-03-30

Trafikverket
781 89 Borlänge

Ref: TRV2011/17304

Remissvar Kapacitetsutredningen

Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder. Förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050

Branschföreningen Tågoperatörerna driver frågor av gemensamt intresse för den kommersiella tågtrafiken i Sverige. Tågoperatörerna har 31 medlemmar, varav 26 bedriver järnvägstrafik och fem är verksamma som leverantörer eller entreprenörer i järnvägsbranschen.

Tågoperatörerna utgår i sitt remissvar från utredningsförslagets effekter för järnvägstrafiken, för tågoperatörernas kunder och järnvägstrafikens betydelse för samhällsutvecklingen.

BTO besvarade 2011-09-01 kapacitetsutredningen del 1 – förslag på lösningar för åren 2012-2021. Vi hänvisar även till detta tidigare remissvar.

Med vänliga hälsningar



Christel Wiman
VD

Kontaktpersoner inom Branschföreningen Tågoperatörerna:

Christel Wiman, 072-542 67 11, christel.wiman@tagoperatorerna.se
Gunnar Alexandersson, 070-552 28 25, gunnar.alexandersson@tagoperatorerna.se

Bilagges: Branschföreningen Tågoperatörernas remissvar
PM: Prisutveckling för tåg och flyg 1970-2010 (separat dokument)

Branschföreningen Tågoperatörernas remissvar

2012-03-30

Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder. Förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot år 2050

Inledning

Branschföreningen Tågoperatörerna driver frågor av gemensamt intresse för den kommersiella tågtrafiken i Sverige. Tågoperatörerna har 31 medlemmar, varav 26 bedriver järnvägstrafik och fem är verksamma som leverantörer eller entreprenörer i järnvägsbranschen.

Vi fokuserar i vårt remissvar på utredningsförslagets effekter för järnvägstrafiken, för tågoperatörernas kunder och järnvägstrafikens betydelse för samhällsutvecklingen.

Inledningsvis vill vi poängtera att det är glädjande att se att det finns en samsyn i analysen kring flera av de huvudfrågor som vi tidigare tagit fram som problemområden. I det korta perspektivet finns ett tydligt fokus på underhåll och trimningsåtgärder som vi hoppas kan leda till att järnvägen blir ett robust och pålitligt transportsystem för ökande transportvolym. Bristerna i järnvägens infrastruktur är också beskrivna på ett korrekt sätt och vidden av bristerna framgår tydligt av utredningen. Det är vidare välkommet att utredningsförslaget tar ett större grepp genom att översiktligt analysera alla transportslag, samt att järnvägssektorn är klart och tydligt prioriterad när det gäller åtgärder.

Vad vi däremot saknar är en långsiktig vision för transportsystemet och den roll som järnvägssystemet kan och bör ha för att uppnå en sådan vision. De ansatser som gjorts i utredningen lyfter inte fram järnvägens konkurrensfördelar och tekniska utvecklingspotential, vilket gör att dess möjligheter underskattas och att åtgärderna blir otillräckliga. I förlängningen kan det leda till att kapacitetsbristerna på järnväg permanentas.

Remissvaret är strukturerat enligt följande. Först kommer en sammanfattning av remissvarets viktigaste synpunkter i punktform. Därefter återknyter vi kort till de saker vi belyste i vårt remissvar på Kapacitetsutredningens första del. Huvudtexten i remissvaret börjar sedan med en bakgrundsbeskrivning av järnvägens förutsättningar, med relaterade kommentarer till hur detta hanteras i utredningen. Den följs sedan av nedslag i ett antal av utredningens kapitel med detaljerade synpunkter.

Sammanfattning

- **Vision och ambition måste samordnas**
 - ✓ Sverige behöver ta fram en framtidsvision, om hur transportsystemet behöver utvecklas för att skapa det önskvärda samhället till år 2050. Visionen skall ta tillvara järnvägens möjligheter att bidra till samhällsutvecklingen.
 - ✓ EU:s vision (enligt Vitboken från 2011) bör vägleda arbetet med den svenska visionen för 2050.

- ✓ Järnvägens tekniska, marknads- och miljömässiga utvecklingspotential är underskattad, trots de senaste tio årens starka utveckling.
- **Kapaciteten är otillräcklig**
 - ✓ Konkurrensen om kapaciteten mellan regionaltrafik, fjärrtrafik och godstrafik är påtaglig.
 - ✓ Det finns stora utvecklingsbehov i det vi kallar ”det centrala järnvägsnätet”¹, med stor och ökande efterfrågan och därmed stora behov av kapacitetsförstärkningar.
 - ✓ Södra stambanan liksom sträckan Degerön-Hallsberg är två av de mest akuta kapacitetsprojekten för att klara järnvägstrafiken idag. Här behövs särskilda initiativ för kapacitetsförstärkning.
 - ✓ En s.k. marknadspott för viktiga och oförutsedda investeringar bör snarast inrättas.
 - ✓ Fyrstegsprincipen är bra, men det kommer att behövas parallella insatser i alla fyra stegen samtidigt. Steg 1-3-åtgärder – Behovet av såväl underhåll som trimningar och investeringar är mycket stort. Steg 4 – Ambitionsnivån C 4 nödvändig från 2021 med hänsyn till ökad kollektivtrafik, miljö- och klimatbelastningen och förväntad ekonomisk tillväxt.
 - ✓ Separering av järnvägstransporter med olika hastigheter höjer bankapaciteten. Sådan separering bör fortsätta, liksom att höghastighetsbanor bör fortsätta utredas.
 - ✓ När nya bandelar byggs bör dessa anpassas för att möjliggöra framtida högre hastigheter liksom högre axellaster.
 - ✓ Integreringen av den svenska delen i TEN-T, framtidens europeiska transportkorridorer, måste säkerställas och utvecklas – i första hand upp till Umeå.
- **Rationella styrmedel är bra**
 - ✓ Styrmedel måste grundas i rationella incitament och ha mätbar effekt. De bör därför införas successivt och utvärderas kontinuerligt.
 - ✓ Styrmedel bör klart och tydligt särskiljas från finansiering av infrastrukturen.
 - ✓ En helhetssyn måste präglade en fortsatt internalisering av trafikslagens externa kostnader. Ensidiga förändringar kan leda till överflyttningar som får oönskade effekter på transportsektorns totala miljöbelastning.
 - ✓ Högre kvalitet på infrastrukturen (bättre tillgänglighet och tillförlitlighet) bör vara villkor för höjda banavgifter.
 - ✓ Med hänsyn till järnvägens och industrins konkurrensförmåga bör tidigare beslut om att flerdubbla banavgifterna till 2021 omprövas.
 - ✓ Banavgifter bör samordnas med alla former av avgifter och styrmedel för att skapa ett meningsfullt avgiftsunderlag som speglar järnvägens samhällsfördelar och därmed stärker såväl järnvägens som svensk exportindustris konkurrenskraft.
 - ✓ Trafikverket behöver effektivisera sin underhållsplanering och upphandling av underhåll och övriga bygg- och anläggningsprojekt som en del i sitt pågående rationaliseringsarbete. Upphandling av underhåll och andra tjänster bör följas i ett särskilt projekt, eftersom en stor del av effektiviseringsvinsterna finns där.
- **ERTMS är ett kostsamt teknikprojekt utan nytta för järnvägens kunder. Vi återkommer i särskild ordning om införandet av ERTMS-systemet.**

¹ Malmbanan, Ostkustbanan, Norra stambanan, Stambanan genom Övre Norrland, Godsstråket genom Bergslagen, Dalabanan Borlänge-Uppsala, Mälarbanan, Svealandsbanan, Värmlandsbanan, Västra stambanan, Södra stambanan, Västkustbanan, Jönköpingsbanan och Kust-till-kustbanan Alvesta-Kalmar C.

- **Utredningens analyser och kalkylmetoder ger dålig vägledning**
- ✓ Kalkylmodellen SAMPERS innehåller flera strukturella fel (t.ex. avsaknad av utrikesresor, underskattad potential för överflyttning från bil och flyg till tåg, icke-flexibel (och därmed i vissa sammanhang för kort) kalkylperiod).
- ✓ Flera av de samhällsekonomiska förutsättningar och prognoser som används i modellen är felaktiga eller inte trovärdiga, t.ex. vad gäller befolkningsutvecklingen i storstäderna, den förmodade utvecklingen av energipriserna.
- ✓ Jämförelsen mellan järnvägen och andra transportmedel brister eftersom den inte är rättvist underbyggd, exempelvis när det gäller: potential för energieffektivisering, teknisk och miljömässig utveckling och framtida biljettpriser².
- ✓ Sammantaget gör detta att modellen inte lämpar sig för att analysera systemförändringar med dynamiska och samhällsbyggande effekter. Resultaten står exempelvis i bjärt kontrast med den erfarenhetsmässiga potentialen av höghastighetsstråk som gjorts i andra länder.
- ✓ Tågoperatörerna avråder från att fatta beslut som begränsar järnvägens utveckling utifrån de kalkylmetoder som nu presenteras och de resultat de genererar.

Avslutningsvis i denna sammanfattning vill Tågoperatörerna peka på vikten av att komma tillrätta med dagens akuta brister i järnvägssystemet, men också att våga se en framtid där järnvägens fulla utvecklingspotential tas tillvara i det svenska transportsystemet. Detta är nödvändigt för att inte riskera att hamna i ett läge där järnvägen blir ett permanent problemområde, men också för att Sverige ska ha någon som helst möjlighet att uppnå de uppställda klimatpolitiska målen samtidigt som vi har hållbara kollektiva transporter med stor kapacitet.

Kapacitetsutredningen del 1 fram till 2021

Vi besvarade 2011-09-01 kapacitetsutredningen del 1 – förslag på lösningar för åren 2012-2021. I korthet belyste vi då följande punkter.

- Samsyn kring det eftersatta underhållet inom hela järnvägssystemet.
- Kapaciteten måste byggas ut, särskilt i vissa centrala, trafikstarka stråk.
- Tillväxt inom alla former av järnvägstransporter. Särskilt stark tillväxt i den regionala trafiken. Leder till svåra kapacitetsproblem på vissa sträckor, med effekter i stora delar av systemet.
- Otillräcklig depåkapacitet påverkar kapacitetsutnyttjandet på banorna.
- Styrmedel genom avgifter får begränsad påverkan vid stor kapacitetsbrist.
- Bristande punktlighet – problem med kontaktledningssystem och kraftförsörjning, akut behov av åtgärder.
- Banavgiftssystemet bör fortsatt utredas – hänsyn till järnvägens konkurrensförmåga.
- Utbyggnad av ERTMS är en sämre användning av knappa resurser än direkta kapacitetsåtgärder.
- Visionen om framtidens transporter och järnvägens framtida roll saknas.

Beträffande Tågoperatörernas detaljerade ställningstaganden bifogades tre bilagor om prioriterade projekt av olika slag.

² Tågoperatörerna har låtit göra en analys av prisutvecklingen för tåg och flyg 1970-2010. Den visar bl.a. att prisdifferentieringen i tågtrafiken blivit större snarare än att priserna blivit högre. Flygpriserna har ökat mer än tågpriserna (se separat bilaga).

Bakgrund

Järnvägen som transportsätt är starkt bidragande till samhällsutveckling och ekonomisk tillväxt. Inom persontrafiken ger det möjlighet till regionförstoring, att minska tid och avstånd mellan olika regioner med nya möjligheter för människors val av bostadsort i förhållande till arbetsplatsens lokalisering. Inom godstrafiken transporteras stora volymer gods, med stor fördel på i första hand långa sträckor. Otillräckliga investeringar i infrastruktur skadar därför samhällstillväxten.

Man kan konstatera att:

- Järnvägstrafiken visar tillväxt inom alla segment, liksom andra transportslag.
- Järnvägstransporterna växer både inom gods- och persontrafik.
- Järnvägen är energisnål och yteffektiv och är en del av svaret på ett transportsnålt samhälle genom att vara ett transportsätt som går att förena med uppsatta miljömål.
- Järnvägen är idag starkt ifrågasatt av såväl resenärer som godstransportörer för bristande punktlighet och leverans.

Järnvägens nuvarande ”nedsida” är det eftersatta och missköta underhållet, liksom att en utveckling av järnvägssystemet för framtidens tillväxt och transportbehov kommer att ta en större del av Sveriges budget än vad som kanske är önskvärt.

Vision och ambition

Det svårt att sätta ambitionsnivån om man inte har samlats kring en vision om hur Sveriges transporter borde se ut 2050. I en sådan vision måste växande ekonomi, befolkning, regionförstoring och ökande transportflöden hanteras och erbjudas långsiktiga transportlösningar. Vidare bör EU:s och Sveriges miljömål vara en del i visionsarbetet (se även vidare nedan). Man måste också ta hänsyn till att en investering i transportinfrastruktur är en investering med ett långsiktigt framtida värde och därmed inte samma sak som en årlig budgetkostnad. Sverige är vidare ett föregångsland inom avreglering av järnvägsbranschen. Det gäller att visa att detta kan fungera i praktiken. Tillgången till kapacitet inklusive terminaler och uppställningsspår till rimlig användningskostnad har avgörande betydelse för etableringen av kommersiell konkurrens.

Kortfattat beskriver långtidsprognoserna att Sveriges befolkning kommer att växa och att tre eller högst fyra storstadsregioner växer ännu snabbare till större centra. De centrala regionerna blir dessutom större. Långtidsprognoserna för 2030 har dock redan överträffats i Stockholm. Vidare antas BNP fortsätta att växa. Näringslivet specialiseras och tjänsteproduktionen kommer att präglade de centrala regionerna. Miljön och energianvändningen kommer fortsatt att vara två sammansatta huvudfrågor. Global uppvärmning hotar och energibasen behöver bytas från olja till el.

Transport- och resebehoven ökar och flödena koncentreras till större stråk och noder. Energianvändningen i transportsektorn måste (enligt utredningen, kap 2.3 sid 16) ”minska drastiskt”. Järnvägssektorn är redan idag ”miljösnål” och ett fortsatt utvecklingsarbete pågår.

Internationell utblick och ERTMS/ETCS

EUs visioner på transportområdet, så som de kommer till uttryck i kommissionens vitbok från 2011, bör vägleda arbetet med den svenska visionen för 2050. I vitboken anger kommissionen tio mål för ett konkurrenskraftigt och hållbart transportsystem, bl.a. att 30 procent av vägtransporterna över 300 km till år 2030 bör föras över till andra transportmedel, att nätet för höghastighetståg tredubblas till 2030 och att man till 2050 skall ha nått målet om ”nästan inga dödsolyckor i vägtrafiken”. Även om vissa anpassningar kan behövas till svenska förhållanden bör EU:s visioner och mål vara en naturlig del av en svensk transportvision för 2050.

ERTMS, det beslutade gemensamma europeiska signalsystemet är tänkt att underlätta gränsöverskridande, internationell järnvägstrafik. Frågan om införande av ERTMS är komplicerad och har i sen tid utretts i särskild ordning av Trafikverket, varför vi nu endast belyser frågan översiktligt. Tågoperatörerna behandlar ERTMS/ETCS-frågorna i fortsatt dialog med Trafikverket och Näringsdepartementet i första hand i annat sammanhang.

- På de banor där ERTMS redan installerats är driften ojämn, fylld av problem och utan riktig driftkvalitet.
- Uppgiften att ERTMS redan vid nivå 2 skulle åstadkomma en 20-procentig kapacitetshöjning på Södra stambanan är osannolik.
- De finansiella medel som Trafikverket räknar med borde omedelbart investeras i spårledningar på högbelastade sträckor då samma vinster kan hämtas hem med befintligt ATC-system.
- Nuvarande signaler och spårledningar i Södra stambanan (ATC-systemet) bör behållas tills vidare i avvaktan på ERTMS.
- Regeringen bör ompröva sitt beslut att det är tågoperatörerna som ska bära det ekonomiska ansvaret att installera den nya signalutrustningen i loken.

Vi noterar dock att i utredningen nämns att ERTMS kommer att ge kapacitetsförbättringar, men nu med en mer nedtonad formulering. Att ”kostnaden kan bli kännbar för vissa järnvägsföretag” är dessutom en underdrift. Den hittills beslutade kostnadsfördelningen, där operatörerna förväntas stå för installationer m.m., tillför inga nya affärer till tågoperatörerna, utan kommer att belasta transportkunderna fullt ut. Ett genomförande av ERTMS enligt det nuvarande beslutet kommer dessutom att slå ut vissa företag och göra att många affärsidéer på järnvägsområdet aldrig genomförs.

Person- och godstrafikens förutsättningar (4)

Persontrafik

Sveriges växande befolkning gör Ostkustbanan, Västkustbanan samt Västra och Södra stambanorna till dominerande persontrafikstråk, vilket enligt alla prognoser kommer att förstärkas i framtiden. Regiontrafiken växer kraftigt och förväntas växa än mer fram till 2050 och bli ett dominerande persontransport sätt inom regionerna. Regionaltrafiken konkurrerar redan idag med snabbtåg/fjärrtåg på ett mycket påtagligt sätt och trafikslagen stör varandra. Allt arbete som görs för att separera regiontrafik och snabbtågen kommer att gynna kapacitet och punktlighet.

Snabba tågtransporter under tre timmar är konkurrenskraftiga mot andra transportslag som flyg och personbil. Snabba tågförbindelser med hög frekvens, god punktlighet och korta restider ritar om Sverige-kartan för boende och arbete i halva Sverige. Även vid många resor som är längre än så väljs tåget ändå som alternativ. SJ AB genomfördes åtskilliga miljoner enkelresor med längre tidtabellsenlig restid än tre timmar under 2011.

Godstrafik

Sveriges geografi, industriernas placering samt handelsmönster avgör godstrafikens transportbehov. Godsstråket genom Bergslagen, Västra och Södra stambanorna kommer att för över-skådlig tid att ha dominerande betydelse i järnvägsnätet.

Sveriges utrikeshandel sker till övervägande del i nord-sydlig riktning, och därmed med Västeuropa, främst Tyskland. Handeln i öst-västlig riktning med Östeuropa förväntas öka, särskilt i det långsiktiga perspektivet.

Järn och stålindustrin är beroende av tågtransporter, vilket utredningen har ställt sig bakom.

Kombitrafiken har ökat med ca 10 % per år de senaste tio åren. Dessa trafikflöden består ofta av högvärdigt importgods. Den här typen av gods ställer högre krav på punktlighet och tidspassning. Kombitrafiken har en stor tillväxtpotential och alla trafikslag kompletterar här varandra.

Tågoperatörerna skulle välkomna att tillsammans med godstransportnäringen och Trafikverket få fortsätta arbetet med att närmare analysera potentialen för framtida kombitrafik.

Gods- och persontrafik

Gods- och persontrafikens behov på järnvägsområdet sammanfaller geografiskt på de flesta sträckor.

Analyserna av trafikslagets för- och nackdelar kan utvecklas. Tågoperatörerna inbjuder gärna till en fortsatt analys och utredning i samarbete.

Trafikprognoser, kalkylmetoder och antaganden (5)

Antaganden om trafikutveckling är starkt utbudsstyrd. Antaganden om utbyggnader och övriga åtgärder i transportsystemet påverkar därför naturligtvis i hög grad prognosresultatet. Om inte begränsningarna i järnvägsnätet åtgärdas dämpas den beräknade utvecklingen för järnvägen.

Analysen i utredningen tyder på att den är styrd av befintlig kapacitet. Eftersom trafikutvecklingen är utbudsstyrd kommer låg kapacitet att ge låg trafikvolym.

Kalkylerna i de långa perspektiven i utredningen ger märkliga resultat. Man beskriver situationen 2050 med den kapacitet som finns i den föreslagna i planen och med det rullande materiel som finns idag. Utvecklingspotentialen i det långsiktiga perspektivet saknas avseende efterfrågan, teknisk utveckling, biljettpriser m.m. Det finns flera antaganden som leder till felaktigheter redan från start:

- **Internationell trafik**
Den internationella trafiken och trafikutvecklingen är inte med i underlaget. Fehrman Belt-bron kommer att byggas under perioden. Nya fasta förbindelser till Danmark finns med i planerna. Ett stort arbete för att samordna trafikeringsmöjligheterna i Europa pågår, bl.a. med transportkorridoren Oslo – Palermo. Effekterna av en sådan trafik saknas helt.
- **Volymutveckling inom person- och godstrafik**
Sampers och Samgods kalkyler ger en mycket försiktig utveckling av transportvolymerna på järnväg fram till 2050. Många avsnitt i utredningen belyser på ett mycket förtjänstfullt sätt järnvägens potential och om överflyttning till järnväg och sjöfart. Men i kalkylerna finns inte den typen av framtida förväntningar. Bygger kalkylerna möjligen på antagandet att kapaciteten, så som den ser ut efter att ha förbättrats enligt utredningens förslag har nått sitt tak?
- **Samhälls- och befolkningsutveckling**
Befolkningsökningens koncentration till storstadsområdena och åtföljande behov att där öka kollektivtrafikens andel av persontransporterna behandlas endast översiktligt.
- **Avskrivningstider**
Avskrivningstider på 40 år oavsett typ av investering snedvrider lönsamheten i kalkylen. En rimligare avskrivningstid för nybyggd järnväg borde vara 60–100 år, vilket dessutom skulle förbättra investeringskalkylerna väsentligt.
- **Bränslepriser**
Bränslepriserna antas å ena sidan reellt vara statiska över tiden, men å andra sidan ändå driva en teknikutveckling i starkt effektiviserande riktning. Utredningen hänvisar till IEA:s prognoser. En granskning av dessa prognoser från de senaste tio åren visar att IEA hittills konsekvent prognosticerat prisutvecklingen alldeles för lågt.
- **Teknisk och miljöteknisk utveckling av järnvägen**
Ett intensivt utvecklingsarbete pågår med bl.a. ”gröna tåg”. Transportforskningen arbetar med frågan om energieffektivisering och med att förflytta järnvägssektorn till att bli ett ännu bättre miljöval. Det finns ett gediget underlag i form av det s.k. TOSCA-projektet som visar på en stark potential till energieffektivisering (åtminstone 30%) för såväl gods- som persontrafik med tåg. Utredningens analysmaterial räknar dock inte med några miljöförbättringar i järnvägssektorn. Konsekvensen av det synsättet blir att de nya tåg som kommer att beställas t.ex. 2030 ska hålla 1970 års standard. Det är varken troligt eller önskvärt.
- **Framtida utveckling av biljettpriser**
Lägre biljettpriser inom trafikflyget (är det verkligen inrikesflyget som åsyftas?), men reellt oförändrade eller kanske högre biljettpriser i spårburen trafik antas av utredningen. Det får stora konsekvenser för inte minst nyttoberäkningar av järnvägsinvesteringar. Vi har låtit Bo-Lennart Nelldal från KTH titta närmare på den historiska prisutvecklingen 1970-2010 (se separat bilaga). Studien visar bl.a. att prisdifferenteringen i tågtrafiken har blivit större snarare än att priserna blivit högre. Flygpriserna har ökat mer än tågpriserna på ett antal nyckelsträckor. För framtiden kommer tåg-

trafiken att präglas av en ökad konkurrens om kunderna, vilket kan antas dämpa prisutvecklingen. Samtidigt tyder flygbranschens egna siffror (se t.ex. IATA:s rapport "Vision 2050" från februari 2011, sid 10) på att den tidigare avtagande kurvan över prisutvecklingen är på väg att plana ut. Vidare kommer flyget att i allt högre utsträckning få betala sina miljökostnader. Såväl den historiska analysen som det vi kan säga om framtiden talar med andra ord för en helt annan prisutveckling än vad som antas i utredningen. Tågoperatörerna efterlyser Trafikverkets utredningar kring den framtida utvecklingen av tågresor och biljettpriser.

När det gäller en djupare analys om en del av ovanstående faktorer hänvisar vi i övrigt också till remissvaren från KTH och Swedtrain.

Styrmedel, internalisering och banavgifter (6)

Styrmedel kan förekomma i olika former, t.ex. som i utredningsförslaget för att effektivisera transportarbetet på järnvägen (trängsel, tider, geografiska områden, mellan olika former av järnvägstrafik). Styrmedel kan även användas för att styra över till andra transportslag.

Styrmedel kan få effekter på konkurrensen mellan olika länders exportindustrier.

- I princip är Tågoperatörerna positiva till olika former av styrmedel, förutsatt att de är relevanta och har mätbara effekter, d.v.s. leder till ökad effektivisering av järnvägstrafiken med ökad punktlighet och ökad kapacitet för tillväxt av järnvägstransporterna. På marginalen finns utrymme för förbättringar. Järnvägen är ju ett system som förutsätter att alla parter samverkar för att hela järnvägskedjan ska fungera. Nya styrmedel bör dock införas med stor försiktighet och med förståelse för de företag som har kommit in på operatörsmarknaden. Styrmedlen får heller inte snedvrیدا konkurrensen med andra trafikslag eller öka kostnaderna så mycket att tågoperatörer slås ut.
- Åtgärder som leder till väl fungerande infrastruktur samt separering av olika slag av järnvägstransporter kommer att ha en större inverkan på punktlighet och effektivitet.
- Avgifter som tas ut av järnvägstrafik bör högst motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader med utrymme för återbäring/vinst. Ett avgiftssystem måste vara kalkylerbart d.v.s. någorlunda stabilt och förutsägbart. Den tekniska utvecklingen kommer att påverka effekt och legitimitet för internaliserande avgifter men olika för olika transportslag.

Internalisering av externa kostnader

I utredningens kapitel 6.2.1 och 6.2.2 förs ett resonemang om internalisering av de olika trafikslagens samhällsekonomiska marginalkostnader. I tabell 6.2 redovisas läget med, för järnvägens del, 2012 års avgiftsuttag som grund. I den efterföljande diskussionen om hur mycket avgiftshöjningarna skulle behöva öka för varje transportslag nämns för bl.a. sjöfart och flyg vilka beslut som finns som kommer att påverka den framtida internaliseringsgraden, men för järnvägen görs ingen motsvarande analys. Det talas om ett behov av att öka avgiftsuttaget från persontrafiken med 100-300 miljoner och för godstrafiken med 1 miljard, utan att nämna att redan fattade beslut innebär en ökning från 2012 års 700-800 miljoner kr till nära 2 mrd år 2021. Samtidigt som detta skall ske (vilket kan resultera i en överflyttning från järnväg till väg) finns ett stort internaliseringsgap på vägtrafiksidan (ca 14 miljarder bara för tunga lastbilar) där inga som helst beslut är fattade om framtida förändringar.

Eftersom skillnaderna i icke-internaliserade kostnader *per tonkilometer* är så stora för järnväg jämfört med lastbilstrafik (enligt utredningen 1-3 öre mot 20-40 öre) betyder varje överflyttat ton från järnväg till väg en kraftig ökning av de totala externa kostnaderna som transportsektorn genererar. Detta kan bara undvikas vid full och samtidig internalisering för samtliga transportslag. Det skulle vara värdefullt om utredningen förde en närmare diskussion om effekterna på de totala externa kostnaderna som följer av förändringar i olika transportslags internaliseringsgrad, liksom vilka effekter som kan förväntas av avgiftshöjningar på olika marknadssegment och för svensk industris konkurrenskraft.

Kvalitetsavgifter och banavgifter

Kvalitetsavgifter diskuteras med Trafikverket i särskild ordning. Det är dock viktigt att finna en balans mellan operatörernas respektive infrastrukturförhållarens driftskvalitet och att kvalitetsavgifterna verkligen leder till ökad kvalitet. Den affärsrisk och de kostnader som tågoperatörer och varuägare tar vid förseningar och driftsstopp uppgår till mycket stora belopp. En affärsmodell som involverar Trafikverket mer än idag skulle skapa starka incitament för att tillhandahålla en väl fungerande infrastruktur. En sådan hoppas vi kommer att kunna införas allteftersom.

Styrning med avgifter får begränsad påverkan vid kapacitetsbrist. Det fokus på banavgifter och administrativa åtgärder som förekommer för att lösa kapacitetsproblemen i järnvägsnätet är överdrivet enligt Branschföreningens uppfattning. Det är svårt att undvika tanken att det härvid är principen som görs viktigare än resultatet.

- Beslut finns redan om att flerdubbla banavgifterna från c:a 500 miljoner kr 2009 till ca 2 mdr kr 2021. Avgifterna tas ut innan Trafikverket kan tillhandahålla väl fungerande infrastruktur. Höjda banavgifter bör motsvaras av en säker driftskvalitet samt kombineras med tydligt skadeståndsansvar när kvalitetsbrister i infrastrukturen åsamkar trafiken stora kostnader.
- Banavgifterna, liksom alla former av avgifter, bör samordnas och fortsatt utredas för att skapa ett meningsfullt avgiftsunderlag som inte försämrar järnvägens konkurrensförmåga mot andra trafikslag.
- Rabatterade banavgifter kan vara ett incitament för att leda godståg på en omväg för att undvika högtrafikerade banor. En rabatt måste minst täcka de extra kostnader som uppstår för längre körtid och högre energiförbrukning. En snabb kalkyl visar att de extra kostnaderna kan överstiga själva banavgiften.
- Rabatter för godstågen som väljer tid i lågtrafik kan ge viss effekt, men transportkedjan har många länkar som ska samverka och tidsplaneras, alltifrån ut från terminal och industri, till kranplats i en hamn.
- Om banavgifterna ska höjas för att styra trafik bort från högtrafiktider/områden, bör de sättas med så snäva intervall för högtrafikperioderna att järnvägsföretag och trafikorganisatörer ges ett marknads- och produktionsmässigt fungerande manöverutrymme.
- Degressiva banavgifter skulle kunna stimulera trafikutvecklingen och, med rätt avvägning, säkerställa följsamhet mot en marginalkostnadsprincip. Ett enkelt sätt att skapa ett starkt incitament för effektivisering vore att helt övergå till körda tågkilometer som avgiftsunderlag. Banavgiften blev då oberoende av tågvikt och tåglängd. En kategorisering mellan godståg och resandetåg skulle dock fortsatt vara nödvändig och man måste också beakta att vissa operatörer i sina avtal är tvingade att köra tåg med en viss regularitet (d.v.s. t.ex. inte utan vidare kan övergå till att köra längre och färre tåg) Vidare skulle ett avgiftsunderlag som i större utsträckning belastade

negativa tekniska egenskaper få en bättre styrningseffekt. Viktigt är dock att inte sofistikerade avgiftssystem ökar den administrativa bördan, i synnerhet för mindre järnvägsföretag.

- Att försöka korrigera kollektivtrafik med styrande avgifter riskerar att bli kontra-produktivt. Den regionala kollektivtrafiken upphandlas och finansieras till stor del dessutom genom skattemedel (17 mdr kr/år). Vissa former av styrmedel kan ge rundgång i finansieringen.

Drift, underhåll och reinvesteringar (7)

Järnvägsdriften är ett slutet system och störningar i systemet påverkar därmed övriga aktörer i systemet. Stor efterfrågan kan leda till ett för högt kapacitetsuttag. Det kan inte kompenseras med en god underhållsnivå. Men motsatsen, ett dåligt underhåll, leder alltid till ett lågt kapacitetsuttag.

Ett otillförlitligt järnvägsnät har på lång sikt ingen marknad och ett tveksamt existensberättigande. Det är därför av stor betydelse att definiera och upprätthålla en tillfredsställande nivå på underhåll och förnyelse av järnvägsnätet. Det innebär att ett konsekvent beslut är att staten påtar sig ansvaret för att uthålligt åstadkomma detta eller att lägga ner delar av nätet alternativt sänka nivån på hastighet, bärighet och övriga kapacitetsparametrar.

Det senare innebär givetvis att efterfrågan på transporter i ett samhälle med ekonomisk tillväxt och befolkningsökning måste tillgodoses med andra transportslag. Ett tillförlitligt järnvägsnät blir en ödesfråga i ett tillväxtsamhälle.

Ekonomiska förutsättningar och finansieringsformer (8)

Utredningen föreslår förvisso stora belopp för att förbättra underhåll och viss utveckling. Men de nuvarande finansiella ramarna utöver pågående stora projekt kommer inte att leda till en nödvändig utveckling av järnvägstrafiken, kvalitativt och kvantitativt under beslutad nationell plan.

Långsiktigt måste den situation som rått under 2000-talet för järnvägsnätets underhåll och förnyelse förändras. Långsiktigt planeringsbara förhållanden vid Trafikverket förutsätter att statsmaktens nuvarande budgetteknik med underfinansierande ordinarie anslag och ”extrapengar” med kort framförhållning avlöses av ett gentemot verksamheten mera realistiskt agerande. Snabba kast med ”extrapengar” skapar förmodligen dyrare projekt än de som planeras långsiktigt. Anslagsuppräknningar till Trafikverket bör följa en realistiskt avvägd indexkorg.

Utredningens övergripande förslag till finansieringssätt så som de beskrivs i 8.3.6. ställer Tågoperatörerna sig bakom. Som diskuterats mer utförligt ovan måste dock avgifterna motsvaras av driftssäkerhet, inte snedvridda konkurrensen och vara så utformade att järnvägsföretagen genom bra beteende kan påverka sina kostnader.

Medfinansiering för kapacitetsinvesteringar

Staten bör även fortsättningsvis finansiera och ansvara för statens järnvägsnät. Ökad regional tågtrafik motiverar dock regional medfinansiering av baninvesteringar, särskilt i lägen med kapacitetsbrist. Separering av trafik med särskilda banor för lokal/regional trafik förekommer redan idag och kommer dessutom att behöva utvecklas än mer. Infrastrukturens betydelse för samhällsutveckling och regionförstoring är starka drivkrafter.

OPS-lösningar är vanliga i andra länder. I de fall det är befogat med medfinansiering bör särskilda regler utformas efter vem som är den andra parten vid sidan om staten om det är näringslivet eller t.ex. kommuner som är medfinansierare. Staten bör dock ha kvar det övergripande ansvaret.

Klimatscenario (9)

Klimatmålen innebär mycket stora utmaningar för transportsystemet. Hittills beslutade klimatåtgärder både internationellt och nationellt har inte minskat oönskade utsläpp, utan de fortsätter att öka oberoende av uppsatta mål. Kapacitetsutredningen konstaterar att trafikprognoserna i förhållande till klimatmålen inte är hållbara. Hoppet står till ett mera transportsnålt samhälle.

Järnvägens kvarstående kapacitetsproblem kan komma att bidra till en ökad användning av andra trafikslag och därmed utnyttjas inte järnvägens potential för att förverkliga klimatmålen.

Tågoperatörerna ser med stark oro på denna utveckling och anser det vara en avgörande förutsättning att klimat- och miljöfrågorna kommer att styra det fortsatta arbetet med infrastrukturen i regeringskansliet. Vi ansluter här också till de synpunkter på den nationella planen som nyligen Riksrevisionen gett uttryck för.

Möjlig teknisk utveckling (10)

Varje utbyte av järnvägsfordon till materiel med nyare teknik har hittills inneburit minskad energiförbrukning per trafikenheter. Utvecklingen mot kapacitetsstarkare fordon inom persontrafiken har betydande drivkraft. Lätta konstruktioner med nya material och ny teknik för sammanfogning är i produktion. Utvecklingen av elmotorer har gått vidare. Projektet Gröna tåget har gett stora erfarenheter och utgör ett gott exempel på möjligheten att bygga ett allsidigt högeffektivt resandetåg utgående från känd teknik men med nya lösningar. Projektet Gröna tåget är ett konkret exempel på snabb utveckling av järnvägsteknik. En energieffektivisering på 30 procent jämfört med gårdagens fordon är möjlig på relativt kort sikt. Järnvägsdriftens stödjande sidosystem i form av utvecklad verkstadsteknik och underhållsmetodik skapar redan högre tillgänglighet i trafiken. Förarstöd i form av s.k. Ecodriving och beslutsstöd för trafikledning är i början av sin utveckling.

Beträffande godstrafik är det tekniskt möjligt att åstadkomma stora förbättringar av effektivitet och kapacitet. Det kräver dock systematiska och standardiserande infrastrukturåtgärder i första hand i de nord-sydliga godsstråken.

Några exempel på detta är:

- Längre tåg, med 750 m som första steg
- Ökad volym och vikt per godsvagn
- Ökad last per meter
- Utvidgad lastprofil; stegvis åtgärdas hinder vid gränsen för nuvarande lastprofil

Längre tåg

Den generella tåglängden bör utökas till 750 m för alla typer av godståg. Det kräver förlängningar av förbigångsspår, mötesspår och en del spår på bangårdar. Längre tåg är det mest kostnadseffektiva sättet för godstrafiken att öka kapaciteten i järnvägsnätet, inklusive de investeringar järnvägsföretagen då behöver göra. 750 meters tåglängd blir internationell standard inom en snar framtid.

I ett första skede bör investeringar för 750 meters tåglängd genomföras i stråken Skåne-Hallsberg och Skåne-Stockholm. Därefter bör utbyggnaden ske från Hallsberg mot Borlänge i snabb takt.

Höjd bärighet

En generell höjning av bärigheten är viktig för den exportinriktade nordiska basindustrin, särskilt metall- och skogsindustrin. Att kunna lasta mer på varje vagn är ett mycket konkret sätt att öka dessa företags konkurrenskraft på exportmarknaderna och för effektiviteten i den inrikes godstrafiken.

- Bandelar med återkommande nedsättningar av bärigheten bör åtgärdas snarast
- Metervikten bör inledningsvis generellt höjas från 6,4 ton/m till 8 ton/m, vilket är tillåtet i stora delar av det övriga europeiska järnvägsnätet.
- Axellasten bör höjas från 22,5 ton till 25 ton.
- I nästa steg bör metervikten höjas till 10 ton/m och axellasten höjas till 30 ton.

Utvidgad lastprofil

Att möjliggöra användningen av högre och bredare vagnar gör nytta för den stora andelen godstransporter som är ”skrymmande” d.v.s. med stor volym och relativt låg vikt. För många varuslag vore utvidgad lastprofil den mest kostnadseffektiva åtgärden för bättre möjligheter att transportera gods på järnväg, och öka möjligheterna att kombinera olika transportslag. En utvidgad lastprofil gynnar främst nordisk exportindustri via svenska hamnar till de utländska huvudmarknaderna, men gagnar också användningen av s.k. multipurpose-vagnar, som används alltmer, främst i transporter för fordonsindustrin men som allmänt också förbättrar möjligheterna till returlaster. Det nordiska järnvägsnätet bör anpassas för att klara alla de modullastbärare som kan framföras på vägnätet, såsom trailers, hela lastbilar och växelflak. Det skulle effektivt främja intermodala transporter där lastbilsgods kan transporteras med tåg på längre sträckor och minska behovet att anordna specialtransporter.

Lastprofilen bör utvidgas till lastprofil C på hela det svenska järnvägsnätet och lastprofil P/C 420 på det nordiska järnvägsnätet.

Transportsystemets potential (11)

Det är lätt att konstatera att alla trafikslag kommer att behövas i framtiden. Kust- och inlandssjöfarten bör exempelvis kunna utnyttjas mer effektivt. Järnvägsnätet likaså. Man måste samtidigt vara medveten om att vissa typer av transporter inte utan vidare (p.g.a. industriella processer, lokalisering och varornas beskaffenhet) kan flyttas från ett transportslag till ett annat.

Det är direkt otillfredsställande att utredningen nöjer sig med att hänvisa till ett underlag av Per Kågeson när det gäller nyttan av framtida spårinvesteringar.

Höghastighetsbanor och stambanealternativet (11.5.7)

En högre grad av separering av olika typer av tågtrafik skulle vara ett sätt att öka kapaciteten och effektiviteten i järnvägssystemet. Tågoperatörerna stödjer EU:s mål om utveckling för ökad kapacitet och högre hastigheter, både nationellt och internationellt.

Huvudargument för höghastighetsbanor är korta restider mellan befolkningsstarka noder med hög tillförlitlighet året runt. Det förutsätter få uppehåll och kompromisslös trafikplanering. Det innebär även begränsad integrering med annan trafik på höghastighetsbanorna. Vid noder och ändpunkter ska höghastighetstrafiken vara väl integrerad med den regionala och lokala trafiken.

Höghastighetsbanor kommer att påverka resmönster, näringsliv och befolkningsutveckling i en stor del av Sverige. Berörda orter får starkt ökad attraktivitet. Det krävs att det centrala järnvägsnätet är upprustat och kvalitetssäkrat när höghastighetsbanorna tas i trafik.

Utredningens beskrivning av det svenska höghastighetsprojektets effekter överraskar. I övriga Europa anses höghastighetsbanor vara en framgång och avgörande för att binda samman befolkningscentra.

Med fast förbindelse över Fehmarn Bält kommer Västeuropa från omkring år 2020 två timmar närmare Sverige med tåg än idag. Europabanan gör tågresor betydligt mera intressanta för den stora resemaknaden Sverige-kontinenten. Som vi har påpekat ovan finns det flera saker som kalkylmodellen inte tar hänsyn till, liksom tveksamheter i grundförutsättningarna, vilka påverkar analysresultatet när det gäller utvärderingen av höghastighetsbanor. Den här bedömningen kvarstår även med hänsyn till de känslighetsanalyser som gjorts i utredningen. Trafikverket bör därför få ett fortsatt uppdrag att ta fram en plan och ett underlag för ett senare beslut i frågan. Tågoperatörerna räknar också med att få återkomma med mer detaljerade synpunkter beträffande svenska höghastighetsbanor. Vi anser att rapporten ”Economic evaluation of HSR”, av Bo-Lennart Nelldal, KTH, 2012-03-06, bör kunna tillföras underlaget i utredningen.

Stambanealternativet öppnar inga nya marknader. Det separerar inte heller tågslagen i nämnvärd utsträckning. Det har inga förutsättningar att ersätta ett höghastighetsnät. I den form det beskrivs innefattar det utöver Ostlänken inte ens det behov av kapacitetsförstärkningar på berörda stambanor som kommer att krävas i väntan på höghastighetsbanorna.

De föreslagna nybyggnationerna Ostlänken och Göteborg–Borås är efterlängtade och kan ses som en start på ett modernare järnvägsnät. Tågoperatörerna anser att det är ett bra första steg i den svenska järnvägsutvecklingen. Igångsättandet måste dock tidigareläggas. Kapacitetsbristen finns redan idag. Vi menar också att Trafikverket bör få i uppdrag att ta fram en plan för fortsatt ban- och kapacitetsutveckling för sträckorna mellan Stockholm och Malmö, respektive Göteborg samt mellan Stockholm och Oslo, även om investeringsbeslut inte skulle tas i 2012 års infrastrukturproposition.

Trafikverkets överväganden (12)

Utredningen skriver att ”Ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för Sveriges konkurrenskraft och framtida utvecklingsmöjligheter”. Det kommer i hög grad att gälla även järnvägsnätet.

Att åtgärda alla definierade kapacitetsbrister i järnvägsnätet med nyinvesteringar beräknar utredningen kostar 450-550 mdr kr. Att kostnaderna kan bli höga är dock inget argument för att göra för lite. En koncentration till smärre åtgärder i järnvägsnätet i samverkan med återtagande av eftersatt förebyggande underhåll leder till ett högt kapacitetsutnyttjande för banarbeten med åtföljande permanent negativ trafikpåverkan under överskådlig tid.

Tågoperatörerna vill här peka på vikten av att komma tillrätta med dagens akuta brister i järnvägssystemet, men också att våga se en framtid där järnvägens fulla utvecklingspotential tas tillvara i det svenska transportsystemet. Detta är nödvändigt för att inte riskera att hamna i ett läge där järnvägen blir ett permanent problemområde, men också för att Sverige ska ha någon som helst möjlighet att uppnå de uppställda klimatpolitiska målen samtidigt som vi har hållbara kollektiva transporter med stor kapacitet.

Nuläge och bristanalys till 2025 (13)

Norra Sverige

Kapacitet och teknisk tillförlitlighet på Malmbanan och Stambanan genom Övre Norrland är sådan att persontrafik kan ifrågasättas med avseende på punktlighet och restider om inte det förebyggande underhållet förstärks, tiderna för felavhjälpning minskas och kapacitetsinvesteringar främst på Malmbanan påbörjas i närtid.

Kommersiell året-runt-trafik med resandetåg har trots en aktiv besöksnäring och ökad ekonomisk aktivitet i Övre Norrland små utsikter. Driftförutsättningarna är i nuläget så otillfredsställande att de i sig utgör ett motiv för statens köp av nattågstrafiken.

Mellansverige

Nyttan med Botniabanan-Ådalsbanan kommer att vara begränsad och kapacitets- och punktlighetsproblemen kommer att vara permanenta så länge inte Ostkustbanan Sundsvall-Gävle byggs ut till dubbelspår. Detta projekt bör sättas igång så snart det är tillståndsmässigt möjligt.

Stråk för tillkommande trafik från nyöppnade gruvor i centrala Bergslagen bör fastställas så snart tidpunkt för start av brytning bestämts. Trafikverket bör besluta om erforderliga kapacitets- och bärighetsåtgärder samt transportvägar tillsammans med gruvnäring och transportbranschen.

Region Stockholm och region Öst

Det är utmärkt att behovet av konsekvensinvesteringar med anledning av Citybanan påtalas. De viktigaste är flerspår hela sträckan Tomtebodavägen-Kallhäll samt upprustning och ombyggnad av Stockholm C bangård i det norra avsnittet. I samband med Ostlänken behövs även en förstärkning av Grödingebanan.

Integration av regionalståg och SL-tåg skulle initialt kanske kunna leda till enstaka färre tåg, men även till större trängsel på befintliga tåg. En möjlig kapacitetsåtgärd i närtid vore att till Ostlänken färdigställs dra in SL-tågen Järna-Gnesta och trafikförsörja Gnesta med regionalståg och Mölnbo med bussar.

En av de viktigaste investeringarna för godstransporter i Sverige är dubbelspårutbyggnaden Hallsberg-Mjölby. Se till att den blir färdig i sin helhet i närtid!

Den viktigaste ännu inte påbörjade deletappen i ett kapacitetsförstärkt svenskt järnvägsnät är Ostlänken, som bör påbörjas så snart det är legalt möjligt.

Västra Sverige

Regionalstågstrafiken på Värmlandsbanan bör inte tillåtas öka ytterligare med mindre än att erforderliga kapacitetsåtgärder genomförts före trafikstart. Nu planerade kapacitetsinvesteringar räcker endast för att skapa acceptabel framkomlighet för dagens trafik. På längre sikt bör dubbelspår Kil-Kristinehamn vara motiverat.

Det finns givetvis en stor potential för ökad kollektivtrafikandel av resandet i stråket Borås-Göteborg. Utbyggnad som en första etapp av Götalandsbanan till Borås är således välmotiverad.

De delar av Göteborg (Hisingen) där godstrafiken har expanderat de senaste fyrtio åren är fortfarande järnvägmässigt underdimensionerade.

Södra Sverige

Södra stambanan och pendlingsstråken i Skåne bör kapacitetsförstärkas.

Planerad utbyggnad av Kust-till-kustbanan Kalmar C-Alvesta kommer att vara tillfyllest för dagens trafikering. Fortsatt expansion av regional tågtrafik kommer att kräva ytterligare kapacitetsinvesteringar.

År 2025 kommer med nuvarande planer restiden Stockholm C-Malmö C med snabbtåg att vara längre än idag. Det är givetvis oacceptabelt och sannolikt unikt för Västeuropa att restiden på en nationell huvudbana förlängs på femton års sikt.

Förslag till generella åtgärder samt åtgärder per region (14-15)

2000-talet kan inte mötas med 1900-talets eftersatta järnvägsnät. Åtgärderna måste koncentreras till det centrala järnvägsnätet. Satsningar i periferin ökar ofta trängseln i övriga delar av nätet och begränsar nyttorna för gjorda investeringar i "landsorten". Typexempel på detta är Botniabanan där framkomligheten på Ostkustbanan under lång tid blir gränssättande. Norrbotniabanan bör därför inte påbörjas förrän flaskhalsarna i det centrala järnvägsnätet hjälpligt åtgärdats. Den blir annars en regional järnväg för över 20 miljarder, som skulle få enbart operativ betydelse för fjärrtrafiken.

Regionaltågsexpansion bör alltid samtidigt åtföljas av kapacitetsåtgärder i banan. Den tid måste vara förbi när man för att tillgodose kortsiktiga politiska önskemål kunde bortse från kapacitetsbehoven.

Kring storstäderna bör ett antal kapacitetsförsämrade uppehåll med lokaltåg temporärt minskas eller slopas:

- I Stockholmsområdet: t.ex. Mölnbo
- Malmö-Lund: Hjärup och Åkarp
- Göteborg-Alingsås: t.ex. Aspedalen och Jonsered

Förslag till utvecklingspaket till 2025 (16)

Utredningens förslag till utvecklingspaket är strukturerande och bra. Det måste dock få tillräcklig omfattning och lägga grunden för en strukturerad utveckling. "Utvecklingsnivå hög" är redan nu motiverad vad avser det centrala järnvägsnätet.

En titt i backspegeln föranleder ett antal frågor: Hur skulle Stockholm fungera utan att tunnelbanan byggts? Ingen tvärbana, inget pendeltåg? Skulle möjligen Stockholms utvecklingskraft ha stoppats för länge sedan? Utredningen bör därför också kompletteras med vad den samhällsekonomiska effekten skulle bli om man *inte* genomför ett antal angelägna projekt.

Paket Stockholm

"Utvecklingsnivå låg" är en egendomlig rubrik i sig om man samtidigt förväntar sig en befolkningsökning i Stockholms län nära nog motsvarande dagens Göteborg till år 2030.

Branschföreningen förutsätter att utjämnade körtider Norrköping-Linköping *inte* går ut över restiden för snabba fjärrtåg.

Utbyggnad av Solna station som regionaltågsstation förutsätts innebära kompletterande kapacitetsinvesteringar så att inte restiden för snabba fjärrtåg och Arlanda Express försämras.

Utvecklingsnivå låg plus utvecklingsnivå hög är det enda realistiska framtidsscenarioet för ett Stockholmspaket.

Ostlänken är Sveriges viktigaste, ännu ej påbörjade järnvägsinvestering i närtid och ska naturligtvis genomföras i sin helhet som ett sammanhållet projekt som (vilket påpekats ovan)

bör påbörjas så snart det är legalt möjligt. Projekteringen bör starta snarast efter finansiellt klartecken. Ostlänken måste sedan självfallet etappindelas och om möjligt byggas samtidigt på flera tåter. Att lägga fullföljandet av Ostlänken i ”prio 2” överraskar.

Samtidigt med Ostlänken bör Grödingebanan byggas ut till ett funktionellt 4-spår, där det nyanlagda parallella dubbelspåret passerar Södertälje Syd utan angöring.

Paket Göteborg

”Utvecklingsnivå låg” gör skäl för sin beteckning när det gäller järnvägsnätet kring Göteborg.

Behovet av s.k. uppställningsspår är akut.

Utjämnade körtider förutsätts inte gå ut över restiderna för fjärrtågen.

”Utvecklingsnivå låg” och dito ”hög prio 1” bör slås samman eftersom ”prio 1” sett till reala behov är en närtidssatsning för Göteborgsområdets eftersatta järnvägsförhållanden.

Paket Malmö

Även här gäller att ”utvecklingsnivå låg” och dito ”hög prio 1” bör slås samman eftersom ”prio 1” sett till reala behov är en närtidssatsning.

Det är utmärkt att frågan om 4-spår även Flackarp-Lund C tycks ha nått ett genombrott.

Åtgärder enligt ”prio 2” bör påbörjas före 2020 och kompletteras med start av utbyggnad till 4-spår Lund C-Alvesta. Statsmakterna och Trafikverket bör ta konsekvenserna av att man i realiteten har gett klartecken till en efterfrågemässigt väl motiverad regionaltågstrafik även norr om Höör, men som intecknar all hittills ledig kapacitet under dagtid på berörda avsnitt av Södra stambanan.

Godspaket

Enkelriktad godstågskörning är ett återkommande förslag till kapacitetsförbättring. Genomförs det i måttlig omfattning kan det ha god effekt, men en återkommande invändning är att lokförarbytena måste få arbetstids- och kostnadsmässigt acceptabla lösningar. Vid långt avstånd mellan parallella banor är detta svårt.

Det förvånar än en gång att dubbelspår Hallsberg-Degerön inte har högsta prioritet utan ska bli ett slow-motion-projekt som gör att den fulla nyttan av den nationellt strategiska dubbelspårsutbyggnaden Hallsberg-Mjölby dröjer ytterligare några år.

Flerspår Arlov-Lund-Hässleholm ska givetvis ha synnerligen hög prioritet även från godstransportsynpunkt liksom de övriga åtgärder som nedan föreslås längs Södra stambanan.

Malmbanan

Malmbanan står inför sannolikt mer än fördubblade malmtransporter. Enbart LKAB indikerar en ökning från 28 miljoner ton per år till ca 50 miljoner ton år 2020. Därtill kommer förnödenheter och insatsvaror för gruvnäringen.

Malmbanans tillgänglighet och tillförlitlighet för trafiken är idag ett stort problem. Tågföringen är generellt instabil. Kapacitetsutnyttjandet är högt, på längre avsnitt 80 procent eller mer som dygnsgenomsnitt.

LKAB, Trafikverket med flera har genomfört en analys av nuläge och framtid beträffande Malmbanan och som redovisas i delrapporten ”Åtgärdsval Kapacitetsåtgärder Malmbanan-Ofotenbanan”. För åtgärdsförslag med fokus på gruvnäring och övrig trafik hänvisar Tågoperatörerna till denna.

Persontransportpaket (långväga och regional persontrafik)

Utan väsentliga kapacitetsförstärkningar riskerar fjärrtågen inom persontrafiken en långsam utträngning genom förlängda restider, brist på attraktiva tåglägen och otillförlitlig tidhållning. Problemen förstärks i det centrala järnvägsnätet av att ökat förebyggande underhåll, åtgärdande av eftersatta reinvesteringar och nyinvesteringar i kapacitet riskerar att göra banarbetsvolymen ohanterlig. Allvarligast inför framtiden är läget på Södra stambanan.

Behovet av Ostlänken har redan nämnts liksom Grödingebanan som funktionellt 4-spår.

Åtgärder på Ostkustbanan bör inriktas på att ha ett dubbelspår Gävle-Sundsvall i trafik år 2030. Allt annat är halvmesyrrer.

På Värmlandsbanan är nästa utvecklingssteg att bygga dubbelspår Kil-Karlstad och starta utbyggnad från Karlstad C och successivt österut för att i slutläge omfatta hela sträckan Kil-Kristinehamn.

Den upphandlade nattågstrafiken på Övre Norrland

Den dåliga tidhållningen för denna trafik under 2000-talet ger Tågoperatörerna anledning att ta upp frågan även i samband med Kapacitetsutredningen.

Den infrastruktur som staten tillhandahåller för den likaledes av staten upphandlande nattågstrafiken på Övre Norrland lämnar mycket i övrigt att önska. I utredningens kapitel 13 redovisas bristerna kortfattat. Restiderna ökar mellan Umeå, Luleå och Kiruna samt de expansiva områdena i Gällivare. Kustorterna Skellefteå och Piteå är svåra att trafikförsörja med tåg till försvarliga kostnader.

I och med att restiderna ökar minskas marknaden. Problemet kan möjligen angripas genom att Trafikverket initierar restidsmål kopplade till infrastrukturåtgärder, sätts för maximal restid i första hand Umeå-Luleå och Luleå-Kiruna. För besöksnäringen i Lappland är dagens låga kvalitet när det gäller restid och tidhållning kritisk.

Den dåliga punktligheten beror på bristande funktion och tillförlitlighet hos infrastrukturen. På kort sikt måste resurserna för felavhjälpling öka.

Det blir allt svårare att få tåglägen för nattågen med marknadsmässigt attraktiva ankomst- och avgångstider. Trafikverket bör se till att dess upphandlade trafik får kalkylerbara förutsättningar i detta avseende. En trångsektorplan för Malmbanan bör övervägas.

På Malmbanan är större kapacitetsinvesteringar helt nödvändiga. I annat fall blir persontrafik norr om Kiruna med attraktiva tidtabeller omöjlig mot bakgrund av en starkt ökad malmtrafik.

Särskilt initiativ för kapacitetsförstärkning av Södra stambanan

Trafikverkets relativa rådlöshet när det gäller Södra stambanan förvånar. Med endast nöd- torftiga åtgärder kommer transportsystemet till korta. Sambandet är tydligt mellan graden av kapacitetsutnyttjande och kvalitet hos trafiken. Ett särskilt initiativ för kapacitetsförstärkning behövs för Södra stambanan.

Södra stambanan (SSB) är det nationella stråk som har störst marknad, störst befolkningsunderlag och är från allmän synpunkt landets viktigaste järnvägslinje. Banan har kvalitetsproblem och har från nuläget och under minst femton år framåt ett stort behov av reinvesteringar och ökat förebyggande underhåll. Trafikverket (Banverket) har i praktiken lovat bort en stor del av kapaciteten till nyetablerad och i sig välbehövlig regionalstågtrafik. Godstrafik och långväga persontrafik blir då kapacitetsregulatorer och kommer inte att kunna utvecklas på marknadens villkor. Behovet av kapacitetsförstärkning är därför akut. Mer tåg kräver fler spår.

Utgångsläge

- SSB är landets viktigaste järnväg, marknad och trafikpotential är stor
- Behovet av förebyggande underhåll och reinvesteringar är stort det närmaste årtiondet
- ERTMS-utbyggnad med utbyte av ett antal signalställverk hotar, möjligen från 2015
- Kapacitetsutnyttjandet är högt
- Utvecklingsbehovet kvalitativt och kvantitativt är stort för godstrafik och långväga persontrafik
- Fri konkurrens har en betydande potential
- Banarbetsvolymen är hög och sannolikt ökande
- Punktligheten är dålig

Åtgärder

- Det är utmärkt att Trafikverket ger utbyggnaden av Ostlänken åtminstone en försiktig rekommendation. Det förutsätts då att projektet börjar så snart det är tekniskt och legalt möjligt och omfattar hela sträckan Järna-Nyköping-Gripenberg. Ostlänken bör givetvis från början byggas för största tillåtna hastighet 320 km/h och i övrigt med standard för höghastighetsbanor.
- Upprustning bör innefatta åstadkommandet av en jämn standard för största tillåtna hastighet av minst 200 km/h.
- Utöver snart påbörjad 4-spårsutbyggnad Arlov-Lund bör fyra spår byggas med början söderifrån även Lund-Hässleholm.
- Alvesta bangård bör byggas om med triangelspår i sydöstligt läge och med största tillåtna hastighet minst 200 km/h på SSB:s huvudtågspår.
- På sträckan Nässjö-Hässleholm anläggs ett antal minst 750 m långa 4-spår för förbigångar.

- Principen att staten finansierar åtgärder i statens järnvägsnät bör ligga fast. Men ökad regional tågtrafik motiverar även regional medfinansiering av baninvesteringar då brist på spårkapacitet särskilt motiverar detta t ex på Södra stambanan.

Det är en stor men nödvändig teknisk utmaning att kunna nyinvestera samtidigt som den ordinarie volymen banarbeten på Södra stambanan kommer att öka och bibehållas på hög nivå under lång tid.

Finansiering (18)

Med ökad kollektivtrafik, dämpad miljö- och klimatbelastning och ett näringsliv i ekonomisk tillväxt är någon annan ambitionsnivå än C4 otänkbar till år 2021. När det gäller finansiering av C4 avser Trafikverket att 10 950 mkr ska åstadkommas genom effektivisering i verksamheten. Målet är möjligen högt satt och kan inte bedömas av utomstående, men angelägen modernisering och effektivisering av järnvägsnätet bör inte göras utan att måluppfyllelsen för besparingar på något tillförlitligt sätt återförsäkras.

För åren 2022-2025 förefaller ramen lågt satt för drift, underhåll och reinvesteringar. Det förutsätts att med trimning avses endast smärre investeringar, funktionsförbättrande eller marknadsdrivna. Det är angeläget att dessa smärre åtgärder får avdelade medel. För nyinvesteringar förutsätts ram och åtgärder för minst ”prio 2” för samtliga utvecklingspaket. Därutöver erfordras finansiering av höghastighetsbanornas fullföljande och kapacitetsupprustning av Södra stambanan. För detaljerade åtgärdsförslag se respektive avsnitt ovan samt bilagor från vårt tidigare remissvar.

En fortsatt ökning av banavgifterna efter år 2021 är en teoretisk diskontering av framtida osäkerheter. Det förutsätter konkurrensneutralitet mot andra transportslag och att en rad omvärldsfaktorer stöder järnvägsföretagen samt inte minst att statsmakterna tillhandahåller ett järnvägsnät med hög tillförlitlighet året runt.



Christel Wiman
VD Branschföreningen Tågoperatörerna