Transportindustri-förbundet

2008-12-23 Er bet: N2008/6591/TR

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
Trafikenheten
Att: Håkan Jansson
103 33 STOCKHOLM

Remissvar: Betänkande ”Ökad konkurrens på marknaden för persontransport på järnväg” (SOU 2008:92)

Sveriges Transportindustriförbund, som representerar ca 100 företag som är verksamma inom godstransport och logistik, bl.a. i intermodal trafik och på järnväg och som verkar för effektiva och långsiktigt hållbara godstransporter, har tagit del av rubricerade remiss och har följande synpunkter.

Som representanter för näringslivsföretag som i olika roller är aktiva på den del av järnvägsmarknaden som har varit avreglerad under mer än tio år i Sverige, godstransportmarknaden, välkomnar förbundet förslaget att SJ:s ensamrätt på långväga persontrafik skall upphöra. Erfarenheterna från godsmarknaden visar att en avreglerad marknad innebär möjligheter till nya initiativ som inte kommer till stånd på en monopoliserad marknad, och ett allmänt förändringstryck som är till fördel för konkurrenskraften hos järnvägen.

Utredaren föreslår i betänkandet att nationell persontrafik på bana skall avregleras 1 januari 2010 genom att SJ:s ensamrätt upphör. Tidpunkten beror på att EU tidigare tagit beslut om att internationell persontrafik på järnväg, inklusive cabotage inom resp. länder, skall öppnas för konkurrens vid detta tillfälle, och utredaren menar att det inte framkommit något i utredningen som talar emot att denna tidpunkt även bör gälla för den inhemska trafiken. Samhällsköpt persontrafik, antingen via trafikhuvudmännen i länen eller via Rikstrafikens upphandlingar, avses fortsätta förekomma enligt vissa i utredningen redovisade principer.

Utredaren förväntar sig att avregleringen kommer att leda till att resandet stimuleras och att nya aktörer tillkommer. Förbundet delar för sin del denna slutsats. Det bör då noteras att tågtrafiken, både persontrafiken och godstrafiken under senare år haft en stark tillväxt redan med nuvarande marknadsförhållanden. Om en avreglering genomförs 2010 kommer således denna utveckling att fortsätta och påskyndas vad gäller persontrafiken, även om den senaste tidens konjunkturavmattning kan innebära kortsiktiga brott i dessa kurvor. De mer långsiktiga samhällstrenderna mot hållbara transporter och ökade transportbehov talar för järnvägens fortsatta utveckling.

Sveriges Transportindustriförbund Swedish International Freight Association

POSTAL ADDRESS Box 5384 SE-102 49 Stockholm Sweden
VISITORS Storgatan 19
TELEPHONE +46-8-762 71 00
TELEFAX +46-8-611 46 99
INTERNET info@swedfreight.se www.swedfreight.se
BANK GIRO ACC. 324-6923

Green Cargo AB har i en rapport ”Hållbara transporter för framtiden” i februari 2008 (http://www.greencargo.com/upload/76/Infrastrukturplan_080204.pdf) belyst infrastrukturkapaciteten i dagens bannät ur ett godsperspektiv. Redan vid en ökning av den totala tågtrafiken med 5% på nuvarande bannät uppstår ökade kapacitetsproblem i storstadsområdena. Vid en ökning av tågtrafiken med 20% skulle nuvarande bannät överbelastas även på många andra sträckor, t.ex. längs Norra Stambanan. Även om detta är en schablonmässig beräkning och även om regeringen under 2008 beslutat om ett antal förhållandevis kortsiktiga förbättringsåtgärder i bannätet, kan förbundet konstatera att trängseln på spåren kommer att utgöra ett ökande problem för godstransporternas utveckling på järnväg om inte kapaciteten ökas. Detta kan ske antingen genom att godstrafiken prioriteras högre än hittills vid tåglägestilldelning, eller att ny bankapacitet tillkommer. Erfarenhetsmässigt är dock infrastrukturutbyggnad en långsiktig process, som knappast löser problemen i den tidsram som utredaren i övrigt föreslår.

I ljuset av detta är det enligt Transportindustriförbundets mening mycket oroande att utredaren inte har ett konkret förslag framme vad gäller kapacitetsfördelningsregler på bana. Visserligen slås i betänkandet fast att ”*godstrafikens berättigade krav på god tillgång till infrastruktur ska beaktas”*. Vad som är berättigade krav och hur detta skall gå till är dock oroande oklart. Med dels samhällsbetald kollektivtrafik på, dels SJ och dels ett antal nya långväga persontågoperatörer på banan som alla förväntar sig kapacitet för sina produkter, och med politiska förväntningar om att avregleringen skall leda till ökat utbud och förbättringar för resenärerna, är enligt vår mening inte alls osannolikt att persontrafiken efter 2010 kommer att ges ytterligare företräde till kapaciteten om utredarens förslag genomförs. Det kan därvid noteras att godstrafiken redan idag har svårt att hävda sig i de nu överbelastade sträckorna runt särskilt storstäderna och under de mest belastade timmarna på dygnet. Att konkurrenskraften hos t.ex. intermodala tåg hämmas av att inte kunna få kapacitet till och från de största terminalerna under dagtid är väl känt. Att som i princip av hävd gjorts sedan järnvägens barndom hänvisa godstransporter till nattetid är definitivt inte i linje med redan nu befintliga regler om att prioritera enligt samhällsekonomiska principer. Instrumenten för kapacitetstilldelning måste förbättras och riktlinjerna bli tydliga och användbara.

Utredaren (s. 195) föreslår att ”*Banverket bör få i uppdrag att tillsammans med järnvägsföretag, trafikhuvudmän och andra med auktorisation organisera järnvägstrafik samt andra berörda aktörer inom sektorn dels vidareutveckla den administrativa modellen för kapacitetstilldelning, dels genomföra den forskning som är nödvändig för att utveckla modellen för kapacitetstilldelning så att kravet på samhällsekonomisk effektivitet uppfylls.*” Transportindustriförbundet menar att dessa skrivningar inte alls är tillräckliga för att tillförsäkra godstrafikens behov av utvecklingsmöjligheter. Ingen tidsram föreslås t.ex. för detta arbete, som inte torde bli lätt. Kapaciteten ökar ju inte bara för att fler aktörer vill få del av den. Forskningsinsatser är givetvis värdefulla, men ter sig aningen sent tillkomna när en avreglering av persontrafikmarknaden föreslås till år 2010. Det är också väl känt att dagens kalkyler för att samhällsekonomiskt bedöma godstransporter är undermåliga. Om godstrafiken tvingas till sämre trafikupplägg på grund av avregleringen på persontrafikmarknaden kommer detta givetvis att minska dess attraktivitet i förhållande till alternativa transporter. Kombineras detta med införande av ekonomiska styrmedel för tung vägtrafik, som diskuteras, kan resultatet bli att transportkostnaderna ökar så mycket att viss produktion flyttar utomlands. Skall styrmedel fungera måste det finnas attraktiva alternativ att styra mot!

I utredningen konstateras (s. 204): *Persontåg och godståg konkurrerar givetvis inte om samma transporter, men däremot om plats på spåret. Det är därför av stor betydelse för*

respektive järnvägsföretag vilka tåglägen som tilldelas. Järnvägsnätet i huvudsak av enkelspår och för det andra trafikerar tåg med olika hastigheter och uppehållsbilder samma spår. För att järnvägen ska kunna utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ till andra transportslag är det nödvändigt att de nackdelar som följer av detta i görligaste mån minimeras oavsett om det råder konkurrens på järnvägen eller inte. Ett viktigt instrument för detta är en effektiv kapacitetstilldelning. Det är dessutom nödvändigt att göra kraftfulla satsningar på att bygga ut spårkapacitet och förbättra tekniska lösningar som signalteknik och informationsteknik.

Transportindustriförbundet delar till fullo de åsikter som utredaren framför här. Mot denna bakgrund är det därför svårt att förklara hur slutsatsen i utredningen kan bli att genomföra en avreglering av persontrafikmarknaden redan 2010 utan att åtminstone presentera några förslag till hur en förändrad kapacitetstilldelning skall fungera. Att den utrikes persontrafiken skall avregleras vid denna tidpunkt har varit känt relativt länge, utan att några åtgärder vidtagits för att lösa tilldelningsproblemet. Påståendet i utredningen att det inte finns några skäl mot att genomföra den inrikes avregleringen samtidigt blir mot denna bakgrund svårbegripligt.

Förbundet anser sammanfattningsvis:

- att en avreglering av den svenska järnvägsmarknaden även på persontrafiksidan är positiv för järnvägens utveckling i sig,
- att en ökad järnvägstrafik både vad gäller person- och godståg är att förvänta och är positivt med hänsyn till de befintliga transportpolitiska målen och, vad gäller godstrafiken, till näringslivets framtida transportbehov,
- att denna ökade järnvägstrafik inte kan genomföras med nuvarande kapacitet i bannätet. En kraftfull utbyggnad av järnvägar som kommer både gods- och persontrafiken till del måste därför genomföras,
- att, i avvaktan på att denna ökade bankapacitet kommer till stånd, det är ett oavvisligt krav att godstransporterna, med tanke på deras stora samhällsbetydelse för näringsliv och tillväxt, ges högre prioritet vid trängsel på spåret i de stora stråken och runt de centrala noderna,
- att nuvarande prioriteringsregler inte är tillräckligt tydliga för dessa nuvarande och framtida behov av kapacitetstilldelning, och
- att vi tillstyrker att omedelbart starta arbetet med att utveckla reglerna i dialog med järnvägssektorns många aktörer.

Förbundet anser att regeringen bör genomföra reformerna i rätt ordning:

1) Besluta om en kraftfull utbyggnad av bankapaciteten i de centrala godsstråken och noderna för att möta framtidens transportbehov,
2) Besluta om nya prioriteringsregler som tydligare följer de samhällsekonomiska riktlinjerna för kapacitetstilldelning,
3) Besluta om avreglering av persontrafikmarknaden.

Om inte besluten tas i denna ordning, eller samtidigt som ett paket, avstyrker Transportindustriförbund det remitterade förslaget om avreglering av långväga persontrafik på järnväg 1 januari 2010. Riskerna för godstransporterna och därmed för näringslivet och tillväxt & välfärd är för stora om inte de övriga förutsättningarna först är på plats.

Stefan Back
SVERIGES TRANSPORTINDUSTRIFÖRBUND