

**NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD  
TRANSPORTINDUSTRIFÖRBUNDET****REMISSYTTRANDE**  
2011-08-22Trafikverket  
781 89 BORLÄNGE**Remissyttrande över järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021. TRV 2011/17304**

Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet har fått Trafikverkets Kapacitetsutredning på remiss och lämnar ett gemensamt remissyttrande enligt nedan:

**Sammanfattning**

Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet anser att den analys som görs i Kapacitetsutredningen av tillståndet för den svenska järnvägen är riktig och bör ligga till grund för skyndsamma beslut av regering och riksdag samt inom Trafikverket om ökade resurser till drift och underhåll, trimningsåtgärder som eliminering av flaskhalsar, samt strategiskt viktiga investeringar för sammanhängande godsstråk och noder. *Fokus måste nu läggas på genomförandet av de åtgärder som identifierats av Kapacitetsutredningen och i tidigare utredningar som initierats av Trafikverket. Det behövs såväl närtidssatsningar med fokus på ett snabbt genomförande som långsiktiga insatser för systematiska kvalitetshöjningar.*

Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet delar tillfullo Kapacitetsutredningens syn på den avgörande betydelse som drift och underhåll av den befintliga järnvägsanläggningen har för effektiva och tillförlitliga transporter av resenärer och gods. Transportrådet och Transportindustriförbundet vill i likhet med utredningen särskilt understryka betydelsen av ett systematiskt förebyggande underhåll.

Förslagen i Trafikverkets kapacitetsutredning presenteras uppdelade på åtgärder som kan genomföras inom ramen för den av regering och riksdag beslutade Nationella Infrastrukturplanen för åren 2010--2021, åtgärder genom tidsmässiga omprioriteringar i planen samt utökningar utöver fastställd ram.

För utökningar utöver fastställd ram anger Trafikverket fyra olika ambitionsnivåer där den *lägsta* kallad C1 är att behålla kapacitet och punktlighet på dagens nivå och den *högsta* är att utöver att återställa järnvägssystemet till den nivå det är designat för och förstärka kapaciteten genom trimningsåtgärder, *i ett förslag kallat C4 utöka kapaciteten där bristerna är som störst* genom att föreslå att 13 miljarder kr tillförs åren 2012--2021 för ett begränsat antal särskilt angelägna investeringar.

*Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet förordar att alternativet C4 genomförs. Detta är enligt vår gemensamma uppfattning den lägsta godtagbara miniminivån vad gäller kvaliteten på den svenska järnvägsinfrastrukturen. Utredningsalternativen C 3 och C 4 innebär sammantaget 15 miljarder i nytillskott för särskilt angelägna investeringar (2+13 miljarder) utöver vad som anges i den beslutade Nationella Planen fram till och med år 2021 – d.v.s. en mindre utökning av investeringsramen under 10 år. För drift och underhåll och reinvesteringar utöver fastställd anslagsram anges medelsbehovet till totalt drygt 23 miljarder.*

Kapacitetsutredningens förslag med utökningar av drift och underhåll, trimningsåtgärder och investeringar innebär således sammantaget en ökning av ramen jämfört med tidigare beslutad Nationell Infrastrukturplan på drygt 38 miljarder kr (15 investeringar + 23 drift, underhåll och reinvesteringar) för åren 2012-2021. Av detta belopp bedömer Trafikverket att nästan 11 miljarder kan finansieras genom effektiviseringar vilket ger ett återstående finansieringsbehov på totalt drygt 27 miljarder kr för åren 2012-2021.

## **Drift, underhåll och investeringar i infrastruktur är viktigt för konkurrenskraft och ekonomisk tillväxt**

Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet anser att den analys som görs i Kapacitetsutredningen av tillståndet för det svenska järnvägsnätet måste sättas in i ett bredare ekonomiskt sammanhang. *Transporter och infrastruktur är ryggraden i ett modernt samhälle.* Det är utgångspunkten för Transportrådets och Transportindustriförbundet syn på Kapacitetsutredningen och det perspektiv på infrastruktur för tillväxt och ökad konkurrenskraft för Sverige som nation, för svenskt näringsliv och en effektiv klimatpolitik som vi anser bör präglade den framtida utvecklingen av transportsystemet. Vår gemensamma bedömning är att klimat- och miljömålen för transportsektorn inte kommer att uppnås om inte järnvägsinfrastrukturen uppgraderas för att möjliggöra ett ökat utnyttjande.

Sverige är ett stort land i utkanten av Europa, vilket medför att vi är beroende av en väl fungerande infrastruktur för såväl inrikes godstrafik på järnväg som internationell trafik. Därför bör insatserna för infrastrukturen som andel av BNP vara större än EU-genomsnittet. För det svenska näringslivet är effektiva och väl fungerande godstransporter i Sverige med internationella kopplingar till de för svenskt näringsliv viktigaste transportstråken inom EU och Europa av stor vikt.

Vi vill även lyfta fram de ambitioner för järnvägens utveckling som klart framkommer i EU-kommissionens nya vitbok för transporter. Det svenska järnvägsnätet måste svara upp mot internationell standard om inte export och import av järnvägs gods i en framtid ska behöva stanna vid en nationell gräns för omlastning. Det bör därför vara tydligare angett i Kapacitetsutredningen att även utvecklingen i omgivande länder och marknader påverkar kapacitetsbehovet på det svenska järnvägsnätet.

Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet vill erinra om att organisationerna liksom en rad andra aktörer i sina remissyttranden över de tidigare trafikverkens förslag till Nationell Plan för åren 2010-2021 förordade en höjning av anslagsramen med minst 15 procent jämfört med den anslagsram som sedan fastställdes av regering och riksdag. Transportrådet och Transportindustriförbundet ansåg då att för att långsiktigt åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i transportsystemet behövs ytterligare resurser. Vi kan konstatera att den analys som görs i den nu remitterade Kapacitetsutredningen av vad som kallas ”De allvarligaste bristerna 2021 efter genomförda planer” bekräftar organisationernas tidigare gjorda analys. Det görs även i den av Trafikverket nu remitterade underlagsrapporten om: ”Kapacitetsbrister på järnvägsnätet 2015 och 2021 efter planerade åtgärder”.

*Betydelsen av drift, underhåll och investeringar i infrastruktur för en fortsatt positiv utveckling av svensk ekonomi och ökad konkurrenskraft på alltmer globaliserade marknader bör tydligt understrykas som en bottenplatta för de förslag som Trafikverket ska lämna i sin delrapport till regeringen om kapacitetssuppletet den 1 oktober i år. Vi efterlyser en sådan tydlig analys.*

För svenskt näringslivs konkurrenskraft behövs en effektiv transportinfrastruktur och att investeringar i infrastruktur och underhåll sker *systematiskt, flerårigt och långsiktigt*. Hela 2010-talet bör göras till *infrastrukturens årtionde*. Det handlar om det svenska näringslivets framtida konkurrenskraft och Sveriges konkurrenskraft som nation i en alltmer globaliserad ekonomi. *Därför behövs såväl närtidssatsningar med fokus på ett snabbt genomförande som långsiktiga insatser för systematiska kvalitetshöjningar.*

## **Det behövs även en särskild investeringspott för marknadsanpassningar inom Trafikverket tillgänglig redan från 2012 och under hela planperioden till och med år 2021**

Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet föreslår – som komplement till förslagen i Kapacitetsutredningen – *att medel avsätts till en särskild marknadsanpassningspott* där Trafikverket ges utrymme att besluta om resurser till lönsamma marknadsdrivna anpassningar av infrastrukturen som relativt plötsligt kan dyka upp p.g.a. strukturförändringar, omläggning av logistiska flöden i näringslivet och för att eliminera flaskhalsar i transportsystemet. Det skapar en

ökad flexibilitet i medelsanvändningen. I samband med de tidigare trafikverkens arbete med förslaget till Nationell Transportplan fanns förslag om en sådan marknadsanpassningspott att använda för nya angelägna behov som uppstår i transportsystemet men detta prioriterades bort i den av regering och riksdag fastställda Nationella Infrastrukturplanen för 2010--2021.

Frågan om en investeringspott för marknadsanpassningar berörs i den av Trafikverket nu remitterade underlagsrapporten om: "Kapacitetsbrister på järnvägsnätet 2015 och 2021 efter planerade åtgärder". Där anges att: "Det finns ett stort antal mindre åtgärder som ger stora effekter för godstrafiken. Tågoperatörerna har tidigare föreslagit ett flertal mindre åtgärder som för närvarande behandlas. Vid nya trafikupplägg behövs ofta smärre justeringar av infrastrukturen. En mindre pott av sådana marknadsåtgärder skulle ge god effekt". Transportrådet och Transportindustriförbundet instämmer tillfullo. Regering och riksdag bör ta till sig detta.

### **Styrmedel som differentiering av avgifter är acceptabla. Dock bör regeringen ompröva beslutet om att mer än tredubbla banavgifterna under planperioden.**

Kapacitetsutredningen innehåller förslag om olika styrmedel för att åstadkomma en effektiv fördelning och användning av bankapaciteten. Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet har inga invändningar mot att olika avgifter differentieras i detta syfte. I likhet med flera andra organisationer på transportområdet ställer vi oss mycket kritiska till den mer än tredubbling av banavgifterna som enligt regeringens beslut ska genomföras till slutet av planperioden år 2021. Redan genomförda höjningar av banavgifterna är då inte inräknade. Kapacitetsutredningen skriver att: "Den angivna finansieringen med banavgifter bygger på en successiv höjning från en årlig nivå i början av planperioden på cirka 600 miljoner kronor till cirka 2 000 miljoner kronor vid slutet av planperioden."

Den av regeringen tidigare beslutade ökningen av banavgifterna kommer att öka avgiftsuttaget med totalt 8,8 miljarder kronor sammantaget under planperioden 2010-2021 och blir ännu en pålaga för järnvägsbranschen som ytterst kommer att bäras av slutkunderna. *Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet anser att frågan om kraftigt höjda banavgifter måste sättas in i ett bredare perspektiv där effekter av de samlade höjningarna av olika avgifter för näringslivets konkurrenskraft och antagna miljö- och klimatmål måste inkluderas.* Risken är uppenbar att den samlade effekten av kraftigt höjda banavgifter i kombination med andra avgiftshöjningar som exempelvis till följd av IMO:s nya svavelregler försämrar svenskt näringslivs konkurrenskraft.

Trafikverket föreslår i Kapacitetsutredningen att: "de ökade banavgifterna ska gå till drift, underhåll och reinvestering." Detta är ett positivt förslag men långt ifrån tillräckligt. Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet anser att kraftigt höjda banavgifter till och med år 2021 måste föregås av en höjd transportkvalitet på järnvägstransporter och en ökad effektivitet. *Vår gemensamma uppfattning är att regeringens och Trafikverkets utgångspunkt för prissättningen av tjänster bör vara att först leverera en bättre kvalitet, tillgänglighet och effektivitet på spåren för varuägare och transportföretag och därefter ta upp en diskussion med järnvägens kunder och kunders kunder om värdet på tjänsterna för användarna.*

Frågan om mer än en tredubbling av banavgifterna till slutet av planperioden år 2021 måste sättas in i detta bredare sammanhang om effekterna för den svenska transportnäringens kostnadsläge och konkurrensförmåga och näringslivets konkurrenskraft.

### **Behovet av ökad järnvägskapacitet till följd av de nya utsläppsreglerna för svavel från IMO har inte analyserats av Kapacitetsutredningen**

Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet konstaterar att det ökade transportarbetet till följd av de nya IMO-reglerna för svavelhalt i marint bränsle inte har analyserats av Kapacitetsutredningen. I utredningen behandlas de nya svavelreglerna endast i ett kort stycke på drygt 10 rader. Vi föreslår att Trafikverket låter utreda vilka järnvägsstråk som har kapacitet att ta emot gods som tidigare gått på sjövägen men som högst troligt kommer att transporteras på land till följd av IMO-beslutet. Kapacitetshöjande åtgärder behövs tidigt under planperioden 2010-2021 för att inte den redan nu stora kapacitetsbristen som finns på

viktiga järnvägsstråk ytterligare förvärras i och med IMO-beslutet. Tillräcklig kapacitet på järnvägen måste säkerställas i berörda stråk. Det gäller exempelvis dubbelspår Hallsberg-Mjölby som har kopplingar till Södra stambanan samt ökad bärighet och kapacitet på Bergslagsbanan/Väster om Vänern som avlastar Västra stambanan.

### **Trafikverkets förslag om att erbjuda ramavtal om bankapacitet för längre tid än ett år bör prövas i särskild ordning senare i höst och frikopplat från Kapacitetsutredningen**

Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet har liksom Branschföreningen Tågoperatörerna i skrivelser till Trafikverket föreslagit att verkets utredning om införande av ramavtal remissbehandlas vid en senare tidpunkt under hösten vid sidan av Kapacitetsutredningen. Trafikverket har tillmötesgått detta och förlängt remisstiden på utredningen om ramavtal till den 1 december 2011 vilket är positivt. Frågan om särskilda ramavtal är inte okomplicerad. *Risken är att tillämpningen av ramavtal inte bidrar till en ökad flexibilitet utan snarare det motsatta genom att ett begränsat kapacitetutrymme på spåren låses upp ytterligare.* Transportrådets och Transportindustriförbundets bild är att det finns en underliggande stark dold efterfrågan av kapacitet på spåren som inte kommer fram till Trafikverket. Detta då transportköpare och transportföretag inte finner det mödan värt att ansöka om tilldelning av kapacitet på redan överbelastade spår för nya godsutlägg på järnväg.

Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet tillstyrker mot ovan nämnda bakgrund Kapacitetsutredningens förslag att processen för kapacitetstilldelning effektiviseras där bankapacitet tilldelas genom en successiv tilldelning för att korta planeringstiderna.

### **Stråkperspektivet i utredningen bör förstärkas genom att tre centrala godsstråk som har högsta prioritet i sin helhet slutförs tidigt under planperioden**

I utredningen görs en analys av kapacitetssituationen på viktiga godsstråk åren 2015 och 2021. Vissa tidigareläggningar föreslås av Trafikverket av investeringar och trimningsåtgärder på olika delsträckor i godsstråken. Detta är positivt men inte tillräckligt. *Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet föreslår att sammanhängande tidigareläggningar sker genom ett slutförande tidigt under planperioden av nedanstående tre centrala godsstråk av betydelse för näringslivets transporter och som är en riksangelägenhet:*

*\* Dubbelspår Hallsberg – Mjölby för ökad kapacitet på hela det sammanhängande godsstråket genom Bergslagen*

I Kapacitetsutredningen anges under rubriken högt utnyttjade enkelspårssträckor 2021 som kvarstående brister: "På sträckan Hallsberg – Degerön byggs vissa dubbelspårssträckor, dessutom åtgärdas viktiga kapacitetsbrister i Hallsberg. Sammantaget blir kapacitetssituationen bättre, men brister kommer att kvarstå på vissa delar". Kapacitetsutredningen konstaterar vidare att: "Sträckan Hallsberg – Degerön bedöms bli hårt belastad även med de åtgärder som ingår i planen. För att öka kapaciteten föreslås att ett partiellt dubbelspår på en del av sträckan utreds (vår kursivering) för eventuellt senare beslut om genomförande".

Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet konstaterar att dubbelspår på sträckan Hallsberg – Mjölby diskuterats och prioriterats i decennier i tidigare nationella infrastrukturplaner. Det är dags att nu gå in för ett komplett genomförande tidigt under planperioden 2010-2021. Att Trafikverket låter utreda tidigare gjorda utredningar ger ingen ny kapacitet på detta viktiga godsstråk.

*\* Bergslagsbanan/Väster om Vänern investeringar för ökad bärighet och kapacitet.*

I utredningen konstateras kapacitetsbrister 2015 på sträckan Gävle-Frövi/Kil och även 2021 på sträckan Gävle-Frövi. Kapacitetsproblemen kommer enligt utredningen även att finnas på sträckorna Gävle – Storvik och Falun – Borlänge.

Trafikverket konstaterar i utredningen att: "Det finns idag inga incitament för järnvägsföretag att överväga alternativa former för trafik. Det kan exempelvis handla om trafik vid annan tid eller på annan bana". Som en illustration skriver Trafikverket att: "Godståg mellan Borlänge och Göteborg går exempelvis oftast via

Hallsberg och Västra stambanan. Om de istället gick Väster om Vänern skulle kapacitet frigöras på den belastade Västra stambanan mellan Hallsberg och Göteborg”.

Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet instämmer i denna analys som dock förutsätter att hela sträckan Väster om Vänern är upprustad för att klara tyngre och längre tåg. Kapacitetsutredningen föreslår en kombination av underhåll och reinvesteringar, mindre investeringsåtgärder i mötesstationer och mötesspår samt utredning av ett antal investeringar, exempelvis flermötesspår eller partiellt dubbelspår på den hårt belastade sträckan Falun - Borlänge samt mötesspår Ställdalen-Frövi inför eventuellt senare beslut om genomförande. Detta är positivt men inte tillräckligt.

*Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet efterlyser ett samlat underlag från Trafikverket rörande hela godsstråket Bergslagsbanan/Väster om Vänern. Hur mycket återstår för att fullfölja tidigare beslutad men ännu ej genomförd komplett satsning på Bergslagsbanan/Väster om Vänern vad gäller bärighet, kapacitet och metervikt. Hur långa sträckor återstår vad gäller t.ex. införande av 25 tons axellast och som allra minst 750 m långa tåg? Att Trafikverket låter utreda tidigare gjorda utredningar ger heller ingen ny kapacitet på detta viktiga godsstråk.*

*\* Dubbelspår på Hamnbanan och ny Marieholmsbro till Göteborgs Hamn.*

Bland de investeringar som Kapacitetsutredningen föreslår ska tidigareläggas till åren 2012-2015 ingår Marieholmsbron och Kvillebangården som ett delprojekt för utbyggnad av dubbelspår på Hamnbanan i Göteborg. Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet anser att detta är en positiv start på en tidigareläggning av hela projektet. Vi instämmer tillfullo i den beskrivning som görs i Kapacitetsutredningen att: "Hamnbanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar för godstransporter och bedöms uppnå sitt kapacitetstak kring 2013".

Detta motiverar enligt Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet *att hela den samlade utbyggnaden av dubbelspår på Hamnbanan tidigareläggs för att möta en ökad efterfrågan på järnvägskapacitet till och från Göteborgs Hamn.* Som anges i Kapacitetsutredningen har Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen och Volvo i en gemensam avsiktsförklaring förklarat sig beredda att medfinansiera projektet i den del som avser Marieholmsbron och Kvillebangården. Detta illustrerar den stora betydelse som Hamnbanan har för näringslivets godstransporter.

*Sammanfattningsvis anser Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet att dessa tre centrala godsstråk med internationella kopplingar som diskuterats och prioriterats i decennier i tidigare nationella infrastrukturplaner måste slutföras skyndsamt. Ett färdigställande tidigt under gällande planperiod är högprioriterat.*

**Viktiga godsstråk måste ha hög kapacitet, tillgänglighet och framkomlighet med möjlighet att köra tyngre, längre och bredare tåg för ökad kapacitet och effektiva transporter**

Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet föreslår att Trafikverket systematiskt uppgraderar viktiga godsstråk på järnväg för hög kapacitet, tillgänglighet och framkomlighet med möjlighet att köra tyngre, längre och bredare tåg. 25 tons axellast på viktiga godsstråk är ingen slutpunkt utan ett etappmål mot ännu högre tågvikter. Vi anser att samverkansprojekt på vägsidan som ETT (En Trave Till) är en förebild. Projektet har nu fått en motsvarighet på järnvägssidan i form av ett demonstrationsprojekt för längre, tyngre och bredare tåg kallat ELVIS och som genomförs av Skogsindustrierna och VTI i samarbete med Energimyndigheten och Trafikverket.

**Aktuell forskning visar att möjligheterna är stora att öka kapaciteten på järnvägsnätet**

Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet har nyligen tagit del av de preliminära resultaten från den forskning som bedrivs vid Kungl. Tekniska Högskolan i frågor

rörande nuläge, begränsningar och möjliga förbättringar vad avser kapacitet och effektivitet för godstransporter på järnväg. Fokus i nuvarande fas i forskningen är på befintlig teknik.

En viktig slutsats av pågående forskning är att en systemsyn behövs i frågor rörande kapacitet, kvalitet och effektivitet. De måste ses i ett sammanhang. Trafikverkets kapacitets- och kvalitetsmått behöver kompletteras med effektivitetsmått för viktiga godsstråk och noder. Det är viktigt att Trafikverket kompletterar dagens mått som avser tillgänglighet och framkomlighet för godsstråk och noder med effektivitetsmått genom användning av benchmarking och key performance indicator (KPI). Att öka lastkapaciteten per tåg är till fördel för hela järnvägssystemet och ger högre effektivitet. Högre kapacitet med färre och tyngre tåg på banan, färre tågmöten, högre last per lok, högre last per lokbesättning och lägre transportkostnad bör systematiskt eftersträvas i stråk med stora godsflöden. Lastkapaciteten per tåg är ett resultat av parametrar som tåglängd, vagnmassa, meterlast, lastprofil m.m. Dessa mått måste noggrant redovisas, följas upp, och systematiskt höjas i de relationer där så efterfrågas av transportköpare och transportföretag. Även kapaciteten, effektiviteten och kvaliteten i noder som terminaler, bangårdar och andra viktiga knutpunkter måste också följas upp, t.ex. spårlängd, rangerkapacitet och rangertid.

En samordning av regler och gränsvärden (tåglängd, vagnmassa m.m.) är angelägen även med andra länders banhållare där det finns efterfrågan på genomgående tåg. Speciellt bromsregler och tåglängd har stor påverkan på kapacitet och effektivitet.

Avslutningsvis lämnas två förslag med stor kapacitetshöjande effekt utifrån aktuell forskning som bedrivs vid Kungl. Tekniska Högskolan:

*\* Planera infrastrukturen för tåglängder på 835 meter respektive 880 meter.*

När mötesspår förlängs, gör detta för 835 meters tåglängd på banor med mycket godstrafik och för 880 meters tåglängd exempelvis på Malmbanan, Kiruna-Narvik och Kontinentbanan i Skåne. Den tyska järnvägen avser införa 835 meter på sträckan Maschen-Padborg, eventuellt redan från december 2011. BaneDanmark tillämpar redan 835 meters tåglängd i 100 km/h. Befintlig spårlängd på några viktiga svenska rangerbangårdar är idag över 800 meter. En tåglängd på 835 meter bör snarast införas på huvudstråken för godstransporter på järnväg i Sverige. Viktigt att notera är att bromsprestanda påverkas och att ett beroende finns mellan tåglängd, hastighet och lutning.

*\* Planera för utbyggnad av infrastrukturen för lastprofil C och kombiprofil P/C 450*

Fortsätt utbyggnaden till lastprofil C på alla godsstråk. Lastprofil C underlättar framförallt för transporter av rundvirke och pappersrullar. På andra banor som ännu inte byggts ut till lastprofil C föreslås att kombiprofil P/C 450 (2.60 m x 4.83 m) införs. Denna är avsevärt lättare att införa, framförallt vid plattformstak och i tunnlar.

**NÄRINGS LIVETS TRANSPORTRÅD**

**TRANSPORTINDUSTRIFÖRBUNDET**

Stig Wiklund  
Ordförande

Ingvar Nilsson  
Ordförande



Guy Ehrling  
Kanslichef



Robert Skoog  
T.f. förbundsdirektör