

Remissvar Kapacitetsutredningen –
Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder

Trafikverket
Lena Erixon, Sten Hammarlund
781 89 Borlänge
trafikverket@trafikverket.se

SWEDTRAIN
Staffan Håkanson
Magnus Davidsson
Patrik Forslund

Remissvar Kapacitetsutredningen – Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder

SWEDTRAIN är branschföreningen för Sveriges järnvägsindustri. Medlemsföretagen utgör majoriteten av tillverkare, underleverantörer, underhållsföretag, konsulter och fastighetsbolag relaterade till tåg. SWEDTRAIN utgör alltså en stor del av järnvägssektorns viktigaste aktörer. Vi arbetar med frågor gällande järnvägens kapacitet och funktion och följer därför Kapacitetsutredningens arbete. Järnvägsindustrin har en viktig uppgift, att i samverkan med samhället och andra transportslag anta de utmaningar som utredningen anger.

Vi lämnar härmed vårt remissvar på Kapacitetsutredningen. Vi vill också hänvisa till vårt tidigare remissvar för utredningens första del.

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

Med vänlig hälsning

SWEDTRAIN – Föreningen Sveriges Järnvägsindustrier

Magnus Davidsson

Innehåll

Inledning.....	3
1. Sammanfattning	3
2. SWEDTRAINS synpunkter på utredningens olika delar	4
Transportsystemets utmaningar, möjligheter och potential på lång sikt	4
Antaganden, prognoser och kalkyler	5
Scenarier i ett klimat- och energiperspektiv	6
Potential för effektivisering i det befintliga järnvägssystemet	7
Utredningens förslag till åtgärder	9
Behov av kompetenssäkring och FoU	9
3. SWEDTRAINS vision - Ett transportsystem för konkurrenskraft och tillväxt	10
Bilaga A. Kalkyler, prognoser och antaganden	12

Inledning

Kapacitetsutredningen är en välbehövlig, omfattande och viktig översyn av transportsystemet, en av de viktigaste förutsättningarna för Sveriges långsiktiga konkurrenskraft och välbefinnande. Möjlighet till effektiva transporter är avgörande för den tillverkande näringen, en grundförutsättning för tjänstesektorn och för människors möjligheter att välja var man vill bo och arbeta. Transportsystemet står inför omfattande utmaningar i form av kraftigt ökad efterfrågan, hårda klimatkrav och ökande trängsel.

Trafikverket och Kapacitetsutredningen har utfört för ett vittomspännande arbete, lämnat förslag på många nödvändiga åtgärder och har fört en givande dialog med externa parter under utredningens gång, bland annat genom hearingar.

Vårt remissvar består av en sammanfattning av våra viktigaste synpunkter och förslag, våra synpunkter på enskilda delar av utredningen samt vår vision av ett transportsystem för konkurrenskraft och tillväxt. I en bilaga presenterar vi utvecklade resonemang kring prognoser, kalkyler och antaganden.

1. Sammanfattning

SWEDTRAIN välkomnar Kapacitetsutredningens omfattande arbete och många konstruktiva förslag för stärkt kapacitet och tillförlitlighet i det svenska transportsystemet. Utredningen gör en utmärkt och genomgripande analys av brister i det befintliga transportsystemet i det korta/medellånga perspektivet. För dessa perspektiv presenteras ett stort antal nödvändiga åtgärder för samtliga transportslag, inte minst järnvägen. Utredningen saknar dock en utvecklad och samlad beskrivning av transportsystemet på lång sikt och hur systemet ska vara uppbyggt för att klara efterfrågan och klimatkrav. Järnvägen genomgår just nu en utveckling av tillväxt och effektivisering och vi anser att utredningen underskattar järnvägens potential att fortsätta bidra till samhällsutvecklingen.

Utredningen föreslår ett antal åtgärds paket för det befintliga infrastruktursystemet. Genom olika trimnings – och investeringsprojekt och en generell höjning av underhållsnivåerna med fokus på förebyggande underhåll, uppnås ett bättre utnyttjande av kapaciteten i det befintliga systemet. SWEDTRAIN bejakar dessa förslag och denna strategi. Vi vill tillföra att järnvägsindustrin har utvecklat nya tåg med högre passagerarkapacitet som redan på de befintliga spåren kan öka kapaciteten.

Utredningen har några förslag på nyinvesteringar för att höja kapaciteten. Som exempel kan nämnas Ostlänken och en järnvägsförbindelse mellan Göteborg och Borås. Vi välkomnar dessa förslag. Projektering bör dock kunna påbörjas relativt snart och byggstart ske tidigare än utredningens förslag.

SWEDTRAIN vill understryka utredningens slutsatser att, utifrån prognoserna om framtidens ökade transportbehov och de åtgärder som utredningen lämnar, så kommer inte Sveriges eller EU:s klimatmål att uppfyllas. Utredningen prognosticerar stora trängselproblem i vägsystemet och man bedömer att den prognostiserade trafikutvecklingen inte är långsiktigt hållbar, vare sig det gäller miljö eller effektivitet. Det saknas en tydlig koppling mellan utredningens resonemang i dessa frågor och konkreta förslag.

Även om samhällsekonomiska kalkyler utgör ett viktigt underlag inför omfattande investeringsbeslut, är kalkylerna beroende av vilka modeller man använder sig av och vilka antaganden man gör. SWEDTRAIN anser att några av antagandena och prognoserna i utredningen bör ses över. De slutliga besluten kring investeringarna måste även ta hänsyn till politiska mål om samhällsutveckling, konkurrenskraft, sysselsättning, tillväxt och klimat.

Som nämnts ovan lämnar utredningen många konstruktiva förslag som SWEDTRAIN stödjer. Vi har också några förslag till utredningen som beskrivs i följande kapitel. Här följer en sammanfattning:

SWEDTRAIN föreslår att Kapacitetsutredningen och Trafikverket

- beskriver en tydlig långsiktig godsstrategi, inkluderande både infrastruktur och styrmedel.
- justerar jämförelsealternativet och andra scenarier utifrån omarbetade antaganden och prognoser för oljepris, prisutveckling för olika transportslag, effekterna av Fehrman-Bält förbindelsen, nyttan av minskad trängsel, gruvnäringens ökade efterfrågan på godstransporter, de olika transportslagens energieffektiviseringspotential och potential för överflyttning.
- beskriver ett generellt 2050-scenarie "Framtidsanpassat transportsystem" där trängselproblemen är begränsade, regionförstoring möjlig, målen för transportsektorns klimatutsläpp uppfyllda samt transportsektorns energianvändning är effektiv.
- i utredningens förslag på effektiviseringsåtgärder inkluderar potentialen av tåg med hög kapacitet.
- i det fortsatta arbetet verkar för genomförande av "nivå hög" i de förslag man lämnat.
- föreslår att byggstarten för Ostlänken och Göteborg-Borås påbörjas tidigare.
- arbetar för att säkra kompetens och FoU inom några strategiska områden.

2. SWEDTRAINS synpunkter på utredningens olika delar

Transportsystemets utmaningar, möjligheter och potential på lång sikt

I kapitel 11 säger utredningen att den kraftigt ökade efterfrågan på transporter hänger samman med den förväntade tillväxten. Även EU:s vitbok¹ talar om transporternas betydelse för ekonomisk tillväxt. Enligt vitboken är minskad rörlighet inget alternativ. Vitboken tydliggör också att en överflyttning till klimat – och energieffektiva transportslag är nödvändig. SWEDTRAIN vill därför påpeka att det resonemang som utredningen presenterar i strategin "successiv anpassning"² inte är ett hållbart alternativ eller tillgodoser behovet av regionförstoring och stärkt konkurrenskraft. De förslag som utredningen lämnar till regeringen, samt de förslag som regeringen senare presenterar, måste syfta till att lösa hur transportsystemet behöver utformas för att klara de mest troliga prognoserna om ökad efterfrågan samt skapa förutsättningar för konkurrenskraft och klimateffektivitet.

Järnvägen i kombination med andra trafikslag kan bidra i än större utsträckning än idag till framtida välfärd, tillväxt och konkurrenskraft. Den är ett kapacitetsstarkt transportslag med låg klimatpåverkan. Trafikutvecklingen på järnvägen de senaste decennierna har varit kraftig, de historiska prognoserna

¹ EU-kommissionen, Transport 2050 - färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde

² Trafikverket, Kapacitetsutredningen-Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder, s 130

har överträffats. Trots detta har nya spår inte byggts i samma takt och eftersatt underhåll har reducerat den tillgängliga spårkapaciteten. På sikt räcker inte kompletteringar av det befintliga systemet. Mycket troligt behövs fundamentala kapacitetstillskott, vilket bland annat innebär fyrspar med hastighetsseparering mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö.

Järnvägssektorn genomgår just nu en pågående effektivisering, vilket ger ytterligare potential till kostnadsminskningar. Det är viktigt att utredningen beaktar den utveckling som sker och kommer att ske i järnvägssektorn med avseende på effektivisering, prisutveckling och teknik.

Vi noterar att utredningen, till och med i "Godsscenario järnväg"³, prognosticerar att järnvägens marknadsandel kommer att minska trots att utredningen återkommande talar om att järnvägens och sjöfartens marknadsandelar måste öka om det som Trafikverket definierar som ett transportsnålt samhälle ska uppnås.

SWEDTRAIN efterlyser en tydlig långsiktig godsstrategi, inkluderande både infrastruktur och styrmedel, som sammantaget klarar av både transportefterfrågan och energi – och klimatkrav. En sådan strategi bör tydliggöra järnvägens och sjöfartens ökande andel av Sveriges framtida godstransporter.

Antaganden, prognoser och kalkyler

I flera kapitel och sidorrapporter behandlas antaganden och prognoser. De säger bland annat att det totala persontransportarbetet mellan 2006 och 2050 förväntas öka med 63 %. Resandet med spårtrafik beräknas öka med hela 80 % under perioden. Samtidigt förväntas ökningen i tonkilometer bli 61 %.

SWEDTRAIN har stor förståelse för att det är svårt att göra antaganden, prognoser och kalkyler så långt fram i tiden och med stora osäkerheter. Vi vill dock påtala några antaganden och prognoser som utredningen bör se över. Dessa finns närmare beskrivna i bilaga A. Det handlar exempelvis om antaganden om urbanisering, oljepris, överflyttning eller trängsel. Vidare bör effekten av räntesatser, diskontering och kalkylperiod belysas.

Samhällsekonomiska kalkyler är ett viktigt verktyg inför beslut om olika investeringar. De utgör dock bara en del av det samhällsekonomiska bedömningsunderlaget. Resultatet av kalkylerna varierar starkt beroende på vilken modell man använder och vilka antaganden man väljer att göra. Nyttan av en höghastighetsinvestering värderas av modellen som använts i denna utredning till 62 miljarder kronor, medan nyttan för samma investering i Höghastighetsutredningen från 2009, som använde en annan modell, värderades till 118 miljarder.

Modellerna har också svårt att fånga upp dynamiska effekter vid så stora systemförändringar som blir vid införandet av ett helt nytt transportsystem. Erfarenhet saknas för användande av dessa modeller vid sådana investeringar, till skillnad från byggandet av en ny väg eller bro. SWEDTRAIN anser vidare att modellerna som använts inte fullt ut förmår fånga upp megatrender, som t ex vikten av regionförstoring, vikten av ett energisnålt transportsystem samt klimatfrågans ökande betydelse. Vilka

³ Trafikverket, Kapacitetsutredningen-Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder, s 134

åtgärder utredningen rekommenderar måste därför baseras på bästa möjliga totala kunskap om framtiden, inte bara på vad olika modeller ger för resultat.

Sammanfattningsvis bör Kapacitetsutredningen utifrån ovanstående resonemang justera antaganden, prognoser och kalkyler enligt nedan. För mer utvecklade resonemang, se bilaga 1.

Kapacitetsutredningen bör

- i samspråk med Energimyndigheten utarbeta en mer realistisk prognos för framtida oljepris, därefter omarbeta jämförelsealternativet och andra scenarier.
- justera förhållandet mellan prisutvecklingen på de olika transportslagen och därefter omarbeta jämförelsealternativet och andra scenarier.
- inkludera Fehrman-bält i jämförelsealternativet och alla andra scenarier.
- justera värdet av nyttan "minskad trängsel" för nya spår Stockholm-Göteborg och Stockholm-Skåne och inkludera kostnaderna för trängsel i sina slutsatser och scenarier.
- justera upp sina prognoser för behov av godstransporter på järnväg utifrån gruvnäringens kraftigt ökande behov.
- göra ett mer realistiskt antagande kring transportslagens energieffektiviseringspotential och därefter omarbeta jämförelsealternativet och andra scenarier.
- se över realismen i graden av överflyttning från väg och flyg till järnväg vid byggande av nya spår mellan Stockholm och Göteborg och Stockholm-Malmö/Köpenhamn

Scenarier i ett klimat- och energiperspektiv

Kapacitetsutredningen tydliggör klart, bland annat i kapitel 9 och 11, att de största utmaningarna är "att möta och förena kraven på godstransporter och persontransporter med klimatmålen".

Trafikverket bedömer att utvecklingen enligt prognoserna utifrån hittills beslutade åtgärder inte är långsiktigt hållbara, vare sig det gäller miljö eller effektivitet och att en utveckling enligt prognoserna kommer att medföra stora trängselproblem i vägsystemet, framför allt i storstadsregionerna. Man säger samtidigt att klimatmålen innebär begränsningar för hur mycket transportererna kan växa fram till 2050, vilket i sin tur kan påverka kapacitetsbehoven.

Utredningen skriver att för att Sverige ska nå sina av riksdagen beslutade klimatmål, samt målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030, måste biltrafiken minska med 20 % jämfört med 2011. Detta innebär i praktiken ett kraftigt ökat kapacitetsbehov på järnväg och sjöfart. Att detta måste beaktas i infrastrukturplaneringen är något som även Riksrevisionen påpekar i en rapport⁴.

Infrastrukturinvesteringar i väg och järnväg förorsakar utsläpp av växthusgaser. Exempel från forskning vid KTH⁵ visar att sådana utsläpp vid byggandet av ny järnväg sparas in redan efter 5-10 år genom järnvägen låga utsläppsnivåer jämfört med vägtrafikens. En nyligen publicerad europeisk rapport⁶ visar att höghastighetståg är 14-15 gånger klimatteffektivare än bil och flyg⁷, även om man beaktar hela livscykeln inklusive byggande av infrastruktur.

⁴ Riksrevisionen – Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?

⁵ Åkerman, J – The role of high speed rail in mitigating climate change – The Swedish case Europabanan from a life cycle perspective. Transport. Res. Part D (2011)

⁶ Aurélie Johanno, Systra, "High Speed rail & Sustainability"

⁷ Noteras bör att detta är beräknat på europeisk elmix, räknat på nordisk elmix blir skillnaden ännu större

Denna utveckling kan enbart mötas med en omställning av transportsystemet till ett mer transportsnålt samhälle, där person- och godstransporter flyttas över från väg till mer kapacitetsstarka och energieffektiva transportslag som järnväg och sjöfart. SWEDTRAIN anser därför att:

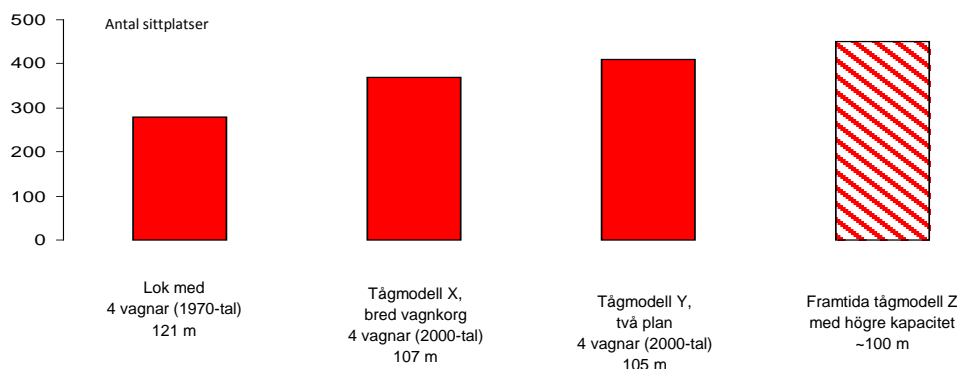
- utredningen tydligare bör presentera konkreta förslag kring vad som krävs för att uppnå ett "transportsnålt samhälle".
- kapacitetsutredningen därför bör beskriva ett mer generellt 2050-scenarie "Framtidspanpassat transportsystem" där trängselproblemen är begränsade, regionförstoring möjlig, målen för transportsektorns klimatutsläpp uppfyllda samt transportsektorns energianvändning effektiv. Scenariot bör beskriva vilka åtgärder (såväl infrastruktureller som andra) som krävs, kostnader för dessa, samt scenariots egenskaper beträffande klimat, energi, trängsel, fördelning av transportslag, regionförstoring m.m. I detta scenario bör ingå att järnvägen kan växa utifrån marknadens efterfrågan och inte, som i jämförelsealternativet, begränsas av den befintliga infrastrukturen. Viktigt är att investeringar i infrastruktur inte enbart ses som klimatinvesteringar. Jämförelsealternativets siffror/egenskaper för klimat, energi, trängsel, regionförstoring m.m. bör redovisas på motsvarande sätt.

Potential för effektivisering i det befintliga järnvägssystemet

Dagens svenska järnvägssystem är på vissa sträckor hårt belastat. SWEDTRAIN vill i detta kapitel beskriva vad som skulle kunna uppnås genom användande av fordon med högre kapacitet, nya signalsystem samt bättre fungerande sidosystem. Det bör konstateras att en viss kapacitetsökning kan ske genom dessa åtgärder. Men de räcker inte till på sikt. Ny järnvägsinfrastruktur, som separerar fordon med olika hastigheter, är en nödvändig och effektiv kapacitetshöjande åtgärd.

Fordon med högre kapacitet

Kapaciteten kan ökas för persontransporter genom att byta till längre, högre eller bredare tåg. En annan egenskap som ökar kapaciteten är att nya tåg generellt har bättre accelerations – och bromsegenskaper, som gör att fler tåg får plats på spåren. En kontinuerlig utveckling sker inom järnvägsindustrin i denna riktning. Moderna fordon innebär ofta båda dessa egenskaper tillsammans med högre attraktivitet. För att beskriva de generella möjligheterna kan följande bild användas utifrån befintliga tågmodeller:



Genom att gå igenom i vilka trafiksystem det idag finns tåg med relativt låg passagerarkapacitet och sedan simulera hur kapaciteten förändras vid utbyte till tåg med högre kapacitet i ett framtida scenario med ökat antal passagerare, skulle ett värdefullt tillskott till kapacitetsutredningen ske. För att göra denna analys behöver antaganden göras om:

- Ökning av trafikmängden i personkilometer.

- Hur stor andel av tågslägena som sker i vad som kan betraktas som högtrafik (dvs när tågen med högre kapacitet gör nytta). Denna andel kan beräknas öka.
- Hur kapaciteten (antal tågslägen) påverkas av nya signalsystem, förändrade uppehållstider med de nya tågen, de nya tågens accelerations och bromsegenskaper.
- Vad som är praktiskt möjligt i varje system med avseende på perronglängd, höjder, bredd.

Utgångspunkt för analysen bör vara storstadsregionerna där befolkningstillväxten och trängsel kommer att vara störst, samt intercitytrafiken mellan de stora städerna. Självklart måste andra aspekter än tågets passagerarkapacitet vara avgörande för vilka tågmodeller som väljs i framtiden, men en analys av potentialen bör i varje fall göras. Nedan finns en tabell som beskriver hur analysen kan göras:

System	Antal resenärer idag/dag	Prognos passagerare 2050 totalt/dag	Antal tågslägen totalt idag	Antal tågslägen per dag i högtrafik idag/2050	Tågets passagerar-kapacitet idag	Tågets passagerar-kapacitet 2050 med bästa möjliga fordon	Ökat antal tågslägen pga bättre accelerations – och bromsegenskaper	Minskat antal tågslägen pga längre uppehållstid	Nettoeffekt kapacitet totalt
Regionaltåg modell xx, X-stad	300 000	540 000	400	280/300	1 000	1 200	20	-10	+ 60 000 +15%

Utbyte till nyare tåg innebär ofta byte till ett tåg med högre kapacitet. Ett styrmedel som påverkar denna möjlighet är hur tilldelningen av spårkapacitet (tågslägen) går till. Trafikverket har tidigare behandlat denna fråga i sin utredning "Ramavtal för nyttjande av infrastrukturkapacitet på järnväg för en längre tidsperiod". SWEDTRAIN är principiellt positiva till idén om ramavtal, dvs att operatörer i större grad ska få tågslägen tilldelade för flera år i taget. Det minskar osäkerhet och ökar incitament till investering att veta att man får bedriva verksamheten mer än ett år i taget. Dock måste systemet fortfarande innehålla flexibilitet.

Ett annat styrmedel är möjligheten till prioritering av tågtyper vid tilldelning av spårkapacitet. Utredningen nämner möjligheten att t ex bara tillåta tåg med hög passagerarkapacitet i högtrafik.

Även för godståg finns kapacitetsvinster att göra genom kapacitetsstarkare (längre, tyngre och bredare fordon).

Kapacitetsökning med nya signalsystem

Signalsystemets konstruktion påverkar hur tätt tågen kan köra på en tågsträcka, dvs tågssystemets kapacitet. Signalsystem ser olika ut i olika tågssystem och olika ut i olika länder och det råder idag långt ifrån full interoperabilitet mellan systemen. För att öka interoperabilitet, öka kapaciteten i järnvägssystemet och för att minska underhållskostnaderna har EU beslutat att standardisera signalsystemen i Europa. SWEDTRAIN instämmer i det Trafikverket skriver i utredningen "ERTMS ger fördelar kapacitetsmässigt, men det går inte att beskriva nyttan i generella termer eftersom det beror på vilken typ av signalsystem som ERTMS ersätter".

Åtgärder i sidosystem

För låg funktion i järnvägens sidosystem och noder begränsar systemets kapacitet som helhet. Exempel på detta har varit tillgången på hjulsvarvar, avisningskapacitet eller uppställningsspår. I

dagsläget behöver tåg åka och belasta infrastrukturen med "tomkörningar" för att underhållas i en annan del av landet än där de normalt finns.

SWEDTRAIN menar att Trafikverket i relevanta utredningar bör peka ut strategiska behov i form av markytor, lokaler och underhållsfunktioner. Utifrån detta kan marknaden sedan fatta kloka investeringsbeslut. I övrigt hänvisar vi till medlemsföretagen Jernhusen och Train Alliance remissvar.

SWEDTRAIN anser att en viss kapacitetsökning kan uppnås genom att använda tåg med högre passagerarkapacitet och föreslår därför att Kapacitetsutredningen i närtid mer i detalj utreder potentialen för detta. Dock bör poängteras att detta inte bedöms räcka till för framtida efterfrågan, ny infrastruktur är den viktigaste åtgärden.

Utredningens förslag till åtgärder

SWEDTRAIN vill poängtera vikten av utredningens förslag om optimerings- och trimningsåtgärder av det befintliga systemet med syfte att öka dess kapacitet och robusthet. Här anser vi att utredningens "nivå hög" är den som bäst möter framtidens behov av transportkapacitet.

SWEDTRAIN välkomnar Kapacitetsutredningens förslag om investeringar i ny järnväg. Särskilt bör nämnas utredningens förslag gällande Ostlänken och sträckan Göteborg-Borås. Etableringen av Ostlänken kommer att frigöra kapacitet både för gods- och persontrafik samt öka punktligheten. Genom separeringen av trafik i olika hastigheter ger investeringen i nya dubbelspår en flerfaldig kapacitetsökning. Detta skapar förutsättningar för arbetspendling och regionförstoring. Byggandet av sträckan Göteborg-Borås ger liknande effekter. Dock anser SWEDTRAIN att Trafikverkets rekommendation med byggstart 2025 för dessa två sträckor är alltför för passivt och svarar inte upp mot kapacitetsbristerna som finns redan idag.

SWEDTRAIN vill framhålla att nyinvesteringar i järnväg bör ske med modern teknik som följer internationell standard och medger högre hastigheter än dagens, alternativt att förutsättningar finns att över tid höja hastigheten. Dessa investeringar måste ses i ett långsiktigt perspektiv. Infrastrukturen bör byggas så att den bidrar till att göra järnvägen effektiv, attraktiv och flexibel.

SWEDTRAIN föreslår att utredningen

- i det fortsatta arbetet verkar för genomförande av "nivå hög" i föreslagna åtgärds paket.
- föreslår att projektering och byggstart för Ostlänken och Göteborg-Borås sker tidigare.
- ytterligare betonar vikten av att nyinvesteringar i järnvägen sker med modern teknisk standard.

Behov av kompetenssäkring och FoU

Järnvägen, i högre grad än andra transportslag, är ett system där trafikens funktion beror på samspelet mellan infrastrukturen, signalsystem och fordon. Infrastrukturen är olika uppbyggd i olika länder och miljöförhållandena skiljer sig åt. I Sverige behöver spetskompetens hos forskare och kunskap hos myndigheter och företag därför stärkas och säkras för framtiden. Detta är strategiska och väl motiverade åtgärder i en tid då stora pengar ska satsas på infrastrukturens förnyelse och nybyggnad.

SWEDTRAIN föreslår att Trafikverket verkar för att det inrättas ett eller flera forskningsprogram eller kompetenscentra för 1) ökad punktlighet 2) ökad kompetens om järnvägsinfrastrukturen som system 3) förbyggande underhållsmetoder 4) kostnadseffektiva anläggningsarbeten 5) ökad kapacitet i befintligt system.

3. SWEDTRAINS vision - Ett transportsystem för konkurrenskraft och tillväxt

Förutsättningarna för transporter och transportsystemet 2050 kommer att förändras kraftigt jämfört med idag. Betydande megatrender som påverkar transportsystemet är:

- ökad ekonomisk aktivitet => ökat transportbehov.
- ökad befolkningsmängd => ökat transportbehov.
- ökad urbanisering => ökad trängsel.
- stort behov av att minska klimatutsläppen.
- minskande tillgång på billig olja => ökade priser.
- ökad konkurrens från t ex Kina och Indien om ändliga material och fossila bränslen => ökade priser.

Det är uppenbart att vi behöver anpassa hur vi reser och transporterar gods, och att vi behöver besluta kring betydande uppgraderingar och infrastrukturinvesteringar i närtid då de tar lång tid att genomföra. Alternativet är att vi kommer att ha ett transportsystem som begränsar vår ekonomi, export, arbetsmarknad och regiontillväxt samt människors möjlighet att bosätta sig och arbeta där de vill. Ett transportsystem som dessutom är ineffektivt, onödigt energislösande och med alldeles för stor klimatpåverkan.

Omvärldsfaktorerna ger ett behov av ökad andel energi-, klimat- och trängseleffektiva transportslag. Nyckeln till att framtidssäkra transportsystemet ligger alltså i en kraftig teknikutveckling av framförallt vägtrafikens fordon, men minst lika mycket i att i ökad grad använda redan befintliga transportslag som buss, järnväg och sjöfart.

Ett transportsystem för konkurrenskraft och tillväxt kan i stort beskrivas som följer:

Transportsystemet 2050 - övergripande

År 2050 har transportmängderna totalt sett ökat ungefär så som Kapacitetsutredningen prognosticerade 2012. Transportmängderna för de individuella transportslagen är dock annorlunda.

Transportsystemet i Sverige är tack vare väl avvägda och ekonomiskt totalt sett effektiva satsningar, ett system som starkt bidragit till att Sverige är ett konkurrenskraftigt land med företag som kan finna arbetskraft och exportera produkter och råvaror. I södra Sverige kan människor bo och transportera sig kollektivt i storstaden eller åka kollektivt till arbetet i regionen.

Klimatutsläppen från transportsektorn har minskat kraftigt, likaså energianvändningen. Klimatmålen för transportsektorn har dock inte uppfyllts fullt ut.

Järnvägssystemet 2050

Järnvägssystemet som fanns 2012 har uppgraderats i linje med de många förslag som kapacitetsutredningen presenterade i "Utvecklingsnivå hög". Bland de större utbyggnaderna märks Ostlänken, Göteborg-Borås, dubbelspår kring hela Mälaren, tunnelbana till Nacka och Täby samt förstärkning av Malmbanan. Systemet underhålls med fokus på förebyggande underhåll. Kostnadseffektiva styrmedel och planering har effektiviserat. Nya fordon har bidragit till ökad passagerar – och energieffektivitet.

För att möta ökad efterfrågan på järnvägskapacitet byggdes även nya dubbelspår hela vägen mellan Stockholm och Göteborg och mellan Stockholm och Skåne/Köpenhamn. Genom avlastningen och separeringen av trafik i olika hastigheter som de nya spåren möjliggör, har kapaciteten kunnat öka 3-4

gångar. Tillförlitligheten är hög i järnvägssystemet. Genom en aktiv samverkan av järnvägens alla aktörer under Trafikverkets ledning, har punktligheten gradvis förbättrats och uppgår nu till 98 %. Tåg är ett än mer attraktivt och komfortabelt resesätt.

De nya banorna i södra Sverige har möjliggjort att en stor del av den ökade godstrafiken till och från kontinenten kan köras på järnväg istället för på väg. För godstrafiken i norra och Mellansverige har infrastrukturen förstärkts så att malm - och övriga godstransporter kan ske utan begränsningar.

Personresor med tåg mellan storstäder och i storstadsregionerna har ökat drastiskt. Det har gjort att stora delar av södra Sverige, Skåne och Själland är en arbetsmarknadsregion. Människor i Skåne har möjlighet att arbetspendla till Danmark och Hamburgregionen, och tvärtom. Hela Mälardalen och Norrköping/ Linköping kan sägas ingå i Stockholmsregionen. Göteborg/Borås/Jönköping är en arbetsmarknadsregion.

Järnvägens andel av transportarbetet har ökat med 10 procentenheter och i reella tal har järnvägens transportarbete mångdubblats.

Biltrafiken 2050

Biltrafiken har ökat något. Den vanligast förekommande biltypen är hybridbilar, som kan laddas med el och går hög andel biobränsle på längre sträckor. Biobränslena räcker dock inte till all vägtrafik jorden runt, och varje liter biobränsle som används gör att någon annan måste använda fossila bränslen. I Sveriges glest befolkade delar, där kollektivtrafik ej är ett rimligt alternativ, används bilen.

Lastbiltrafiken 2050

Lastbiltrafiken har ökat något. Lastbilarna är effektivare och går på en viss andel biodiesel. Denna bränsletyp är kompatibel för lastbilar från andra länder.

Busstrafiken 2050

Busstrafiken är det trafikslag som ökat mest tillsammans med järnvägstrafiken, betydligt mer än vad kapacitetsutredningen prognosticerade. Tack vare att många numera åker med tåg in och ut ur städer, behöver de resa vidare kollektivt antingen med buss, spårvagn eller tunnelbana. Taxiåkandet har ökat.

Sjöfart 2050

Sjöfarten har ökat mer än vad kapacitetsutredningen prognosticerade.

Flygtrafiken 2050

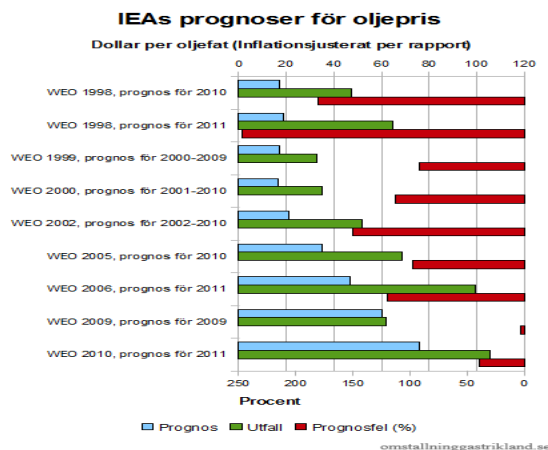
Inrikes flygtrafik har på grund av attraktivare alternativ samt dyrare bränslepriser minskat, men spelar fortfarande en viktig roll, framförallt till och från norra Sverige. Inrikes trafikmängder är mindre än vad Kapacitetsutredningen prognosticerade. Utrikestrafik sker i ungefär samma omfattning som Kapacitetsutredningen föreslog.

Bilaga A. Kalkyler, prognoser och antaganden

SWEDTRAIN har stor förståelse för att antaganden, prognoser och kalkyler långt fram i tiden är svåra att göra, men vill ändå kommentera följande:

Oljepris

Utredningen antar ett oljepris för 2030 och 2050 som är lägre än dagens oljepris. Det är otvetydigt så att den vedertagna uppfattningen är att tillgången på billig olja kommer att minska och att efterfrågan kommer att öka. IEA's prognoser som utredningen refererar till har historiskt varit för låga, se bild⁸.



Biljettpriser

Utredningen antar lägre biljettpriser för flyget, medan priserna för buss och järnväg antas vara konstanta. Vi finner det märkligt då inte ens flygbranschens egna företrädare tror på lägre biljettpriser samtidigt som megatrender talar om högre priser på olja/flygbränsle och klimatutsläpp. Dessutom har flygbranschen redan genomgått den prispressande konkurrensutsättning som järnvägen nu går in i. Potentialen för kostnadsminskning inom järnvägen torde vara jämförelsevis stor.

Fehrman Bält

Fehrman Bält-förbindelsen kommer att leda till en ökad efterfrågan på godstransportkapacitet på järnvägen i södra Sverige, särskilt efter det att kapaciteten på det danska järnvägssystemet ökats. Utredningen har som princip att ha med beslutade investeringar, detta är en viktig sådan.

Kostnader för trängsel

Trängsel och restid som inte går att utnyttja utgör en stor samhällsekonomisk kostnad, sänker Sveriges konkurrenskraft och förhindrar regionförstoring. Trängseln kommer att öka kraftigt de närmaste decennierna om inget görs, Trafikanalys utredning⁹ förutspår t ex fem gånger så långa bilköer i Stockholm. Trängsel är ett av de starkaste skälen för att omdana transportsystemet och investera i ny infrastruktur. Självklart ska därför samhällskostnaderna för trängsel beaktas fullt ut i utredningen.

För en investering i nya spår mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Skåne/Köpenhamn anger utredningen att nyttan av minskad trängsel som maximalt kan vara 2 miljarder under kalkylperiodens 40 år. Vi anser det orimligt att denna nytta (minskad trängsel på de befintliga stambanorna, minskad trängsel från lastbilar och personbilar på E4/E20/E18 och in/ut ur Stockholm, Göteborg, Malmö) endast värderas till några tiotals miljoner kronor per år. EU¹⁰ säger t ex att trängsel kostar samhället motsvarande 1 eller 2 % av BNP per år, för Sverige motsvarar 1 % 70 miljarder kronor per år (en i och

⁸ Källa: Andreas Larsson, som hämtat data från IEA World Energy Outlook 1998; IEA, World Energy Outlook 1999; IEA, World Energy Outlook 2000; IEA, World Energy Outlook 2002; IEA, World Energy Outlook 2005; IEA, World Energy Outlook 2006; IEA, World Energy Outlook 2009; IEA, World Energy Outlook 2010

⁹ Trafikanalys, Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys, Rapport 2011:3

¹⁰ EU-kommissionen, 51996AC1261 "Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Kommissionens grönbok 'För en rättvis och effektiv prissättning inom transportsektorn - Politiska alternativ vid internalisering av de externa kostnaderna för transporter i Europeiska unionen'" samt EU's vitbok för Transporter

för sig kanske hög procentsats för Sverige). Det verkar osannolikt att nyttan av de nya spåren endast skulle motsvara mindre än 0,1 % av detta.

Befolkningsutveckling

Befolkningsutveckling och urbanisering sker snabbare än prognosticerat, vilket kan påverka kalkyler.

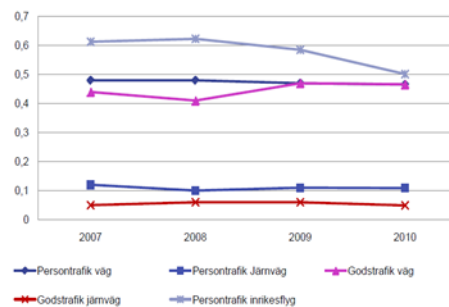
Gruvnäringens expansion

På relativt kort tid har det framkommit vilka stora investeringar t ex LKAB och Northland Resources står inför och vad detta innebär för transportsystemet. Prognoser bör justeras upp utifrån detta.

Energieffektivitet

Energieffektivitet har stor betydelse då energipriser ökar och tillgången på fossila bränslen kan bli osäkrare. Tåg är det överlägset energieffektivaste landtransportslaget. Järnvägens grundkonstruktion med stålhjul mot stålräls ger mycket låg friktion och därmed extremt hög energieffektivitet.

Energieffektivitet



Figur 4.10: Energieffektivitet för olika trafikslag mätt som kWh per person-respektive tonkilometer.

Tågdrift kan enligt Trafikverkets egna och internationella forskningsprogram bli 30-50 % energieffektivare, inte noll som utredningen antar. Bara genom naturliga utbyten av gamla tåg kommer en stor förbättring att ske. Detta talar sammantaget för att tåget även i framtiden generellt sett kommer att vara betydligt effektivare än väg – och flygtransporter även om dessa också effektiviseras.

Vi har inte kunnat läsa ut vilka antagande utredningen gjort angående t ex andel elbilar. Att dessa antaganden är realistiska och i linje med internationella antaganden är viktigt för att rätt beslut ska fattas kring det framtida transportsystemet.

Överflyttning

Vid byggande av nya spår mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö/Köpenhamn prognosticerar utredningen en överflyttning av passagerare från väg och flyg till tåg som är cirka tre respektive fem gånger mindre än vad utredningen från 2009 gjorde. Internationella erfarenheter, se exempel på bild, tyder på att utredningen gjort för låga antaganden här.

