



Trafikverket

Datum
2011-08-29
Ert datum
2011-07-01

Vår referens
2011-08-0063
Er referens
TRV2011/17304

Fackförbundet ST Remissvar Järnvägens behov av ökad kapacitet - förslag på lösningar för åren 2012 - 2021

Fackförbundet ST representerar drygt 2 300 medlemmar inom Spårtrafiken. Våra medlemmar arbetar dagligen med frågor som rör person- och godstransporter och infrastrukturfrågor på myndigheter och bolag. Situationen är ansträngd, inte bara med avseende på bristerna i järnvägssystemet utan även med hänsyn till vilka negativa konsekvenser det får för våra medlemmars arbetssituation.

En kraftigt ökad efterfrågan på transporter på järnvägen för såväl gods som resenärer är positivt ur miljö- och klimatsynpunkt. Ett kraftigt eftersatt underhåll och bristande investeringar måste nu mötas med offensiva satsningar på järnvägen för att förtroendet för järnvägstransporter inte ska minska ytterligare hos företag och resenärer.

Utöver underhåll och investeringar behövs olika styrmedel, där differentieringen av banavgifterna är ett förslag som föreslås i remissen. Om banavgifterna ska bli högre i högtrafik är det rimligt att banavgifterna blir lägre på lågtrafikerade sträckor. Varje ytterligare kostnadsökning för transporter av gods och människor på järnväg måste tas ut i högre priser till kund. Det riskerar att ändra konkurrensförutsättningarna på transportsidan, till fördel för vägtransporter, vilket är negativt ur flera synpunkter. Godstransporter på lågprioriterade tider innebär högre personalkostnader på grund av obekvämt arbetstid och är mer belastande för våra medlemmar. Detta är också kostnader som måste tas med i kalkylen utöver de cirka 9 miljarder som blir i ökat avgiftsuttag för verksamma i järnvägsbranschen.

Fackförbundet ST välkomnar en fortsatt öppen och intensifierad diskussion om situationen för järnvägen som medför att mer resurser ställs till förfogande för järnvägen inom infrastrukturområdet. Fackförbundet ST bifogar med detta även ett remissvar från vår ST-avdelning inom Green Cargo.

Fackförbundet ST

Annette Carnhede
Förbundsordförande

Ann-Britt Bern
Utredare



Ärende: Remissvar TRV2011/17304

Allt fler företag efterfrågar transporter med låg miljöpåverkan vilket vi som arbetar med gods på järnväg ser mycket positivt på. Men sedan avregleringen är det kanske mest effektiviseringarna och den allt mer ökade kvalitén som ökat tillväxten för gods på järnväg.

Tillväxten i sig har därför medfört en del problem såsom bristande underhåll- en allt mer åldrande infrastruktur och kapacitetsbrist på spåren.

ST ställer sig bakom den beskrivning som presenteras i underlaget men vi har synpunkter på en del av innehållet och det som inte står omnämnt här.

Järnvägens behov av ökad kapacitet och förslag på lösningar;

Differentiering av banavgifterna

I det förslag som föreligger föreslås en differentiering av banavgifterna vilket gör(kortfattat) att en högre avgift tas ut i högrafik för ett visst tågläge. Motsatt förhållande förutsätter ST att man då sänker banavgifterna som går på lågrafikerade sträckor. En lägre banavgift bör också sättas utifrån att det generellt görs nedprioriteringar av godstrafiken redan i planeringsstadiet då godstrafiken hänvisas till lågprioriterade tider samt överlag nattransporter vilket fördyrar inte bara näringslivets transportkostnader utan också järnvägsföretagets egna personalkostnader.

ST ställer sig mycket kritiska till den tredubbling av banavgiften som enligt regeringens beslut ska genomföras till slutet av planperioden år 2021.

Kapacitetsutredningen skriver att: "Den angivna finansieringen med banavgifter bygger i princip på en successiv höjning från en årlig nivå i början på planperioden på ca MSEK 600 till Mdr 2 vid slutet av planperioden.

Den av regeringen tidigare beslutade ökningen av banavgifterna kommer att öka avgiftsuttaget med ca Mdr 9 sammantaget under planperioden 2010-2021 och blir ännu en plåga för järnvägsbranschen som ytterst kommer att drabba slutkunderna.

Ramavtal

Om bankapacitet för längre tid än ett år bör provas i särskild ordning och inte ingå i kapacitetsutredningen.

Risken är stor att förslaget om det genomförs får motsatt effekt då man låser upp trafiklägen och därmed begränsar kapacitetsutrymmet ytterligare. Därför säger ST bestämt nej till förslaget. EU-direktivet (2001/14/EU, artikel 17) står det följande:

Enligt 6 kap 21 § Järnvägslagen kan inte ett ramavtal göras gällande mot annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller avtalet på annat sätt utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen. Bestämmelsen motsvarar regleringen i direktivets artikel 17.2 som

säger att ramavtal inte får ha utformats på ett sätt som hindrar andra sökande från att använda den relevanta infrastrukturen. Under de förhållande att det finns tillräcklig kapacitet för att tillgodose alla ansökningar, såväl ramavtalsansökningar som årliga ansökningar, möter inte tillämpningen av ramavtal några särskilda hinder. Emellertid kan man uppfatta att bestämmelserna om tilldelning av överbelastad infrastruktur och bestämmelsen om ramavtal är motsägelsefulla. En viktig aspekt i detta sammanhang är att efterfrågan på ramavtal är störst just i de delar av järnvägsnätet där bristen på kapacitet är som störst.

ERMTS

Detta system sägs frigöra resurser för kapacitetshöjande åtgärder. Varför skall då järnvägsoperatörerna tvingas installera systemet på loken till en kostnad av MSEK 2 / lok (dagens värde utan rabatt)? För ett företag som Green Cargo med ca 450 linjelok skulle detta motsvara en kostnad om ca Mdr 1! Kostnaden skall enligt vår syn skäligen betalas av infrastrukturhållaren och fram till dess att Botniabanan utvärderas efter införandet av ERMTS bör en utbyggnad av systemet stoppas.

Uppställningsspår

Det saknas kapacitet för uppställning på många orter, främst Malmö, Göteborg och Hallsberg. Det finns även en risk att exempelvis Jernhusen växande spårinnehav medför stora fördyrningar för godstrafiken och därmed försvårar en tillväxt. ST, s mening är att Trafikverket ensamt erbjuder denna kapacitet på infrastrukturen för alla järnvägsföretag.

Viktiga godsstråk måste ha hög kapacitet och tillgänglighet med möjligheter till tyngre och bredare tåg för att möta den ökade efterfrågan och bidra till effektivare transporter.

Med denna insikt vill ST framföra att det finns mycket starka behov av att bygga och bygga ut mötesspår om 750 meter och längre – öka vagnvikterna med möjlighet till 3000 ton och bredda tågen till lastprofil C.

Medelhastighet

Ordet medelhastighet nämns flertalet gånger i materialet. ST håller med om problemet och de förslag till åtgärder som presenteras. Dock finns det ytterligare en sak man kan göra för att öka medelhastigheten.

Då godstågen trots lägre hastighet jmf regionaltågen kommer de förstnämnda alltid ikapp regionaltågen pga. alla de stopp som görs på mellanstationerna. Därför skulle en omvänd ordning gällande regionalståg och godståg göras redan i planeringsstadiet och på så sätt kunna höja medelhastigheten. Ett ex. blir då att godstågen går före regionaltågen sträckan Arlov – Lund och omvänt på så sätt sänks kostnaderna (på godsvagnen mindre slitage på bromsarna på vagnen - lägre elkostnad - mindre slitage på rälen) för godstågen då de slipper bromsa och öka hastigheten för att anpassa sig till deras stopp på mellanstationerna.

Bromstabellerna och låga bromstal gör att medelhastigheten sänks

Bromstalstabellerna bygger på de förbeskedsavstånd utifrån signaltekniska projekteringskrav.

- I tabellerna finns språng i hastigheten som beror på
 - Inmatning i tågets ATC som är gjord stegvis
 - Avrundningar åt det säkrare hållet

- Ett exempel på språngeffekten. Om man har ett tåg med bromstal 75 som är 295 m långt och kopplar till en extra vagn utan att förändra bromstalet så sjunker tillåten hastighet med 20 km/h (från 100 till 80 km/h)

Tåg får alltså sänkt hastighet och kan därmed inte hålla avtalad tidtabell.

- Tåg med sänkt hastighet stör andra tåg
- Tåg med sänkt hastighet tappar sin prioritet och ställs på sidan för andra tåg, tågen tappar därför ännu mer tid än vad nedsättningen innebär
- Trafikverket tappar förtroende för godstågstrafiken som då utgör ett hinder då deras förmåga att hålla tidtabeller försämras
- Risk för lägre konstruktionshastigheter, t ex när vi begär 100 km/h för ett tåg beviljar trafikverket endast 80 km/h
- Nyttillverkade vagnar lastar 90 ton men bromsar bara 54 ton vilket starkt bidrar till sänkt bromsprocent och därmed lägre hastighet

ST ser att en översyn av dagens bromstabeller måste göras för att om möjligt undvika denna språngeffekt.

Bergslagen

De satsningar man tänker sig i Bergslagen riktar sig enkom till persontågstrafiken som då gör en minuts besparing med destination Stockholm.

Beskrivningen som återfinns i remissen talar om att det finns utrymme på banorna med detta stämmer inte till fullo. Ökad trafik innebära detta mer skogstid för godstågen, i sin tur betyder detta att det skulle ta betydligt längre tid att ta sig från en rangerplats till nästa rangerplats dvs. en ökad kostnad för såväl godstågsföretagen som näringslivet.

Gruvtrafiken får kanske plats idag men det innebär fler tågmöten vilket i sin tur genererar ger längre gångtider.

ST anser att en alternativ sträcka behöver ses över till Oxelösund genom att rusta upp sträckan Ludvika – Kolbäck. Det måste även till ett dubbelspår mellan Borlänge – Falun.

Sedan har vi dessa små banor som är så viktiga fast det kanske inte går så mycket tåg på idag, men vid en nerläggning så skulle det betyda alltfler lastbilar på vägarna.

Vänligen

Stefan Bieder
Ordförande ST Vid Green Cargo

ST SpårTrafik avdelning Green Cargo

Postadress	Besöksadress	Telefon	Fax	Epost
Box 502 12	Skruvgatan 16 stgreencargo@spartrafik.com	040-20 27 97	040-20 27 83	
202 12 Malmö	Malmö	930-27 97	930-27 83	www.spartrafik.com