

2011-03-30  
Kurt Hultgren  
0707-88 44 77

ReFo skr 2012-37

Trafikverket  
Borlänge

## **Resenärsforums remissyttrande över Kapacitetsutredningen Många mjuka insatser kan höja kapaciteten.**

Resenärsforum inkommer härmed med vårt remissvar på Kapacitetsutredningen. Vi har valt att enbart ta upp aspekter som vi finner relevanta ur ett resenärsperspektiv. Vi har främst inriktat oss på ett antal åtgärder som syftar till att ta till vara den existerande kapaciteten.

Enligt Resenärsforums uppfattning måste en diskussion om och en definition av kapacitet ske utifrån ett "hela-resan-perspektiv". Hela resan till slutmålet skall kunna genomföras enligt publicerade tidtabeller, med fungerande byten, utan någon försening till slutmålet och med acceptabel komfort. Vidare skall restiden i rusningstrafik endast vara marginellt längre än vid lågtrafik. En försening som leder till ett missat byte, ett inställt tåg eller ett tåg som saknar normalt antal vagnar skall således uppfattas som ett kapacitetsbortfall. Skall kollektivtrafiken vara **långsiktigt attraktiv och skall målsättningarna om en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken kunna infrias måste tillförlitligheten vara hög**. Inte minst under vintern då fler resenärer söker sig till kollektivtrafiken. Om en resenär/pendlare skall uppfatta kollektivtrafiken som tillförlitlig får endast någon enstaka procent av hans eller hennes resor under året resultera i en sen ankomst till resmålet.

Tilldelade tåglägen måste nyttjas. Varje **inställt tåg innebär en kapacitetsförlust**. Lika viktigt är att de tåg som rullar har fullt antal vagnar. Två stränga vintrar har på ett tydligt sätt visat att operatörernas/trafikhuvudmännens resurser för fordonsunderhåll är helt otillräckliga. En orimligt stor del av fordonsflottan har tidvis stått i kö för avisning och reparation. **Underhållsresurser kan inte dimensioneras för en "genomsnittsbeläggning"** över året utan måste (på samma sätt som brandkåren) kunna klara akuta toppar. Tillgången på

reservdelar måste säkras genom betryggande lager. Det går inte att förlita sig på utlovade snabba leveranser när vintern slår till, skadefrekvensen och efterfrågan mångdubblas och vägarna är svårframkomliga.

Tåg som havererar på linjen skapar stora störningar, ofta under lång tid, och därmed ett påtagligt kapacitetsbortfall.

En formell prövning av operatörens underhållsresurser, underhållsplanering, och rutiner för att assistera havererade tåg i samband med att denne tecknar trafikeringsavtal och ansöker om tåglägen kan vara en del av en lösning. Särskilt för en operatör som ej förmått att nyttja tilldelade tåglägen p g a återkommande fordonsbrist bör sådan prövning göras. Denna prövning måste genomföras av en ”**Rail Regulator**” som har utvidgade krav jämfört med Transportstyrelsens idag inskränkta uppdrag (endast säkerhet och konkurrensneutralitet). Trafikverket kan mycket väl ta den rollen, men någon måste ta den.

Vid störningar som medför kapacitetsbortfall bör den **kvarstående kapaciteten nyttjas så effektivt som möjligt**. Om t ex en nedriven kontaktledning leder till att antalet tåg på en sträcka måste reduceras p g a enkelspårdrift eller till att bussar måste ersätta samtliga tåg skall lediga platser i **kvarvarande tåg eller bussarna kunna nyttjas oavsett vilken operatörs tåg som en biljett är utfärdad för**. EU:s förordning om järnvägspassagerares rättigheter ställer redan krav på en sådan möjlighet men det krävs därutöver en konstruktiv dialog vid sidan av en eventuell principöverenskommelse mellan berörda kollektivtrafikmyndigheter/operatörer. Sedan krävs snabb och tydlig information såväl till väntande resenärer som till de berörda operatörernas personal. Trafikverket har här en nyckelroll dels genom att medverka till en väl förankrad överenskommelse och dels genom att i den konkreta situationen snabbt informera resenärerna.

Trafikverkets utredning lyfter fram möjligheten att nyttja **tåg och bussar med större kapacitet**. Det är uppenbart att det i ett stort antal relationer går att dubbla och ibland tredubbla kapaciteten enbart genom att förlänga tågen. I alla de fall där tidtabellen (vad gäller turtäthet och trafikdygnets längd) är tillräcklig kan fortsatt trafiktillväxt hanteras genom successivt längre tåg. Där turtätheten redan är hög men tåglängderna måttliga borde ett ”halvt steg tillbaka” (20-minuterstrafik i stället för 15-minuterstrafik eller 30-minuterstrafik i stället för 20-minuterstrafik) för att frigöra tåglägen vara acceptabelt förutsatt att platsutbudet per timme är minst oförändrat.

Att **koppla samman två eller tre tåg med olika slutdestinationer ut från t ex Stockholm eller Malmö** för att effektivare nyttja den begränsade kapaciteten genom getingmidjan eller Malmö – Lund borde kunna ske betydligt i större omfattning än i dag. Tågläges- och passageavgifter borde f ö stimulera härtill. Rutiner för ihop- och isärkoppling måste fungera i Stockholm, likaväl som i Öresundsområdet.

Fel i bananläggningen och olyckor som stoppar tågtrafiken innebär kapacitetsbortfall. Trafikverket bör ta initiativ till en bred genomgång, i förekommande fall tillsammans med operatörer, räddningskår och polis, med syfte att genom ändrade rutiner och arbetsätt, tydligare och **skärpta krav gentemot underentreprenörer** etc snabbare få i gång tågtrafiken. Trafikverket har genomfört motsvarande arbete vad gäller vägtrafiken och arbetet har resulterat i en handbok.

Ovanstående kan illustreras med tre fall med nedrivna kontaktledningar det senaste året (Älvsjö, Citytunneln och "Getingmidjan"). I vart och ett av dessa innebär det runt en och en halv timmes väntan för instängda och frustrerade resenärer på att skyddsjordning skulle komma till stånd. Allt tyder på att kraven på beredskap och inställetid för underhållsentreprenörerna är alldeles för lågt ställda. Eftersom det i de tre fallen rörde sig om hårt belastade sträckor centralt i två storstäder borde kravet vara 10 – 15 minuter (vilket motsvarar **Räddningstjänstens inställetid** på respektive plats). Det är fullständigt oacceptabelt att hundratals resenärer gång på gång kan tillåtas sitta instängda i tåg utan möjlighet att komma vidare. Resenärerna har i praktiken varit gisslan i en absurd prestige-kamp mellan räddningstjänst och trafikverk.

Under de snörika vintrarna 2009/2010 och 2010/2011 har kapacitetsbortfallet på gata otillräcklig och sen snöröjning av främst växlar varit omfattande och allvarligt skadat förtroendet för järnvägen. Nyttan av de i sig oftast nödvändiga utbyggnaderna av kapaciteten t ex genom förbigångsspår, **ytterligare mötesstationer eller partiella dubbelspår reduceras om mötesspår etc ej kan nyttjas fullt ut på grund av bristfällig snöröjning. Trafikverket måste därför avtala om tillgång till långt större resurser** i akuta situationer liksom om kortare inställetider. Nödvändig röjning måste kunna komma till stånd med mycket kort varsel och ej vara beroende av om vägnätet först har röjts eller ej.

**Felaktig stationsskyltning och bristfälliga utrop** som först leder resenärerna till fel plattform kan lätt försena en avgång med ett par minuter och därmed **"stjäla" ett tågläge**. Samma gäller ett X2000-tåg som oväntat och utan förvarning kommer in med vagnarna i omvänd ordning mot normalt (och tvärt emot perrongskyltens information) till en perrong med många påstigande resenärer. Trafikverket har i situationer som dessa en möjlighet att undvika kapacitetsbortfallet till en mycket låg kostnad och samtidigt underlätta för resenärerna.

Vid större störningar, som ofta innebär kapacitetsbortfall, är det ytterligt angeläget att den återstående kapaciteten nyttjas maximalt vilket kräver att bussar och tåg kan avgå vid planerade tidpunkter och utan att behöva invänta vilsna och "missledda" resenärer. **Resurser för resenärsinformation via stationsutrop, skyltning, internet och trafikupplysningscentraler måste dimensioneras för att klara stora störningar med bibehållen eller om förbättrad informationskvalitet.** Dessa extra resurser måste

dessutom vara tillgängliga med någon minuts varsel. En långtgående rationalisering genom automatisering av skyltning och stationsutrop är i detta perspektiv ytterst tveksam.

Det planerade införandet av **ERTMS** längs de tunga stråken måste genomföras så att inga störningar uppstår i trafiken. Detta torde innebära att **det befintliga ATC-systemet (såväl den fasta installationen som utrustning ombord på fordon) bibehålles under en tämligen lång tidsperiod och att omkoppling kan ske utan gångtidsförlust och ”förlorade” tåglägen**. Den valhänthet som kännetecknat det hittillsvarande införandet av ETCS/ERTMS har redan allvarligt skadat förtroendet för järnvägssystemet Vi förordar dessutom en avvaktan med den fortsatta omställningen så att den kommer i fas med motsvarande omställning i Danmark. Några års andrum skulle dessutom ge leverantörerna möjlighet att få fram mer stabila produkter (gäller såväl hårdvara som mjukvara).

Ban- och vägarbeten som kräver avstängda spår eller vägar/körfält måste i de fall järnvägens eller vägens kapacitetsutnyttjande normalt är högt, genomföras med minsta möjliga avstängningstid och med maximal intensitet. Det pågår sedan lång tid ett utbyte av kontaktledningen mellan Nässjö och Mjölby som kräver **enkelspårdrift under många månader i sträck och därmed medför en kraftig kapacitetsreducering** på Södra stambanan. Enligt uppgift genomförs arbetet i tvåskift. Om uppgiften stämmer är det ett exempel på en situation där avstängningstiden skulle kunna förkortas **om arbetet bedrivs kontinuerligt under veckans alla dagar**.

För att förbättra framkomligheten för stadsbussar i de större städernas citykärnor vore det önskvärt att varudistributionen kunde ske under efternatten i stället för under dagtid. Godsterminaler som samordnar varuförsörjningen stadsdelsvis och möjlighet för **varubilar att nyttja busskörfält utanför rusningstid** förbättrar situationen men en ”nattlösning” är den långsiktigt bästa. En sådan lösning förutsätter dock butiker med varuslussar samt tysta distributionsbilar.

En tillämpning av fyrstegsprincipens steg 1 kan näppeligen leda till annat än en viss minskning av tillväxttakten för kollektivtrafiken. Den successiva regionförstoringen, arbets- och utbildningsmarknadens alltmer långtgående specialisering med allt längre arbets- och studieresor som följd, den minskande andelen ungdomar med körkort liksom åtgärder för att minska bilpendlingen eller kombinera bil och tåg/buss, talar entydigt för en fortsatt ökning av kollektivtrafiken.

Möjligheterna att frigöra spårkapacitet genom att föra över resande från tåg till buss är sannolikt mycket begränsade. Restiderna med buss är oftast betydligt längre och den reducerade framkomligheten på vägnätet i storstadsområdena under rusningstid förlänger ytterligare bussens körtider. Risker är uppenbara att många tidigare tågresenärer i en sådan situation väljer bilen i stället och att kollektivtrafikens uppfattas som mindre attraktiv.

**En mångfald av åtgärder enligt steg 2 blir under alla omständigheter nödvändiga i det korta loppet.**

Vidare måste alla samhällsekonomiskt lönsamma trimningsåtgärder (steg 3) kunna genomföras.

Resenärsforum anser att underhållet av den befintliga infrastrukturen ej får eftersättas och att eftersläpande underhåll måste tas igen. Tillgänglighet till och tillförlitlighet hos infrastrukturen måste förbättras samtidigt som kapacitetsbortfallet reduceras.

Tar man fasta på utredningens förslag till ”utvecklingspaket till 2025” så är det enligt vår syn nödvändigt att välja minst den ambitionsnivå som anges som ”utvecklingsnivå hög t o m prio 2”, vad gäller de tre storstadspaketen, om kollektivtrafiken skall ges en möjlighet till en fortsatt tillväxt samtidigt som dess kvalitet förbättras jämfört med dagens situation.

Vad gäller ”persontransportpaketet exklusive storstad” så är den lägsta rimliga ambitionsnivån ”utvecklingsnivå hög t o m prio 1”.

Resenärsforum

Kurt Hultgren  
generalsekreterare

Gunnel Färm  
ordförande

Lars Foberg  
vice ordf