

2011-08-25

Kurt Hultgren
0707-88 44 77

ReFo skr 2011-34

Trafikverket
Röda vägen 1
781 89 Borlänge
Att. Lennart Lennefors

TRV 2011 / 17304

Resenärsforums remissyttrande över kapacitetsutredningen

Resenärsforum har fått del av remissutgåvan av kapacitetsutredningen och ombetts yttra sig. Härmed översänds synpunkter från resenärerna.

Som Resenärsforum redan uttalade i samband med arbetet kring regionaltrafiken anser vi att det är mycket värdefullt att Trafikverket tar initiativet till att utnyttja spårinfrastrukturen på ett effektivare sätt. De förslag som framförs om att förändra uppehållsmönstret på hårt trafikerade linjer innebär att spårkapaciteten kan användas bättre, men framförallt innebär det att resenärerna får fler förbindelser att resa med. Dessutom blir uppehållsmönstren mer systematiska, vilket är en form av pålitlighet. Det är särskilt tillfredsställande att Trafikverket genom dessa initiativ tar ett grepp som är övergripande gentemot ett antal kortsiktigt konkurrerande trafikföretag. Konkurrensen är mycket värdefull, men i vissa lägen bör samhällsintresset säkerställas genom den myndighet som har att sköta de övergripande samhällsintressena. Ett par minuters längre restid i en trång sektion kan mycket väl accepteras i ett läge när det annars inte finns plats för tillräckligt många sittplatser för resenärerna.

Dagens läge med stor brist på resmöjligheter kan synas vara en fråga om spårkapacitet. Det är det förvisso också, men större spårkapacitet tar relativt lång tid att bygga ut. Vissa mindre åtgärder kan åstadkommas på kort sikt. Däremot kan den begränsade kapaciteten också bero på hur operatörerna hanterar sina fordonsinsatser och hur de tar vara på de tåglägen som erbjuds. Denna fråga är en uppgift som också faller på Trafikverket, som har att ingripa när trafikoperatörerna i vissa fall misshushållar med den spårkapacitet som finns genom att inte tillhandahålla fordonsresurser för att tillgodose efterfrågan. Mera om detta nedan, inklusive förslag till åtgärder.

Kapacitet måste räknas i antal resenärer (och antal godston), inte i tågantal. Att köra korta tåg är kontraproduktivt och bör undvikas.

Fysisk infrastruktur

Den inventering av åtgärder som redovisas i huvudrapporten och bilagan synes väl underbyggd och svarar mot de planer som gjorts inom respektive regioner. Det långväga resandet som drivs kommersiellt är helt beroende av att kapaciteten är tillräcklig också för den regionala trafiken. Dock är det alldeles tydligt att vissa sträckor har för dålig kapacitet för att både rymma regional trafik och långväga trafik, särskilt på sträckor där den regionala/lokala trafiken är omfattande.

Några enstaka påpekanden bör dock framföras. Godstrafiken på järnväg har stor betydelse för miljöfrågorna i landet och är angelägen, även om det uppstår konflikter med persontrafiken på vissa sträckor. Det finns ett par mindre åtgärder som inte nämns i utredningen. Södra delen av **Ostkustbanan, Gävle – Söderhamn**, konstateras ha en mycket begränsad kapacitet och kan därför inte förse med tätare tågtrafik. Samtidigt konstateras att stambanan söder om Bollnäs har fått en minskad belastning. En konkret och relativt mindre kostsam åtgärd skulle kunna vara att bättre utnyttja banan Söderhamn-Kilafors. För detta krävs att **ett triangelspår byggs i Söderhamn**, så att godståg norr om Söderhamn kan fortsätta på (eller från) linjen mot Kilafors-Bollnäs utan att byta körriktning. Det skulle avlasta sträckan Söderhamn-Gävle och ge större plats för persontrafiken.

Den hårt belastade sträckan **Fagersta – Avesta utgör en flaskhals** på sträckan Örebro-Avesta-Gävle. Godstrafiken är stor och persontrafiken kan inte expandera. En möjlighet som inte redovisas är den relativt enkla åtgärden att åstadkomma ett **partiellt dubbelspår** mellan Fagersta och Snyten. Det kan göras genom att den parallellt löpande linjen Fagersta-Ängelsberg kopplas samman med Fagersta-Avesta. Mellan Ängelsberg och Snyten går den helt korta elektrifierade banan Ängelsberg-Snyten, vilket skulle kunna utgöra en del av ett dubbelspår, förutsatt att ett **triangelspår byggs i Ängelsberg**.

Fordonsåtgärder

På sträckor där det önskvärda antalet tåg inte kan köras, på grund av att kapaciteten inte räcker till måste spårkapaciteten utnyttjas på ett effektivt sätt. Ett mycket tydligt fall är Getingmidjan i Stockholm där antalet tåg måste begränsas till ett antal långt under det önskvärda. Desto olyckligare är det då att många av de tåg som körs i hårdast belastade timme är korta trevagnarståg. Det är SJs regionaltåg som körs med dubbeldäckare, ofta i enkeltågsätt, ibland i tvåvagnsform, ibland i två+trevagnsform. Samtidigt får linjerna mot Nyköping, Katrineholm och Eskilstuna nöja sig med ett begränsat antal tåg per timme. Ett krav vore att säkerställa att tåg från Eskilstuna, Katrineholm och Nyköping kunde kopplas samman till ett tågsätt som kunde köras som en enhet till Stockholm. Det hävdas att kopplingsmekanismen inte skulle fungera. Men det kan också noteras att denna sorts ihop- och isärkoppling genomförs flera gånger i timmen på Malmö Central, där tåg från Köpenhamn delas upp i tåg som ska gå till Helsingborg, Kristianstad och Kalmar. I Helsingborg kopplas ett tågsätt av och det andra tågsättet fortsätter till Göteborg. Det är en teknik som faktiskt fungerar. Det måste bringas att fungera även i Storstockholm. Att

tågsätten är tillverkade av olika tillverkare (Bombardier och Alstom) borde inte ha någon betydelse. Kapaciteten i Getingmidjan måste ökas snabbt. Det är visserligen bra att Citybanan byggs och blir klar 2017. Men det är flera år till dess, och resenärerna behöver fler tåg. Den skriande kapacitetsbristen på grund av oacceptabel drift är mycket olycklig och Trafikverket bör kräva åtgärder av operatören.

Att köra korta tvåvåningståg synes helt ogenomtänkt. Poängen med tvåvåningståg är ju att öka kapaciteten på full-längdståg. Då kommer tvåvåningstvagnarnas kapacitet till nytta. Det är så som tvåvåningståg används på kontinenten (Tyskland, Frankrike, Schweiz, Holland).

Kapacitetsökning genom ny fordonstyp tram-train

På Europas kontinent förekommer på flera håll en intressant lösning som borde införas även i Sverige. Det handlar om så kallade tram-train. Det är fordon av språvagnstyp som är utrustade för att köra på järnvägens elsystem på järnvägssträckor och på vanlig spårvagnselektricitet på gatorna i staden. Poängen är att dessa tram-train-fordon kör på järnvägens sträckor i förorterna men att de kör på stadens gator i centrum. Det ger den dubbla fördelen att resenärerna slipper byta för sina resor till butiker och kontor i centrum. Och dessa fordon behöver inte heller belasta spårsystemet vid den stora centrala stationen i staden, där kapaciteten brukar vara mycket ansträngd. Det ger både en produktionsfördel och en resenärsfördel, vilket ökar spårtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet. Som exempel kan nämnas Karlsruhe, där tram-train går på Kaiserstrasse genom centrum. I Heilbronn tar tram-train-spårvagnarna genvägen tvärs genom centrum, medan järnvägen går i en stor krok runt staden. Kassel är ett annat exempel. I Frankrike finns flera liknande system, bl a i Nantes och i Mulhouse, liksom nu införs i Storbritannien och Spanien.

För svenska förhållanden skulle kapacitetsavlastande tram-train-linjer kunna införas snabbt. Det finns fordon som kan levereras mycket snabbare än många stora banombyggnader kan åstadkommas. **På kort sikt skulle även Getingmidjan kunna avlastas.** Om ett antal regionaltåg söderifrån kunde utgöras av tram-train på linjen fram till Flemingsberg och Älvsjö skulle de sedan kunna **använda det befintliga förbindelsespåret till Liljeholmen** och fortsätta på **spårvägens tvärbana till Alvik**. Från 2013 skulle de kunna fortsätta till både Sundbyberg och Solna. Denna åtgärd kan sannolikt genomföras redan inom två år (leveranstid för standardprodukten tram-train och vissa plattformstillbyggnader för plana insteg). Kapacitet är passagerarantal som passerar Getingmidjan, inte enbart antal konventionella tågsätt. Det är möjligt att liknande lösningar också skulle kunna uppnås i Malmö-Lundområdet och i Stor-Göteborg.

Personalförstärkning kan effektivisera infrastrukturen vid störningar

Det händer alltför ofta att störningar uppstår så att tåg inte kan köras enligt de planer som föreligger. En viktig förutsättning för att återställa trafiken är att skickliga trafikledare har förmågan att improvisera nya lösningar. Detta är en självklarhet och behöver inte påpekas. Däremot förekommer det alltsomoftast att möten inte kan nyplaneras på stationer på linjer

som inte har tillräcklig fjärrstyrningskapacitet. Det förekommer också att fjärrstyrningstekniken är utslagen. Detta ger genast förödande konsekvenser, som resulterar i stora och kostsamma stillestånd. För persontrafiken handlar det ofta om att tåg inte kan ersättas med bussar därför att det inte går att få fram tillräckligt många bussar eller bussar tillräckligt snabbt. Resenärerna ställs utan information och utan reservtransporter. En viktig förebyggande åtgärd, som också ökar infrastrukturens kapacitet generellt sett är att se till att det finns utbildad personal som manuellt kan lotsa fram tågen genom gammaldags tågklarering. Det krävs också personal som kan informera resenärer på stationerna där de blivit strandsatta. Det krävs personal på alla knutpunkter för att förebygga de situationer som ger upphov till kaosartade upplevelser. Resenärer har rätt att kunna få tillräcklig information i störningssituationer, och för detta krävs personal på knutpunkterna. Slutsatsen är att både tågklarings- och informationspersonal måste finnas tillgänglig för insats på stationer som är av strategisk betydelse. Vad gäller tågklaringspersonalen berör det både persontrafiken och godstransporterna. Dessa personalförstärkningsåtgärder kan både öka effektiviteten och den allmänna uppfattningen om kundomhändertagandet, som ingår i bilden av kapacitetsproblemen.

Åtgärder för resenärerna i samband med byggarbeten på banorna

Det är angeläget att banarbeten genomförs så snabbt och effektivt som möjligt. Det kan därför i vissa lägen vara motiverat att stänga av hela linjen under en viss period för att möjliggöra intensivt arbete på banan. Den busstrafik som då ska ersätta tågtrafiken måste fylla kriteriet att ge ett så gott alternativ som möjligt. Avsikten är ju inte att skrämman bort resenärerna utan snarare att vänja dem vid en hög standard. Ett föredöme var busstrafiken under bygget av Svealandsbanan. Den busstrafiken bestod av snabba bussturer och en tidtabell som var tätare än den tidigare tågtrafiken. Med god turtäthet i busstrafiken kan man anpassa sina resor till någon tidigare busstur utan att det blir alltför stora uppoffringar under arbetsperioden. Det måste också noteras att en buss inte kan tidsmässigt ersätta ett tåg. En buss måste gå tidigare för att komma fram vid avsedd tid. Eller om bussen avgår i ordinarie tid så kommer den fram senare än tåget skulle ha gjort. Resenärerna har viss förståelse för störningar av detta slag. Men de har inte förståelse för att trafikföretaget låtsas som om det bara behövs en busstur för att ersätta ett tåg. Det kan möjligen fungera om turtätheten är mycket hög, för då får resenärerna själva välja när de ska ge sig iväg för att komma fram när de ska.

Gunnel Färm
Ordförande Resenärsforum

Kurt Hultgren
generalsekreterare Resenärsforum