

Trafikverket
Stråkplanering
strakplanering@trafikverket.se
Västra Stambanerådet
anders.karlsson@trafikverket.se
ann-sofie.atterbrand@trafikverket.se

magnus.landstrom@trafikverket.se

Remissvar Tågforetagen

Verksamhetsplan för Västra Stambanan åren 2024-2029

Remissutgåva 2024-07-01 – 2024-08-23

1. Inledning

Sverige har idag ett av Europas hårdast belastade järnvägssystem som – något förenklat – ser likadant ut som för 50 år sedan. Ökad kapacitet i form av nya stambanor mellan Sveriges tre största städer och en uppgradering av betydelsefulla stråk i hela landet skulle vara avgörande för Sveriges framtida transportinfrastruktur, men ambitionsnivån har minskat i huvudsak genom en högre prioritering av eftersatt underhåll.

Landet växer och industrin investerar vilket genererar ett ökat resande och mer godstransporter. Dessa faktorer tillsammans med det stora underhållsbehovet innebär att vår slitna järnväg belastas mycket hårt i de viktigare transportstråken. Vi måste då hushålla med kapaciteten i systemet och hitta adekvat balans mellan trafikens behov och behovet av att ta banan i anspråk för underhåll.

Det är inget mindre än en ödesfråga för Sveriges samhällsutveckling och tillväxt hur denna balans hanteras under de närmaste 10 åren. I detta sammanhang är det kritiskt att analysera vilka trafikala effekter av som uppstår som en följd av ”Verksamhetsplan Västra Stambanan åren 2024-2029”, ett av Sveriges hårdast belastade transportstråk.

2. Tågforetagens synpunkter

I stort sett är alla de åtgärder som upptagits i verksamhetsplanen angelägna och de behövs oavsett om nya stambanor skulle byggas eller inte. Den stora – och helt kritiska – frågan är:

tar Trafikverket tillräcklig hänsyn till behovet från samhälle och industri av optimal trafikering av vår alltför begränsade järnvägsanläggning? Den stora mängden trafikstörande åtgärder utmed Västra Stambanan under kommande år kan leda till stor frustration från resande och näringsliv. Tydlighet kring de kommande begränsningarna är kritisk.

Verksamhetsplanen redogör inte för trafikala effekter under den tidsrymd som verksamhetsplanen täcker. Tåg företagen efterlyser därför en systematisk genomgång av hur trafikstörningar kan minimeras och kapacitetsuttaget för tågtrafiken kan maximeras. Som en följd av en sådan genomgång, och analys därav, skulle en ambition av hur effekterna på sikt kan förväntas minska när Trafikverket identifierat smartare metoder att genomföra arbetet (jfr rapporten ”Åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande”). Således bör denna ambition finnas beskriven även om lösningen för åren framgent inte kan beskrivas i detalj.

Det krävs en ambitiös samordning över såväl åren som delsträckor. För att minimera banarbetenas behov av tid i spår måste metodval och maskinellt stöd optimeras och diskussionen om hur det ska ske måste fördjupas betydligt. En konkret diskussion om tidtabeller för omledningståglägen kontra ordinarie trafik är påkallad och måste hållas snarast möjligt. Till detta behövs en diskussion om prioritering mellan tågslagen.

Tåg företagen anser vidare att den större diskussionen om vilka åtgärder som ska ske i vilken ordning uteblivit helt eller delvis och så fortsätter att vara fallet. Trafikverket skulle ha kunnat genomföra ett flertal åtgärder som skulle minskat det totala kapacitetsbortfallet under den aktuella tidsperioden. Här följer några exempel på önskvärda åtgärder för att enklare kunna leda om tåg vid trafikstörande arbeten:

- **Triangelspår nordost om Herrljunga** för trafik primärt G-Öx-Cst, t ex Bitterna – Fåglavik, ca 5 km.
- **Elektrifiering Lidköping – Håkantorp** (28 km) och triangelspår i Håkantorp för omledning av trafik Lkp-Öx-G.
- **Triangelspår nordost om Laxå** för trafik både på Värmlandsbanan och VSB, ca 3 km (kapacitet och vägförkortning).
- **Dubbelspår Arboga – Jädersbruk**, 2 km. Underlättar omledning av trafik på VSB via Mäljarbanan och start av godståg västerut i Arb.
- **Dubbelspår Rekarne – Folkesta**, 2 km.

Metodval för avstängning borde naturligtvis utgå från optimala omledningar, som möjliggörs av denna typ av åtgärder, bör motiveras av så kallad ”alternativgenerering”, som ger adekvata beräkningsunderlag för en optimerad sekvensering av åtgärder.

En annan möjlighet i samma anda skulle vara att – i så stor utsträckning som möjligt – vänta med kapacitetssänkande åtgärder på den del som kan ersättas av Ostlänken tills denna kraftiga ökning av kapaciteten på den östra delen av Västra stambanan (dvs Stockholm – Katrineholm) tagits i trafik.

3. Utveckling av hur verksamheten på Västra Stambanan måste fungera

Planeringen av underhållsinsatserna måste inkludera rimlig hänsyn till de stora trafikala behoven av gods- och persontrafik de närmaste åren, samverkan mellan branschens alla aktörer och näringslivet för detaljplanering av underhållet, bättre upphandlingar, kontraktsskrivning och incitament för entreprenörerna och ett effektivt uttag av kapacitet för underhåll och moderna underhållsmetoder.

En internationell utblick indikerar att underhållsskulden är stor även på exempelvis den tyska järnvägen. Därför har Tyskland utvecklat långt gångna planer för att skapa ett så kallat ”High Performance Network”, som innefattar upprustning av befintliga stamnätsträckor. Omfattande banarbeten planeras med snabbast tänkbara genomförande, och med minsta möjliga trafikingrepp. På dessa sträckor ställs all järnvägstrafik in under fem månader. Godstrafiken leds då om på alternativa banor och en del av den regionala trafiken flyttas till ersättningsbussar. Långväga persontrafik upprätthålls till stor del via omledning. Moderna maskiner används och smartare arbetssätt tillämpas.

Det svenska järnvägsnätet i anslutning till Västra Stambanan erbjuder inte omledningsalternativ på samma sätt som det tyska. Därför kräver vårt system en ännu högre grad av systemtänk. Det är helt nödvändigt att utbyggnaden och uppgraderingen av vårt järnvägssystem sker efter smart planering av turordningen av små och stora åtgärder. Allt annat är ett stort slöseri med samhällets resurser.

Tågforetagens grundläggande förväntan och krav är maximering av banarbetsinsatserna med bibehållen trafikering där moderna maskiner används och smarta arbetssätt tillämpas.

Vid större banarbeten – och i synnerhet om totalavstängning skulle aktualiseras – är det helt avgörande med maximal optimering av:

- arbetet inom den begränsade tid i spår som entreprenaden erhåller
- omledningsmöjligheter för existerande tågtrafik,
- ersättningstrafik när det är möjligt,
- sekvensering av små och stora kapacitetshöjande åtgärder som ger bättre omledning, i synnerhet smarta begränsade investeringar i exempelvis förbigångsspår och triangelspår, de senare eftersom de skapar en nätverkseffekt, vilket ger stora positiva marginaleffekter när nätet är glest, som det svenska,
- upphandling av metoder och maskiner som tar minsta möjliga tid i spår, där balansen mellan Trafikverkets ambition att upprätthålla bred konkurrens måste ställas mot behovet av innovation och modern maskinpark,
- dialog med branschen och samplanering, banarbeten i första hand helger och sommartid, med hänsyn till slutkunders och näringslivets behov,
- samhällsekonomi.

I februari 2024 har Trafikverket levererat rapporten ”Åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande”. De åtgärder och fokusområden som lyfts fram i denna rapport kommer påverka den operativa förmågan och där igenom anläggningens

tillförlitlighet, men det dröjer innan vi får se effekterna. Den angelägna situation som råder med avseende på produktivitet, kapacitet och tillförlitlighet innebär dock att effekter också måste uppnås redan på kortare sikt. I underlaget aviseras branschgemensamma satsningar som exempelvis projektet ”Kontaktledningsfabriken”. Effekthemtagningar från detta projekt måste realiseras snarast.

Lovvärda samordningsinsatser som ”Västrastambanerådet” måste leverera snarast, både på sekvensering av förebyggande kapacitetshöjande åtgärder och på optimering av trafikering, omledning och ersättningstrafik under de tider när kapacitetsuttaget för underhåll ökar. I samband med avstängningarna för renoveringen av Getingmidjan i Stockholm var blev effekterna mycket positiva till följd av en mycket hög grad av samordning i branschen. Tidshorisonten för att få till denna typ av samordning inför de stora arbetena på Västra Stambanan 2025 är nu mycket kort och stora samordningsfrågor är ännu inte lösta.

Vi ser fram emot en gemensam kraftsamling för att säkerställa att effekterna kommer snabbt. Aktiviteterna bör mätas, följas upp och målsättas utifrån vilka resultat som ska uppnås för en ökad kostnadskontroll.

Intrycket som består efter alla diskussioner om avstängningar på större stråk – och i synnerhet Västra Stambanan – är att det nu är bråttom och att vi står inför fullbordat faktum. Det är dock oklart för Tågföretagen hur brådskande det verkligen är att genomföra de stora kapacitetssänkande åtgärderna i verksamhetsplanen. Om det finns tid kvar för alternativa vägval och smartare sekvensering av åtgärder bör sådana möjligheter realiseras.

Stockholm den 23 augusti 2024

Gustaf Engstrand

Näringspolitisk chef

Lina Lagerroth

Näringspolitisk expert