

Handläggare Jernhusen:
Olof Kjellström
olof.kjellstrom@jernhusen.se
Tel: 0734-13 32 66

Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Vårt diarienummer:
J2017-0009

Ert diarienummer:
N2017/05430/TIF

Remissyttrande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018-2029

Jernhusen har tagit del av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2018-2029 och vi ger härmed vårt yttrande över planen.

Jernhusen är ett fastighetsbolag inom transportbranschen och äger, utvecklar och förvaltar fastigheter längs den svenska järnvägen. Dagligen besöker mer än 500 000 personer bolagets stationer, järnvägsfordon underhålls i bolagets depåer, kombigods hanteras på bolagets terminaler och många människor har sin arbetsplats i bolagets stationsnära fastigheter.

Vi ser att det nu föreliggande förslaget till nationell plan fortsätter på den inslagna vägen att göra järnvägens infrastruktur mer robust och pålitlig. Vi ser detta som en god inriktning. Det vi saknar är en kraftfull utbyggnad av järnvägsinfrastrukturen för att möta dagens och kommande behov av transporter.

Dessutom vill vi se större fokus på varuförsörjningen av större städer och regioner, en tydlighet i fråga om roller och tjänster gentemot oss som investerar i järnvägens sidosystem samt ett ökat samarbete mellan Trafikverket och Jernhusen inom utveckling av stationsområden.

I direktiven till Trafikverket för den nationella planen är ett av fokusområdena att se till möjligheten för fler bostäder. Jernhusen tar bland annat fram bygggrätter för bostadsändamål, och många andra gör detsamma. I stationens absoluta närområde finns mark som kan utvecklas till en modern användning, från att ha varit industrimark eller använts till ändamål som idag inte finns kvar eller är aktuella på platsen. Tyvärr är dess områden ofta förorenade från utsläpp under lång tid. Då är det viktigt att den statliga miljögarantin (sid 21) fungerar så att omställning av markanvändning kan ske, och fler kan bo och arbeta i kollektivtrafknära lägen.

Vi ser att genom en modernisering av säkerhetsavstånd med mera skulle ett stort antal bostäder kunna utvecklas i kollektivtrafknära lägen. Skyddsavstånd

urspårning borde kunna minskas från det som stipuleras idag. Redan innan så sker vill Jernhusen se att de regler som finns tillämpas konsekvent inom regioner och över landet, något som vi upplever inte sker idag.

Vidare vill Jernhusen att det sker en översyn av processen kring slopning av spår. Idag finns det fall som borde kunna hanteras snabbare, där exempelvis träd och andra objekt tydligt visar att spåren inte använts under lång tid.

I beräkningarna av den samhällsekonomiska lönsamheten har klimat ett litet inslag. Med en klimatlag i antågande och målsättningen att utsläppen ska minska med 75 procent undrar vi om den viktningen kommer att ändras framöver.

En plan för vidmakthållande och lite utveckling

För många människor är en resa med järnvägen något som sker dagligen och en fungerande, pålitlig, trygg, säker och effektiv resa dörr-till-dörr är en förutsättning för att få vardagen att fungera. Fundamenten för resenären i detta är järnvägens infrastruktur, hela och rena fordon och att resenären möter en god, trygg och säker stationsmiljö som underlättar valet av järnväg som transportmedel.

Jernhusen anser att Trafikverket bör få i uppdrag att redovisa hur och i vilken grad investeringar och åtgärder kommer att leda till bättre robusthet och punktlighet.

En viktig grund för resenärens val av färdmedel är att det är pålitligt och robust. Trafikverket har nu under flera år haft möjligheten att använda omfattande resurser på underhåll och reinvestering av infrastrukturen. Vi finner det därför glädjande att på sidan 122 läsa att från och med tågplan 2019 planeras för att sträckan Stockholm – Göteborg kan användas utan hastighetsnedsättningar och för tågplan 2020 samma sak för sträckan Stockholm – Malmö. Däremot har vi inte sett i vilken grad investeringar och åtgärder kommer att bidra till en bättre punktlighet och robusthet. Kort sagt, hur mycket bättre det blir för resenären.

Hela utbyggnaden av stambanor bör ske så snabbt som möjligt.

Dagens infrastruktur är hårt belastad och det behövs utbyggd, ny infrastruktur för både dagens och morgondagens resor. Jernhusen vill därför att det byggs nya stambanor och det är positivt med Ostlänken och Hässleholm - Lund som en start. Bolaget hade gärna sett att hela sträckan Göteborg – Borås – Jönköping fanns med, och inte enbart sträckan Göteborg – Borås som utpekad brist.

För att nå maximal effekt behöver utbyggnaden ske så snabbt som möjligt. Om stora ekonomiska vinster ska möjliggöras ska standard och största tillåtna

hastighet på de nya stambanorna vara högsta möjliga. Dessutom anser bolaget att det ska byggas med sådan teknik som ger lägst total livscykelkostnad, sett både till investering och underhåll i ett 100-årsperspektiv.

Kombigods bör prioriteras för hållbara varutransporter

Den moderna, urbaniserade staden och regionen behöver varuförsörjas. I det begränsade utrymmet i staden ska varor in och avfall ut. Konkurrensen om utrymmet är stor och buller gör det svårt att genomföra transporter och leveranser nattetid.

Kombigods på järnväg gör omlastning mellan väg och järnväg enkel, och mycket varor kan på ett begränsat utrymme komma nära staden och från en citynära kombiterminal sedan transporteras till slutmottagare inne i staden.

I och med att kombiterminalen i Gullbergsvass läggs ner i samband med byggnation av Västlänken står Göteborg, Sveriges näst största stad, utan en centralt belägen kombiterminal. De volymer som hanteras i kombiterminalen idag har aldrig varit större. Samtidigt sker en kraftig förtätning och utveckling av centrala Göteborg.

Jernhusen anser att en fullstor, kommersiellt bärkraftig kombiterminal ska anläggas inom ombyggnaden av Sävenäs rangerbangård. Kombiterminalen ska vara en ersättning för den som nu läggs ner i Gullbergsvass. Vidare ska det utredas om rangerbangården ska flyttas från Sävenäs för att istället använda marken för andra behov inom järnvägen.

För Sävenäs rangerbangård planeras en omfattande renovering under planperioden. Sävenäs är nu och i framtiden av central betydelse för järnvägstrafiken i Göteborg och Sverige som helhet. Dock ställer vi oss frågande till om marken helt ska användas som rangerbangård, speciellt med tanke på avsaknaden av ovan nämnda kombiterminal. Frågan är om det inte är bättre att omlokalisera rangerbangården.

Vi har sett skisser på att det kan inrymmas en liten kombiterminal i Sävenäs. Den är dock alldeles för liten för att bära sig kommersiellt och för att kunna hantera de volymer som kommer att krävas i framtiden.

Jernhusen anser därför att det vid en ombyggnad av Sävenäs bör göras möjligt att anlägga en kombiterminal av tillräcklig storlek för den volym som behöver hanteras idag och i framtiden samt för att vara kommersiellt bärkraftig. Sävenäs bör användas för att säkra en modern, hållbar varuförsörjning av Göteborg samt för uppställning och omloppsnära underhåll av järnvägsfordon.

Jernhusen stödjer förslaget om förändring på Malmö godsbangård och vill att Trafikverket får ett uppdrag att tillsammans med berörda fastighetsägare genomföra en större modernisering av hela anläggningen i Malmö.

Jernhusen ser positivt på de investeringar som avses göras på Malmö godsbangård. Detta för att möjliggöra en bättre och konkurrenskraftigare hantering av kombigodstransporter. Malmö bangård, både person och gods, är utformad för andra fordon och trafikering än vad som bedrivs idag. Jernhusen skulle därför gärna se att Trafikverket får i uppdrag att delta i ett arbete syftandes till en större modernisering av anläggningen.

Jernhusen vill att försök och åtgärder enligt fyrstegsprincipens första två steg ska hanteras fortare och med större drivkraft än idag.

Redan utan investeringar och ombyggnad av en anläggning går det att åstadkomma mycket. Det är ett arbetssätt som kräver en extra insats och ett delvis annorlunda arbetssätt från trafikledning och trafikplanering och som avsevärt ökar kapaciteten. Jernhusen har tillsammans med Trafikverket genomfört tester för att snabbare och med längre tåg kunna angöra Nässjö kombiterminal.

Att längre tåg kan hanteras gör att tåglägen på stambanan kan användas på ett bättre sätt. Trafikverket ser möjligheten, men kan idag inte allokera de små resurser som behövs för att använda det nya arbetssättet på regelbunden basis. Därmed återstår att bygga om och ut infrastrukturen för angöringen, och med det inte tillämpa fyrstegsprincipen.

Noterbart är också att processen fram till där vi står idag, att tester är genomförda med gott resultat, har tagit fem år. För att i framtiden få effekt av de första stegen i fyrstegsprincipen behöver processen vara både tydligare och snabbare.

Ytterligare en tillämpning av fyrstegsprincipen handlar om tåglägestilldelning, i syfte att öka attraktiviteten för kombigodstrafik. Vi i branschen behöver bli bättre på att marknadsföra produkten, men vi behöver också en tåglägestilldelningsprocess som kan svara upp mot marknadens behov. Hanteringen behöver snabbas upp.

Reinvestering vid Stockholms Central

Jernhusen ser positivt på att Trafikverket vill utveckla resandemiljön och infrastrukturen vid Stockholms Centralstation. För att på bästa sätt ta hand om anslagsmedlen vill vi se en bättre samordning med det projekt vi driver för överdäckning och utveckling av området.

Vi ser mycket positivt på att Trafikverket föreslår en renovering och anpassning av anläggningarna, som plattformar med mera, vid Stockholms central, (Nationell plan tabell 30, nummer 16). Jernhusen avser att genomföra en överdäckning av området och genomföra stations- och stadsutveckling. Det utvecklade området kommer ge en modern resandemiljö, en attraktiv entré till staden samt möjlighet till arbetsplatser i ett av Sveriges mest kollektivtrafiknära områden.

De omfattande investeringar som föreslås i infrastrukturen runt Stockholm, exempelvis två till spår till Uppsala, byggnation av Ostlänken, förstärkning av Ostkustbanan, kapacitetshöjande åtgärder på Mälardalen med mera, gör att efterfrågan på en kapacitetsstark centralstation och bytespunkt i Stockholm ökar.

För att använda Trafikverkets anslag på bästa sätt kan Jernhusen inte nog poängtera vikten av att Trafikverkets utveckling av anläggningen i form av plattformar, plattformsförbindelser med mera, sker i nära samarbete och samordnat med Jernhusens utveckling. Detta för att i mesta möjliga mån undvika att arbete som planeras genomföras inom kort behöver göras om inom en nära framtid, med allt vad det innebär av konsekvenser för resenärer, tågoperatörer och hantering av Trafikverkets anslag.

Utvecklingen av Hagalunds bangård ska genomföras

Tåg måste kunna underhållas och ställas upp i väntan på trafikering. Hagalunds Depå i Solna är en av norra Europas största depåer för underhåll och uppställning av järnvägsfordon.

Jernhusen ser att det finns mycket kapacitet kvar i anläggningen. För att realisera den krävs dock att Trafikverket utvecklar sin del av anläggningen, samtidigt som Jernhusen utvecklar sina delar. Med den ökning av fordon och trafikering som kommer ske i Mälardalen och inom fjärrtrafiken ser vi det som oerhört viktigt att Trafikverket snarast genomför de åtgärder som sedan lång tid är planerade.

Hagalunds depå har mycket kapacitet kvar att utnyttja, men det behöver ske ombyggnad och investeringar i tid för att realisera den potentiella kapaciteten.

Västerås C – Ombyggnad av bangård med mera

Jernhusen vill att bangården i Västerås C kommer med som en brist i den nationella planen. Detta för att utveckla en anläggning som klarar av framtidens tåg- och resenärsflöden.

Trafikverket genomför stora satsningar på att öka kapaciteten på Mälarbanan. Trafikeringen på banan kommer också att öka under planperioden. Västerås C har ett behov av att byggas om för att klara de ökade passagerarvolymerna. Det gäller både själva stationen som bytespunkt och även tillhörande infrastrukturanläggning, som plattformar, plattformsförbindelser med mera. Därför ser vi det som en brist att en ombyggnad av Västerås C inte finns med som objekt i planen, eller upptagen som brist.

Vi vill också se att i helhetslösningen för Västerås tas uppställnings- och underhållskapaciteten i depån Västerås Västra i beaktande. Detta för att få en så bra lösning som möjligt för Västerås lokalt som för stråket Västerås – Stockholm.

Oklarheter gentemot sidosystemet

Jernhusen anser att Trafikverket borde få i uppdrag att förtydliga sin roll gentemot järnvägens sidosystem, samt ta fram en plan för implementering och uppföljning. Trafikverket utreder och tillhandahåller idag lösningar som ligger utanför deras uppdrag.

Trafikverket kan tillhandahålla spår för korttidsuppställning av järnvägsfordon. Jernhusen delar uppfattningen att det underlättar för Trafikverket att enkelt kunna tilldela kapacitet på dessa spår, och därmed enkelt frigöra värdefulla, kapacitetsefterfrågade spår på stationer vid plattform.

Jernhusen hade under flera år upplevt att det blivit tydligare vilken roll Trafikverket har inom järnvägen, samt vad som är övriga aktörers roller. Det hade blivit tydligt att anslutningar mellan huvudsystemet (stambanor mm) och sidosystemet (depåer, terminaler mm) bekostas av den som äger anläggningen innanför anslutningsväxeln. Vi upplever inte längre samma tydlighet, vilket nedanstående exempel illustrerar, och vi vill att Trafikverket får i uppdrag att förtydliga och implementera sin roll i sidosystemet.

I förslaget till nationell plan finns några objekt som inte följer den inriktning som gällt i några år och vi ställer oss därför frågan om Trafikverket har ändrat ståndpunkt i vad de ska tillhandahålla inom sidosystemet. Vi undrar om myndigheten nu ska vara med och finansiera anslutningar till kombiterminaler och även peka ut lokaliseringar för depåer. Nedan exempel illustrerar bristen på konsekvens dessa frågor.

Uppställningsspår och depå i Göteborg

I samband med Västlänkens öppnande vill Trafikverket flytta uppställningen av lokal- och pendeltåg från Göteborg till annan placering. I planen återfinns denna åtgärd i tabell 35, objekt nummer 26 "Göteborg och Västsverige, omloppsnära uppställningsspår." På sidan 152ff i "Namngivna investeringar. Underlagsrapport till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029." TRV 2017/32405 återfinns en mer detaljerad beskrivning och det anges att "Objektet omfattar en flytt av uppställning och *verkstadsdepå* (vår kursivering) för lokal-och regionaltåg till nya lokaliseringar vid Lärje (Göteborgs kommun) längs Norge/Vänerbanan och söder om Mölndal vid Sandbäck (Mölndals kommun) längs Väst kustbanan."

Ett fördjupande material återfinns i beslutsunderlaget "Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, JVA 1808" TRV 2017/5355. Där anges att Trafikverket tagit med funktioner som verkstadsdepå i sin utbyggnadsordning, även om sådan funktion inte ingår i Trafikverkets uppdrag (sid. 8), och det anges att föreslagen åtgärd inte inkluderar anläggandet av verkstadsdepå, utan endast uppställning (sid. 9).

Jernhusen vill se en tydlighet i att Trafikverket tar hand om och utreder uppställningsspår, och att depåägare och depåutvecklare för Trafikverket föreslår lokaliseringar gällande depåer. Detta eftersom det inte ingår i Trafikverkets uppdrag att tillhandahålla depåer, och de tar exempelvis heller ingen ekonomisk risk i dess utformning, om det blir en effektiv logistik inne i depån eller om den ligger på en bra plats utifrån den trafikering vars fordon den ska försörja.

I en effektiv och modern depå är det ett gott samspel mellan ren uppställning och uppställning för enklare, dagligt underhåll. Dessutom krävs samverkan med en eventuell underhållsverkstad för regelbundet, större underhållsarbete. Därför är det viktigt med tydliga ansvarsfördelningar, att dessa följs och att det finns ett gott samarbete mellan de olika parterna.

Finansiering av anslutning till Rosersbergs kombiterminal

I förslaget till nationell plan står att Trafikverket med 88 miljoner kronor under planperioden ska finansiera anslutning till Rosersbergs kombiterminal. Utifrån att Trafikverket tidigare varit tydliga med att de inte ska finansiera anslutningar ställer vi oss frågande till varför detta objekt finns med. Alternativt vill vi veta om Trafikverket ändrat sin ståndpunkt och nu ska vara med och finansiera anslutningar till kombiterminaler.

Om Trafikverket ändrat sin ståndpunkt välkomnar vi det beslutet och ser fram emot att få anslutningar till Jernhusens kombiterminaler finansierade av Trafikverket.

I planen finns dessutom ospecificerade objekt för finansiering av anslutningar. De betecknas med APG037 i ”170726 om anslutningar till järnvägsterminaler” Jernhusen undrar hur marknadens aktörer får ta del av dessa medel.

Utveckling av Tomtebodabangård

Jernhusen ser det som positivt att Trafikverket vill att Tomtebodabangård utvecklas. Däremot anser vi inte att det i centrala Stockholm ska anläggas en rangerbangård, utan att järnvägsmarken ska användas för andra ändamål inom järnvägen.

Vid en ökning av de ekonomiska ramarna kan det bli aktuellt att lyfta Tomtebodabangård till en modern anläggning för person- och godståg (Nationell plan sid 205). Jernhusen ser positivt på åtgärder som gör att vändningstid kan kortas och göra fordonen mer tillgängliga för trafik. Vidare föreslår Trafikverket att det inom bangården även ska rymmas en rangeranläggning för rangering av godståg. (Namngivna investeringar TRV 2017/32405 sid. 245)

För det första vill Jernhusen se att ägandet av Tomteboda ses över i det fall att anläggningen ska utvecklas. Trafikverket har inte inom sitt uppdrag att tillhandahålla anläggningar för depåttjänster, och därmed borde utvecklingen av Tomteboda ske av annan part som sedan också äger anläggningen.

För det andra ställer sig Jernhusen frågande till att ha en rangerbangård centralt i en storstad. Utrymmet borde användas antingen för persontåg eller för järnvägsverksamhet som underlättar varuförsörjning av den urbaniserade storstaden och regionen. En utvecklad anläggning för enklare underhållstjänster, som vattentryckning, fekalietömning, städning och furnering i Tomteboda skulle underlätta snabba tågvändningar, avlasta Hagalund samt göra att fordonen kan transportera resenärer i högre grad än idag.

Jernhusens synpunkter i sammanfattning:

- Det är positivt att Trafikverket vill utveckla resandemiljön och infrastrukturen vid Stockholms Centralstation. För att på bästa sätt ta hand om anslagsmedlen vill vi se en bättre samordning med det projekt vi driver för överdäckning och utveckling av området.

- Inom platsen för Sävenäs rangerbangård bör anläggas en kombiterminal som minst till fullo ersätter den som nu läggs ner i Gullbergsvass.
- Hagalunds depå har mycket kapacitet kvar att utnyttja, men det behöver ske investeringar i tid för att kunna bistå trafiken på huvudsystemet på ett bra sätt.
- Bra början på utbyggnad av Malmö bangård. Trafikverket bör få i uppdrag att tillsammans med berörda fastighetsägare modernisera och utveckla hela infrastrukturanläggningen i Malmö.
- Trafikverket borde få i uppdrag att förtydliga sin roll gentemot järnvägens sidosystem, ta fram en plan för implementering och regelbunden uppföljning.
- Arbete med att prova och genomföra förbättringar enligt fyrstegsprincipens första två steg behöver gå snabbare.
- Hela utbyggnaden av stambanor bör ske så snabbt som möjligt och med högsta idag beprövade standard.
- Jernhusen vill att bangården i Västerås C kommer med som en brist i den nationella planen.
- Trafikverket bör få i uppdrag att bättre redovisa hur investeringar och åtgärder ger bättre robusthet och punktlighet för resenärer.
- Hanteringen för slopning av spår behöver ses över för en snabbare hantering i vissa fall.

En god fortsättning för framtiden, men satsning behövs

Jernhusen ser att det föreliggande förslaget till Nationell plan för infrastrukturen bygger vidare på arbetet med att få en robust och tillförlitlig järnvägsinfrastruktur. Till det vill Jernhusen framföra att det behöver bli än viktigare att se till varuförsörjningen av staden och regionen, en tydlighet gentemot oss som investerar i järnvägens sidosystem samt att det behöver ske ett ökat samarbete inom utveckling av stationsområden.

Stockholm 30 november 2017



Kerstin Gillsbro
Verkställande Direktör, Jernhusen AB