

Till: Näringsdepartementet

Från: Trafikverket

2010-10-29

Konsekvensbeskrivning av ny plannivå för drift och underhåll av järnväg

Inledning

Den plannivå som låg till grund för drift- och underhållsverksamheten av järnväg i planförslaget den 1 september 2009 uppgick till 6,6 miljarder per år. Regeringen har därefter fattat ett beslut om att denna nivå ska sänkas med 700 miljoner kronor per år samt också att vissa kostnadsposter som tidigare finansierades med andra anslag ska flyttas till anslaget för drift och underhåll av järnväg. Detta har medfört att trafikverket gjort justeringar i jämförelse med det tidigare inlämnade planförslaget. Justeringarna följer den prioritering som beskrivs i förslaget under kapitlet "11.7.1 Planering vid resursbrist" samt underlagsrapporten "Strategier för drift och underhåll av väg- och järnväg, publikation 2009:103".

Den ändrade plannivån innefattar:

- Plannivån för drift och underhåll på järnväg minskas under perioden 2010-2021 med 700 miljoner per år.
- Kapitalkostnader för 300 miljoner per år ska från och med 2011 finansieras inom anslag till drift och underhåll.
- Bärighetsatsningar järnväg ska från och med 2011 finansieras inom anslag till drift och underhåll, bedömning max 40 miljoner kronor per år.

Förändring jämfört med planförslaget

Tabellen nedan beskriver Trafikverkets plan för hur kostnadsreduktionen ska genomföras per verksamhetsdel och bantyp.

(Belopp i miljoner kronor)

	Storstad	Större stråk	Övrig viktig gods- och resande trafik	Mindre trafik	Ringa eller ingen trafik	Ban-gårdar	Övrigt	Total
Ram minus 1000								
Direkt underhåll			-100	-30	-50			-180
Reinvesteringar		-250	-200	-220	-50			-720
Driftledning och planering								
Indirekta drift- och underhållskostnader, effektivisering							-100	-100
Kapitalkostnader								
	0	-250	-300	-250	-100	0	-100	-1 000

Resultatet är att inga neddragningar görs inom storstad, men denna bantyp kommer ändå att påverkas genom de försämringar som uppstår i andra delar av systemet. Järnvägen är ett tekniskt och tidtabellmässigt sammanhängande system där försämringar i en del får konsekvenser även för andra delar. Det finns också stora risker för att transporter av gods flyttas från järnväg till väg, vilket kan komma att påverka möjligheterna att tillgodose utlovad leveranskvalitet också på väg.

Konsekvenser

- Punktligheten för samtliga bantyper sänks från 95 procent till 87 procent.
- Anläggningen klarar inte prognostiserad trafikökning utan väsentligt ökad risk för driftstörningar.
 - Ökning av driftstörningar får särskilt konsekvenser för bantyper med mycket trafik och därför prioriteras storstadsområden och så långt det är möjligt större stråk.
- Sänkta hastigheter på banor för att uppnå målen för leveranskvalitet säkerhet.
 - Sänkt hastighet får konsekvenser på restid, möjligheter till attraktiva tåglägen och påverkar transportföretagens ekonomi.
 - Risk för stängning av ytterligare banor inom främst bantypen ringa trafik, därmed försämrat utbud av rese- och transportmöjligheter på järnväg. Cirka 10 procent av godstransporterna startar på banor med låg trafik.

- Lägre Q-tal när reinvesteringar ersätts med ersättande underhåll.
 - Lägre Q-tal ger ett ökat slitage och en accelererande nedbrytning. Reinvesteringsbehovet ackumuleras på sikt.
- Mängden stora störningar kommer att öka successivt.
- Robustheten försämras och flera liknande situationer liknande vinterkaoset våren 2010 kan komma att uppstå, vilket ställer stora krav på beredskap och omledning.
- Anläggningarnas tillstånd försämras och reinvesteringsbehovet accelererar över tid.
 - Utbytestakten för befintliga spår, spårväxlar, broar, signalställverk m.m. är idag för låg i förhållande till den tekniska livslängden. Utbytestakten innebär exempelvis att livslängden för spår behöver öka från i genomsnitt 40 år till 100 år, vilket är orealistiskt. Detta kompliceras ytterligare av att en stor mängd anläggningar som byttes ut i början av 1990-talet åter blir bytesmogna under 2020-talet. Risk finns att antalet entreprenörer är för få för att få en tillräcklig priskonkurrens utifrån omfattningen av de åtgärder som krävs. Det medför ökad risk för snabba prisstegringar. Dessutom kan det bli svårt att få tillräckligt med tid i spår då behovet av tider för banarbeten ökar snabbt och ska konkurrera med järnvägsföretagens efterfrågan på tider för att köra tåg. Detta i sig ger också ökade kostnader för att genomföra åtgärder på grund av bland annat mer ställtid.
- Andelen kostnadskrävande avhjälpande underhåll ökar vilket ger mindre utrymme för det planerbara förebyggande underhållet.
 - Underhåll av järnväg hamnar i en negativ spiral. Avhjälpande underhåll har bedömts vara upp till 4 gånger dyrare relaterat till förebyggande underhåll. Mycket svårt att hålla en strategi för ett tillståndsbaserat underhåll.

Konsekvenser av höjda banavgifter:

Kombinationen av höjda banavgifter och sänkt kvalitet leder till att godstransportföretagens intresse av att använda järnväg som ett transportmedel minskar och mer gods kommer att överflyttas till vägtransportsystemet. Detta kommer att påverka möjligheterna att uppnå utlovade leveranskvaliteter också på väg.

Förändrade leveransskvaliteter

Den största förändringen i leveransskvalitet jämfört med planförslaget är försämrad punktlighet. Målet för samtliga bantyper sänks från 95 procent till 87 procent. Den stora förändringen av målet beror på att tillståndet i järnvägsanläggningen förväntas bli försämrat till följd av väsentligt för låg nivå på utbyten och upprustningar av anläggningen. Ambitionsnivån är dock att även i framtiden hålla en högre punktlighet i bantypen storstad i jämförelse med övriga bantyper. Mer om nivåerna finns i kommande tabeller.

Både den indelning som gjorts i bas, + och ++ samt de målnivåer som har angetts inom respektive leveransskvalitet föreslås ändrade som ett resultat av den förändrade plannivån.

Nivåer för leveransskvalitet september 2009, ursprunglig:

Bantyper /Anläggningsklasser	Leveransskvalitet 2021					
	Frankom- lighet / Punktlighet	Robusthet	Trafik- och trafikantin- formation	Bekvämlighet	Säkerhet	Använd- barhet
Storstadsområden	++	++	++	+	++	Bas
Större sammanhängande stråk	++	++	++	++	++	Bas
Övrig viktig gods- och resandetrafik	+	+	+	+	++	Bas
Mindre trafik	Bas	+	Bas	Bas	++	Bas
Ringa eller ingen trafik	Bas	Bas	Bas	Bas	++	Bas

Nivåer för leveransskvalitet, förslag i reviderad plan oktober 2010, gulmarkering anger förslag till försämring från de nivåer som presenterades i september 2010:

Bantyper /Anläggningsklasser	Leveransskvalitet 2021					
	Frankom- lighet / Punktlighet	Robusthet	Trafik- och trafikantin- formation	Bekvämlighet	Säkerhet	Använd- barhet
Storstadsområden	++	++	++	+	++	Bas
Större sammanhängande stråk	+	++	++	++	++	Bas
Övrig viktig gods- och resandetrafik	Bas	+	+	+	++	Bas
Mindre trafik	Bas	+	Bas	Bas	++	Bas
Ringa eller ingen trafik	Bas	Bas	Bas	Bas	++	Bas

Föreslagna målnivåer för leverans kvalitet 2021, gulmarkering anger ändringar och rosa markering anger ett behov av justering när mer kunskap finns:

Revidering av mål och mått, strategier för drift och underhåll av Järnväg - Nationell Plan				
Leverans kvalitet	Mål	Bas	+	++
Framkomlighet / Punktlighet	Ankomstpunktighet	82%	87%	93%
	Tågförsejningstimmar orsakade av fel i järnvägsanläggningarna i relation till miljoner producerade tågkilometer ²⁾	120	100	50
Robusthet	Maximalt antal dagar till förbindelsen fungerar igen efter en större störning (ras, skred, storm, översvämning eller liknande)	8 dagar	4 dagar	2 dagar
Trafik- och trafikant-information	Nöjd kundindex (anpassat till bantyp)	70%	80%	85%
	Transportslagsövergripande information, reseplanerare	-	-	Ska finnas i tre storstäder 2012
Bekvämlighet	Jobba och dricka kaffe (komforttal Q)	65	85	90
	Nöjd kundindex (anpassat till bantyp)	50%	75%	85%
Säkerhet	Antalet dödade eller allvarligt skadade i samband med resa eller transport till följd av brister i drift och underhåll	-	-	0
	Antalet fordonsskador till följd av brister i drift och underhåll i järnvägsnätet	-	-	ska minska
Användbarhet	Driftsäkerheten/ tillförlitligheten som erbjuds för att underlätta resande för alla, garanteras på det utpekade järnvägsnätet (ledstråk, hissor, rulltrappor, hörslingor m.m.)	99,0%	-	-
1) Kvalitén i spårläget mäts med en lok dragen mätvagn kallad ST RIX. Genomsnittliga kvalitets tal för spårläget beräknas för längre sträckor och uttrycks med ett Q-tal. Ju högre hastighet som tillåts på en sträcka desto högre krav ställs på spårläget. Spårläget har betydelse både för passagerares bekvämlighet under tågresan och för nedbrytning av spåret.				
2) Måttet bygger på hur tågförsejningstimmar har registrerats fram till 2009. Från och med 2010 mäts timmarna på ett nytt sätt, vilket sannolikt gör att volymen timmar ökar med i nuläget bedömda 18 procent. Nivån på måttet ska justeras när det finns slutlig kunskap om hur volymen tågförsejningstimmar påverkas av det nya sättet att registrera och mäta dessa.				