



Inbjudan

Järnvägsseminarium

Järnvägens avreglering

– erfarenheter, lärdomar, framtidsperspektiv

Välkommen till ett seminarium anordnat av Järnvägsgruppen KTH. Syftet med seminariet är att ge en aktuell bild över hur viktiga aktörer ser på förutsättningarna för en fortsatt avreglering som ett medel för utvecklad och mer konkurrenskraftig järnvägstrafik, pris- och kvalitetsmässigt. Det aktuella kunskapsläget kring konkurrens- och avregleringsfrågor inom järnvägssektorn och möjliga framtidsperspektiv ventileras.

Vid seminariet presenterar Järnvägsgruppen KTH en idéskiss till en fortsatt avreglering av den svenska järnvägen.

Frågorna är högaktuella. Under hösten presenterar den av regeringen tillsatta järnvägsutredningen sitt slutbetänkande. Utredningen skall göra en översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn.

Utifrån konsumentintresset ska olika ut-

vecklingsvägar för person- och godstrafiken analyseras. Järnvägsutredningen ska enligt sina direktiv analysera effekterna av en fortsatt utveckling av konkurrensen inom den nationella persontrafiken på järnväg. Utredningen ska analysera olika modeller, t ex total avreglering eller olika former av koncessioner.

Genomförda upphandlingar av persontrafik på statlig och regional nivå har resulterat i att flera nya operatörer etablerat sig på den svenska järnvägsmarknaden. Anbud från nya operatörer har i flera fall utvecklat befintlig järnvägstrafik samtidigt som kostnaderna sänkts. Samtidigt har övergången till nya operatörer i andra fall varit långt från oproblematisk och medfört störningar för resenärerna. Brister i information och i samordning av bokningssystem är andra frågor som diskuterats.

Under det senare året har lönsamhetspro-

blemen inom järnvägsbranschen uppmärksammats.

Risken är uppenbar att en fokusering på kortsiktiga lönsamhetsproblem hos enskilda aktörer försvårar en långsiktig utveckling av ett effektivt järnvägssystem avseende bl a trafik, fordon, infrastruktur och underhåll. Framtidssatsningar på forskning och utveckling riskerar att nedprioriteras.

Järnvägsgruppen KTH har i olika sammanhang framfört nödvändigheten av ett ökat samarbete kring forsknings- och utvecklingsfrågor inom järnvägssektorn.

Seminariet vänder sig till ett brett spektrum av aktörer inom järnvägssektorn t ex trafikhuvudmän, tågoperatörer, järnvägsindustrin, ansvariga myndigheter och banhållare samt politiker och beslutsfattare som formulerar förutsättningarna för att bedriva effektiv tågtrafik på den avreglerade järnvägsmarknaden. □

Program

13.00	Registrering, frukt och förfriskningar	15.10	Kaffe
13.15	En ram för seminariet. Nils Edström , styrelseordförande för Järnvägsgruppen KTH och chef för sektionen för forskningssamordning inom Banverket	15.40	Vad anser järnvägsutredningen? En lägesrapport. Jan Brandborn , regeringens särskilde utredare
13.20	Hur når vi konkurrens om kunden istället för om spåret? En idéskiss till fortsatt avreglering av den svenska järnvägen. Stefan Östlund , professor och Järnvägsgruppens föreståndare	16.10	Avslutande frågestund kring seminariets tema
13.40	Järnvägens avreglering – erfarenheter, lärdomar, framtidsperspektiv. Jonas Bjelfvenstam , statssekreterare, Näringsdepartementet	16.25	Seminariet avslutas. Professor Stefan Östlund , Järnvägsgruppens föreståndare
14.10	SJ:s strategier på en öppen järnvägsmarknad. Jan Forsberg , VD SJ AB	16.30	Eftersits (post-seminarium) med tillfälle till informella samtal
14.40	Tågkompaniets erfarenheter av den svenska järnvägens avreglering. Jan Johansson , VD Svenska Tågkompaniet AB		

Plats: KTH sal Q1
Osquidas väg 6, entréplanet

SVARSBLANKETT

Jag/vi deltar i järnvägsseminarium tisdagen den 20 maj 2003 kl 13.15–16.30
Järnvägens avreglering – erfarenheter, lärdomar, framtidsperspektiv

Namn

Företag/motsv

Adress

Postnr

Ort

Telefon

Telefax

E-post

Uppgifterna e-postas, faxas eller insändes vänligen senast måndagen den 12 maj 2003 till:

Järnvägsgruppen KTH
Kungl Tekniska Högskolan
100 44 Stockholm
Tel: 08-790 77 45
Fax: 08-20 52 68
E-post: stefan@ekc.kth.se

Deltagaravgift: 500 kronor (exkl moms). Kaffe, frukt, förfriskningar och eftersits (post-seminarium) ingår. Avgiften faktureras efter anmälan. Anmälan är bindande. Skulle Du få förhinder överlåt gärna Din plats till en kollega. Vid avbokning senare än en vecka före seminariet debiteras deltagaravgiften.

Plats: KTH sal Q1
Osquldas väg 6, entréplanet

För ytterligare upplysningar kontakta
Järnvägsgruppens föreståndare
Stefan Östlund tel 08-790 77 45

Anmälan till seminariet sker genom att e-posta, faxa eller insända bifogad anmälningsblankett till:
Järnvägsgruppen KTH
Kungl Tekniska Högskolan
100 44 STOCKHOLM
Tel 08-790 77 45
Fax 08-20 52 68
E-post: stefan@ekc.kth.se

Vi vill ha din anmälan
senast måndagen den 12 maj 2003

Deltagaravgift: 500 kronor (exkl moms)
Kaffe, frukt, förfriskningar och eftersits
(post-seminarium) ingår.
Avgiften faktureras efter anmälan.
Anmälan är bindande. Skulle Du få förhinder
överlåt gärna Din plats till en kollega.
Vid avbokning senare än en vecka före
seminariet debiteras deltagaravgiften.



Viktigt med system utan svaga länkar

Välkomna till årets första nyhetsbrev från Järnvägsgruppen KTH. Det utges i samband med gruppens traditionella vårseminarium som denna gång behandlar järnvägens avreglering.

Detta är en omvälvande process som

måste skötas med varsamhet så att inte trafiksystemets kvalitet blir lidande. Risken för fragmentisering och svaga länkar är stor. Järnvägen är ett komplicerat system i vilket de ingående komponenterna för att undvika störningar är starkt beroende av

varandras goda funktion. Riktigt lika systemfunktionspräglad är inte övriga trafikslag, som ofta konkurrerar om samma transportuppgifter som järnvägen.

Thomas Johansson
Redaktör

Järnvägsgruppen KTH

Järnvägsgruppen KTH – Centrum i forskning och utbildning i järnvägsteknik bildades formellt i april 1996. Syftet är att ta vara på och utveckla den järnvägstekniska kompetens som finns vid högskolan.

Järnvägsgruppen består av åtta avdelningar som var och en representerar olika järnvägstekniska discipliner.

Merparten av Järnvägsgruppens finansiering regleras via avtal mellan KTH, Bombardier Transportation (fd Adtranz Sweden), SJ AB, Green Cargo AB, Euromaint AB, Banverket, SL och Vinnova.

Järnvägsgruppens forskning ska vara inriktad mot problemställningar som

- är kritiska för järnvägssystemets effektivitet och konkurrenskraft
- avser att förbättra systemets prestanda samt öka intäkter och/eller minska kostnaderna.

Järnvägsforskningens nya villkor

Den svenska järnvägsbranschen har genomgått stora förändringar under det senaste dryga decenniet. Statens Järnvägar är uppdelat i en mängd bolag, bland annat i SJ AB. För infrastrukturen ansvarar Banverket. Flera trafikoperatörer har tillkommit, inte sällan med utländska ägare.

Den tidigare helt dominerande fordonsleverantören Asea har i flera steg efterträts av Bombardier, verksamt i åtskilliga länder. Den franska tillverkaren Alstom har i Sverige på kort tid tagit två stora order på järnvägsfordon.

Det har således skett en splittring av den gång rätt så homogena strukturen inom den svenska järnvägsbranschen. De olika aktörerna har specialiserade arbetsområden. Det finns därmed stor risk för brist på helhetssyn.

Uppdelningen tog också kraft från arbetet med järnvägens framtidsfrågor. Visioner står numera långt ner på dagordningen för de flesta av bolagen eftersom det gäller att lösa dagens problem.

Vad betyder denna utveckling för den svenska järnvägsforskningen?

– Järnvägsforskningen har kommit lite i kläm, kan man nog hävda, svarar professor Stefan Östlund, föreståndare för Järnvägsgruppen KTH. Det krävs att också aktörer utanför högskolorna

är intresserade av forskning, men det är svårt att tvinga fram intresse, det måste växa fram inom branschen.

Han tillägger att i det ursprungliga SJ fanns en tydlig struktur som gjorde det lätt att finna rätt person eller grupp ansvarig för ett specifikt område.

– Strax efter avregleringen visste nog inte alltid de olika grupperna sin roll. Det var svårt att hitta rätt. Detta har dock blivit något bättre på senare tid.

Operatörer svag länk

Professor Evert Andersson, också verksam inom Järnvägsgruppen KTH, säger att operatörerna är den svaga länken och att de tyvärr länge visat svalt intresse för forskning.

– Först var de totalt ointresserade men nu märks viss förbättring. Det är viktigt att operatörerna engagerar sig i järnvägssystemets utveckling eftersom de har stor kompetens och erfarenhet. De har en nyckelposition, nära till själva tågtrafiken.

Framtiden kommer att visa hur stort intresse som operatörernas delvis utländska ägare har att finansiera svensk järnvägsforskning.

Det finns fler bekymmer:

Splittringen av järnvägsbranschen har givit de nya företagen och organisationerna goda möjligheter att hävda att någon annan har ansvaret för en viss fråga.

Många nya medarbetare i järnvägsbranschen, ofta i ledande position, har be-

– Järnvägsforskningen har kommit i kläm, säger professor Stefan Östlund.

Professor Evert Andersson anser att operatörerna bör engagera sig mer i järnvägssystemets utveckling eftersom de har en nyckelposition, nära till själva tågtrafiken.

JÄRNVÄGSGRUPPEN KTH

Centrum för forskning och utbildning i järnvägsteknik

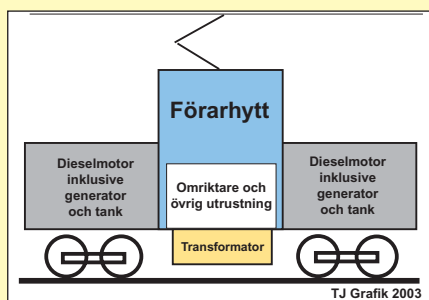


JÄRNVÄGSGRUPPEN KTH
Kungl Tekniska Högskolan
100 44 Stockholm

Ansvarig utgivare
Professor Stefan Östlund
Tel 08-790 77 45
Fax 08-20 52 68
e-post stefan@ekc.kth.se

Redaktör
Thomas Johansson
TJ Kommunikation
Tel 070-727 49 51
Fax 08-81 57 72
e-post tjkomm@bahnhof.se





Principskiss duo-lok

gränsad erfarenhet eller kunskap om spårtrafikens funktion, möjligheter och begränsningar. Risken för snabba felaktiga beslut ökar genom detta.

Ny finansieringsstruktur

Stefan Östlund påpekar att också forskningsfinansieringen har fått en ny struktur. KFB och Nutek har ersatts av Vinnova som har delvis annan inriktning än KFB och Nutek hade.

– Det är ont om pengar i branschen. Utbildning och forskning ger inga snabba klipp. Det är verksamheter som lönar sig först på längre sikt, säger Stefan Östlund.

Forskning kan ge resultat först om fem till tio år, vilket naturligtvis inte kan intressera aktiebolag som har ekonomiska tidshorisoner på kanske som mest sex månader till ett år.

Så kallade spin-off-effekter kan dock realiseras tidigare. Här nämns motorvagnståget Regina med den breda vagnskorgen och 2+3-sittning som är ett resultat av forskningen inom Järnvägsgruppen KTH.

Stort informationsbehov

Det är således uppenbart att det finns ett stort behov av informationsutbyte mellan järnvägsfor-

skarna och de övriga aktörerna inom branschen.

Det gäller att förklara varför järnvägsforskning vid universitet och högskolor är så viktig. Det gäller att klara framtida kompetensförsörjning med såväl specialister som generalister, ny-examinerade och vidareutbildade.

Eftersom järnvägen är ett komplext system krävs forskargrupper med viss bredd och volym; här behövs kunniga medarbetare inom många olika discipliner för att det samlade resultatet ska bli bra. Förståelsen för sambandet mellan grundutbildning och forskning måste också öka.

Mycket finns att vinna på forskning som korsbefruktar järnvägsteknik med andra områden. Dessa kan vara andra transportmedel men även helt andra discipliner.

Realiserbara visioner

Järnvägsgruppen KTH ser gärna ett forsknings-samarbete med operatörer och tillverkare beträffande realiserbara visioner och utveckling.

Ett område som Evert Andersson nämner som angeläget för forskning är framtidens järnvägsfordon med avseende exempelvis resandemiljö, således hur kunden möts, jämte vikt, prestanda och kostnader.

– Låt oss utveckla ett konceptfordon i samarbete med tillverkarna, Banverket, SJ och andra operatörer. Detta ger snabbt många spin-off-effekter.

Ett av dagens problem är att aktörerna väntar på varandra. Operatörerna undrar vem som vill tillverka ett visst fordon, medan tillverkarna undrar om det verkligen finns någon marknad för ett sådant fordon. Det blir rundgång och ingen utveckling.

– Här skulle Järnvägsgruppen KTH kunna fungera som en katalysator, säger Evert Andersson.

En ambition är att under hösten 2003 kunna inleda systemstudier för höghastighetståg för

persontrafik. En fråga att belysa är huruvida det om 10–15 år kommer att visa sig ha varit rätt att idag bygga nya korta järnvägssträckningar för 250 km/h. Ska man redan nu bygga för högre hastigheter?

Ett annat projekt avser utveckling av så kallade duo-lok, således lok för såväl elektrisk drift som för dieseldrift. Tanken är att kunna använda samma loktyp i godståg på både elektrifierade huvudlinjer och på icke-elektrifierade bibanor och industrispår.

Det som Stefan Östlund efterlyser mest är dock en bred debatt om hur järnvägssystemet ska se ut i framtiden. Vilka är idéerna?

– Detta saknas i avregleringens kölvatten. Att pengar saknas är illa nog, men att debatt och visioner lyser med sin frånvaro är ännu värre!

Evert Andersson påpekar än en gång att operatörerna måste engagera sig i frågor om järnvägssystemets framtid. □

Järnvägsgruppens avdelningar

JÄRNVÄGSTEKNIK
Professor Evert Andersson
Tel 08-790 76 28
Fax 08-790 76 29
e-post everta@fkt.kth.se

TRAFIK OCH LOGISTIK
Adj professor Bo Lennart Nelldal
Tel 08-790 80 09, 08-762 30 56
Fax 08 21 28 99; 08-762 40 27
e-post bolle@infra.kth.se

LÄTTKONSTRUKTIONER
Tekn Dr Per Wennhage
Tel 070-620 64 34
Fax 08-20 78 65
e-post wennhage@kth.se

BYGGVETENSKAP
Professor Håkan Sundquist
Tel 08-790 80 30
Fax 08-21 69 49
e-post hsund@struct.kth.se

**ELEKTRISKA MASKINER OCH
EFFEKTELEKTRONIK**
Professor Stefan Östlund
Tel 08-790 77 45
Fax 08-20 52 68
e-post stefan@ekc.kth.se

**MARCUS WALLENBERGLABORARIET
FÖR LJUD- OCH VIBRATIONSFORSKNING**
Professor Anders Nilsson
Tel 08-790 79 41
Fax 08-790 69 82
e-post andersni@fkt.kth.se

MASKINELEMENT
Tekn dr Ulf Olofsson
Tel 08-790 63 04
Fax 08-20 22 87
e-post ulfo@damek.kth.se

SÄKERHETSFORSKNING
Professor Torbjörn Thedéen
Tel 08-790 73 12
Fax 08-790 75 30
e-post ce.kth.se

Nya publikationer

Fröidh, Oskar (2003)
Introduktion av regionala snabbtåg. En studie av Svealandsbanans påverkan på resemarknaden, resbeteendet och tillgänglighet
Avd för trafik och logistik, KTH TRITA-INFRA 03-040. Stockholm

Fröidh, Oskar (2003)
Introduction of regional high speed trains. A study of the effects of the Svealand line on the travel market, travel behaviour and accessibility (diss)
Division of Transportation and Logistics, Royal Institute of Technology, KTH TRITA-INFRA 03-041. Stockholm

R Nilsson
Wheel/Rail wear and surface cracks
Licentiate thesis, Department of Machine Design, KTH, Stockholm 2003

U Olofsson och T Telliskivi
Wear, friction and plastic deformation of two rail steels – full scale test and laboratory study
Wear vol 254 (2003) 80–93

T Telliskivi och U Olofsson
Contact mechanics analysis of measured wheel-rail profiles using the Finite Element Method
Journal of Rail and Rapid Transit, vol 215 (2001) 65–75

U Olofsson och R Nilsson
Surface cracks and wear of rail: a full scale test and laboratory study
Journal of Rail and Rapid Transit vol 216 (2002), 249–264