

MoU:er

SVERIG

29:e nov 2016

Christer Löfving



TRAFIKVERKET

Varför MoU:er

- Trafikverket ,tecknar numera knappt några egna MoU, men stöttar Näringsdepartementet.
- För Trafikverket är detta i första hand kunskapshöjande aktiviteter
- För Näringsdepartementet tillkommer främjandeåtgärder för handel, detta har förstärkts
- Strategiska länder
- Skilda kulturer skilda förutsättningar
- Vad intresserar andra
 - Trafiksäkerhet väg
 - Avreglering järnväg
 - Affärsmöjligheter
 - Trippel Helix

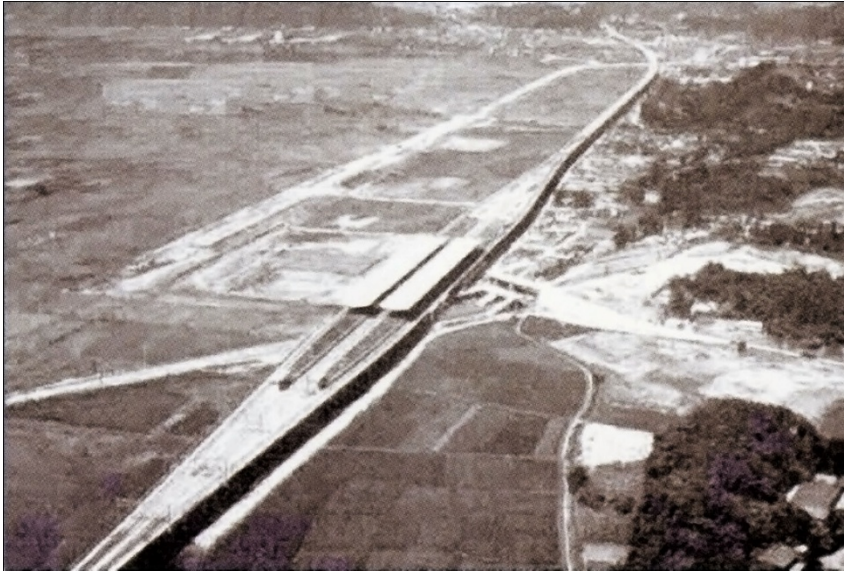
MoU Japan

- Memorandum of collaboration Sverige -Japan tecknat i Tokyo maj 2013
- Stort intresse från Japan. 27 i första delegationen representanter från Japansk järnvägsindustri ingick
- Ett antal workshops med olika aktörer från den svenska järnvägsbranschen har hållits
- Stor delegation i Japan i maj 2015 med Anna Johansson
 - Ett Business Forum där japanska och svenska industrirepresentanter presenterade sig för varandra fanns på dagordningen.
- En action plan pekar på samarbete inom
 - Effektivt byggande av höghastighetsbanor
 - Vinterberedskap, (bla en provinstallation med "airjet" i växel görs)
 - Underhållsfrågor
 - Järnvägspolicy
 - Miljöfrågor, speciell buller

Några observationer från Japan

- De stora privata Järnvägsföretagen ansvar för all verksamhet längs banor och på stationer.
- Intäkterna från stationsverksamheter som shoppingcentra och hotell står för upp till ca 50% av intäkter
- Ett övergripande mål är att minimera infrastruktur och fordon.
 - 15 avgångar och ankomster i timman på 4 spår i Tokyo
 - 15 vagnars tågset vänder på 12 minuter
- 1 forskningsinstitut samlar all järnvägsforskning som även ger operativt stöd till järnvägsbolagen
 - Forskningen finansieras direkt av biljettintäkter (35 yen på en biljett på 10000yen)
- Enkla robusta lösningar

Shin-Yokohama



USA

- Avtal sen 2010
- 4 Områden
 - Livability
 - Traffic safety road
 - Pod-cars
 - Railway
- Järnväg
 - Rapport jämförelse Northeast Corridor och Stockholm-Göteborg-Malmö
 - Samarbetet har huvudsakligen bestått av kunskapsutbyten med i form av webinar:
 - Buller
 - Winter
 - Höghastighet
 - Avreglering (t ex Transitio och SJ verksamhet)

Förlängning av Japansamarbete

- Det fortsatta arbetet bedrivs främst inom två områden
 - Underhålls och trafikeringsstrategi
 - Stationer
- Mer fokus på erfarenhets- och informationsutbyte än framtagande av gemensamma rapporter.

MoU med Kinas järnvägsministerium

- Tecknades våren 2012
- Besök i Kina i april
- Järnvägsministeriet kommer att delade under 2012
 - Vissa delar lades till Transportministeriet andra i det nationella järnvägsbolaget
- Ämnen för samarbete
 - Effektivt järnvägsbyggande
 - Trafikantinformation
 - Organisation av järnvägsverksamhet
 - Underhållsstrategi inklusive vinterproblematik
 - FOI
 - Linjevisa jämförelser inklusive kapacitet

Ny järnväg i Kina



Effektivt järnvägsbyggande

- Kina har byggt 1000 mil höghastighetsjärnväg på 10 år, vad har man lärt sig?
- Järnväg för högre hastigheter kräver små eller inga sättningar. Vid svåra markförhållanden kan detta bli dyrbart.
- I Kina byggs därför vissa partier av de nya banorna på lågbroar
- Med denna metod behöver bara bropelarna grundförstärkas istället för hela banan. Detta i kombination med en effektiv prefabricering av broelement reducerar byggkostnaden väsentligt menar kineserna.
- Metoden som även används i tätbebyggda områden och för att minska barriäreffekter är knappt prövad i Europa, kan den vara något för Ostlänken och Göteborg-Borås ?
- Finns det annat vi kan lära av kineserna?

Bana på viadukt





Det gäller att tänka till i förväg

