

Landsbygds- och  
Infrastrukturdepartementet  
Enheten för transportinfrastruktur och  
planering

Herkulesgatan 17  
103 33 STOCKHOLM

## **Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2026–2037. LI2023/03919**

Green Cargo AB har tagit del av Trafikverkets inriktningsunderlag för perioden 2026 – 2037 och lämnar remissyttrande enligt nedan. Vi vill även hänvisa till innehållet i det remissyttrande över inriktningsunderlaget som lämnas av bransch- och arbetsgivarförbundet Tågföretagen där Green Cargo är medlem.

**Huvudkontor Solna**

**Postadress**  
Green Cargo AB  
Box 39  
171 11 Solna

**Besöksadress**  
Svetsarvägen 10, Solna

**Telefon**  
010-455 40 00

**E-post**  
info@greencargo.com

**Webbplats**  
www.greencargo.com

**Organisationsnummer**  
556119-6436

Inledningsvis vill vi framhålla den vision som Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) presenterade i mars 2024. "Vision 2050: Sverige växer med järnvägen" formulerar en ambitiös plan för att förbättra och utveckla den svenska järnvägsinfrastrukturen, med syftet att möta framtida transportbehov och öka den nationella konkurrenskraften. För företag och organisationer som använder eller överväger att använda järnväg för sina transportbehov, framhåller visionen flera nyckelfördelar:

1. **Ökad kapacitet och effektivitet:** Visionen betonar utbyggnaden av järnvägssystemets kapacitet och effektivitet, vilket är avgörande för basindustrin som kräver pålitliga och omfattande logistiklösningar för att transportera stora volymer gods. Ökad kapacitet möjliggör mer effektiva godstransporter över långa avstånd.
2. **Multimodalitet och integration:** Framhävandet av ett integrerat, multimodalt transportsystem innebär att företagen kan dra nytta av sömlösa kopplingar mellan järnväg och andra transportslag. Detta ökar flexibiliteten och effektiviteten i logistikkedjorna och underlättar smidiga övergångar mellan olika transportmedel.
3. **Hållbarhet och energieffektivitet:** I takt med att energibehoven ökar, ger järnvägen ett energieffektivt och klimatsmart alternativ till andra transportmetoder över längre avstånd. Energieffektiva lösningar och ett minskat fossilberoende stärker företagets konkurrenskraft och kan minska driftkostnader genom lägre energiförbrukning.
4. **Teknologi och digitalisering:** Visionen lyfter fram digitaliseringens roll i att effektivisera järnvägssystemet. Hastigheten i teknikutvecklingen för att hantera stora datamängder har skapat goda förutsättningar för att hela järnvägssystemet kan bli mer datadrivet och därmed effektivare, vare sig det gäller operatörssidan eller ansvaret för trafikledning, planering och infrastruktur, till nytta för slutkunder i form av transportköpare och resenärer.
5. **Stabilitet och långsiktighet:** Med en plan för kontinuerliga investeringar i järnvägsinfrastrukturen ger visionen företagen en signal om att järnvägen kommer att vara en stabil och tillförlitlig del av Sveriges framtida transportinfrastruktur. Detta kan underlätta långsiktiga investeringsbeslut i nyetableringar, logistik och distribution.

JBS "Vision 2050" är inte bara en plan för en effektivare och mer tillgänglig järnväg. Visionen erbjuder också fördelar för näringslivet genom förbättrad kapacitet, integrerade transportlösningar och en starkare betoning på hållbarhet och teknologi, vilket sammantaget kan öka konkurrenskraften och effektiviteten i det svenska näringslivet och landet som helhet.

JBS "Vision 2050" bifogas i sin helhet, bilaga 1.

## Sammanfattning av yttrande

Green Cargo anser att inriktningsunderlaget i delar är bra och utförligt. I vårt remissvar kommer vi att fokusera på ett antal för företaget viktiga områden som vi anser inte är tillräckligt belysta. Av dessa områden vill vi särskilt lyfta fram följande fem:

- **Ett effektivt intermodalt transportsystem nödvändigt**  
Green Cargo stödjer fullt ut synen på ett helhetsgrepp kring frågan att utveckla ett effektivt intermodalt transportsystem med noder, samt åtgärderna för att uppnå detta.
- **Digitalisering och automatisering i järnvägssystemet**  
Green Cargo ser stora effektiviseringsvinster i att järnvägssystemet digitaliseras och automatiseras snabbare, både för en tillförlitligare tågtrafik och hantering av underhåll.
- **Godstrafikens marknadsvillkor**  
Att ge godstrafiken utjämnade konkurrensvillkor genom bland annat differentierade banavgifter och förlängd miljökompensation är samhällsekonomiskt lönsamt.
- **Utökad anslagsram för nationell plan**  
Green Cargo konstaterar att anslagsramen bör öka med minst 20 procent och att behovet av en fullt finansierad underhållsplan föreligger.
- **Civil beredskap och järnvägens roll i totalförsvaret**  
Järnvägen har en kritisk roll inom ramen för totalförsvaret och det svenska Natomedlemskapet.

Transportsystemet är som mest effektivt när varje trafikslag används där det gör störst nytta. På samma sätt som att bussar och spårtrafik är kollektivtrafik för människor fungerar godståg som kollektivtrafik för varuägare. Detta är särskilt värdefullt med hänsyn till Sveriges geografiska avståndsnackdelar. Ett fullastat godståg motsvarar runt 50 lastbilar eller ett drygt 20-tal långtradare. Green Cargo kör i snitt 400 godståg om dagen, vilket motsvarar 9 000 långtradare. Det är en stor samhällsekonomisk nytta att detta gods inte transporteras på vägarna de långa sträckorna. Det betyder inte att lastbilarna inte behövs. Tvärtom, de är helt nödvändiga för ett fungerande samhälle. Men i motsats till järnvägstransporter gör de störst nytta på de kortare avstånden. Det är också därför 9 av 10 svenskregistrerade lastbilstransporter är kortare än 30 mil och att 7 av 10 svenska lastbilstransporter börjar och slutar i samma län.

## Ett effektivt intermodalt transportsystem nödvändigt

Green Cargo står helt bakom Trafikverkets syn på att ett effektivt intermodalt transportsystem är nödvändigt och att infrastrukturplaneringen behöver stödja den intermodala utvecklingen genom kapacitetsstärkande trimningsåtgärder i anslutning till noder i form av hamnar och terminaler. För järnvägens vidkommande är hantering av minst 750 meter långa godståg en viktig effektivisering av både transportkapacitet och konkurrenskraft. Därför är det av hög prioritet att bristerna i de stora godsstråken som försvårar möjligheterna att framföra 750 meters godståg åtgärdas så fort som

möjligt. Green Cargo stödjer Trafikverkets förslag om att en utredning initieras på området för att adressera avsaknaden av systemägare och bristen på samordning av ett nodsystem.

## Digitalisering och automatisering i järnvägssystemet

Green Cargo instämmer fullt i att digitalisering kan effektivisera transportsystemet. Men syftet med digitalisering och automatisering bör, förutom att effektivisera systemet i stort, leda till en högre produktivitet per anställd, vilket innebär att samma arbetsmängd kan hanteras av färre personer. Detta kan minska behovet av att rekrytera ny personal när arbetsbelastningen ökar. Att minska personalbehovet är inte bara en fråga om att reducera kostnader, utan också om att sträva efter en mer hållbar och teknikdriven organisation där resurser kan omfördelas till områden där mänskligt omdöme och expertis är avgörande.

Green Cargo noterar dock i underlagsrapporten *Digitalisering och automatisering av järnvägssystemet* till inriktningsunderlaget att Trafikverket på återkommande platser drar slutsatsen att det kommer krävas fler personella resurser i myndigheten för att möta digitaliseringens behov och effekter.

Digitalisering och automatisering inom järnvägssystemet är avgörande för att förbättra effektiviteten, minska kostnader och höja servicenivån. Med införandet av verktyg som generativ AI och grafdatabaser kan dessa fördelar ytterligare förstärkas genom en digital representation av järnvägssystemet. Nedan beskrivs hur dessa teknologier kan integreras ytterligare.

### 1. Förbättrad planering och kapacitetstilldelning

Genom att kombinera generativ AI med grafdatabaser kan trafikplanerare skapa flexibla och anpassningsbara modeller för planering och kapacitetstilldelning. Detta förbättrar hanteringen av nätverkskomplexiteten och möjliggör optimering av trafikflöden baserat på realtidsdata.

### 2. Effektiv tågtrafikledning

Genom integration av generativ AI och grafdatabaser kan tågtrafikledningssystem automatiskt generera och implementera handlingsplaner i realtid. Detta förbättrar hanteringen av trafikstörningar och optimerar ruttplanering för minimal försening.

### 3. Proaktiv störningsbekämpning och infrastrukturövervakning

Sensorer på järnvägsfordon kan samla in data i realtid om fordonens och infrastrukturens skick. Genom att applicera generativ AI på denna data kan systemet identifiera och förutse potentiella problem innan de leder till trafikstoppande avbrott. Grafdatabaser kan hantera och analysera dessa data för att visualisera samband och mönster, vilket underlättar effektiva underhållsåtgärder och störningshantering.

### 4. Datadrivet järnvägsunderhåll

Integreringen av generativ AI och grafdatabaser med sensorbaserade insikter möjliggör övergången från periodiskt till konditionsbaserat underhåll. Denna metodik optimerar underhållsinterventioner och förlänger infrastruktur- och fordonstillgångarnas livslängd.

### 5. Ökad produktivitet

Automatisering av analyser och beslutsprocesser med hjälp av AI och grafdatabaser, tillsammans med data från fordonsmonterade sensorer, ökar produktiviteten genom att minska den manuella hanteringen och låter personalen fokusera på mer kritiska och strategiska uppgifter.

## 6. Minskade störningar och förbättrad punktlighet

Användningen av sensorer i kombination med generativ AI och grafdatabaser ger en kraftfull lösning för att minska driftstörningar och förbättra punktligheten. Denna proaktiva teknik ger operatörerna möjlighet att erbjuda en mer tillförlitlig och effektiv service.

### Sammanfattning

Integrationen av generativ AI, grafdatabaser och avancerad sensorsäkerhet utgör en teknologisk framkant i form av en digital tvilling som omvandlar järnvägssektorns möjligheter att hantera nätverk, underhålla tillgångar och leverera högklassig service. Dessa tekniker innebär ett avgörande steg framåt mot en mer hållbar, effektiv och framtidssäker transportinfrastruktur.

## Godstrafikens marknadsvillkor

### *Snedvriden konkurrens om järnvägskapacitet*

I inriktningsunderlaget samt Trafikverkets senaste omvärldsanalys framhåller myndigheten att den samhällssubventionerade regionaltrafiken upptar en betydande del av kapaciteten på Sveriges järnvägar, trots att dessa regionaltåg ofta är lågt belagda. Med en genomsnittlig beläggning på endast cirka 25 procent, är det tydligt att en stor del av järnvägsnätets kapacitet används till att upprätthålla en tjänst som inte utnyttjas till sin fulla potential. Denna situation leder till en snedvriden konkurrens om tåglägeskapacitet som särskilt påverkar kommersiella godstågsoperatörer.

Denna oproportionerliga fördelning av kapacitet skapar signifikanta produktionsmerkostnader för godstågsoperatörer. För att kunna navigera i ett system där samhällssubventionerad persontrafik prioriteras, måste godstågen ofta planera för långa ledtider och planerade stillestånd, vilket driver ett ökat behov av lokförare, lok och vagnar. Detta innebär även att godstågen inte kan köra enligt optimala tidsplaner, vilket leder till förlorade möjligheter till effektivare och mer lönsamma rutter.

Detta bidrar till en ökad störningskänslighet i godstågstrafiken. Med ett förstorat behov av lokförare för att hantera de ofta oförutsägbara tidtabellerna blir godstågsoperatörernas verksamhet mer sårbar för förändringar och störningar i trafikflödet. Detta kan ytterligare förvärras av faktorer som oväder, tekniska problem, eller andra oväntade händelser som är vanliga inom järnvägsnätet.

Sammanfattningsvis leder den nuvarande situationen där subventionerad regionaltrafik prioriteras framför kommersiell godstrafik inte bara till ineffektiv användning av järnvägskapaciteten, utan även till en mindre effektiv godstransportsektor. Detta trots att Trafikverkets egen järnvägsnätbeskrivning, bilaga 4b, där prioriteringsreglerna ger godståg högre prioritet än de flesta regionaltåg. Trafikverket följer således inte sina egna regler. Denna snedvridning av konkurrensen har direkta ekonomiska konsekvenser för godstågsoperatörerna och kan på längre sikt även påverka den bredare logistikkedjan och Sveriges ekonomiska konkurrenskraft. En omvärdering av hur järnvägskapaciteten fördelas mellan samhällssubventionerad regionaltågstrafik och kommersiell godstrafik skulle kunna bidra till en mer balanserad och effektiv användning av Sveriges transportresurser i frånvaron av nödvändig kapacitet som exempelvis nya stambanor hade kunnat bidra med.

### *Snedvriden konkurrens mellan trafikslag*

Green Cargo instämmer i Trafikverkets resonemang om prissättning av transporter. I det aktuella läget där lastbilstrafiken betalar för sina externa effekter i lägre grad än järnvägstrafiken finns det en påtaglig snedvridning av konkurrensvillkoren mellan dessa två transportslag. Denna obalans skapar en ojämlig ekonomisk miljö där järnvägstrafiken bär en relativt högre kostnadsbörda för sina miljö- och infrastrukturella effekter, medan vägtrafiken och särskilt utländska lastbilar, med lägre kostnadsansvar för sina externa effekter, kan erbjuda lägre priser. Denna situation underminerar järnvägstransportens konkurrenskraft och motverkar samhällets övergripande miljö- och klimatmål genom att främja mindre hållbara transportalternativ.

För att adressera denna snedvridning är det avgörande att utforma en politik som korrekt prissätter de externa kostnaderna för båda transportslagen. En sådan policy skulle inte bara skapa en rättvisare konkurrenssituation men även uppmuntra till en mer ansvarsfull och hållbar användning av resurser och infrastruktur. Detta är särskilt relevant i Sverige, där järnvägen spelar en kritisk roll för att transportera gods över långa sträckor på ett energieffektivt sätt.

För att effektivt hantera denna problematik bör en översyn av hur externa kostnader internaliseras inom olika transportsektorer genomföras. Genom att justera avgifter och skatter för att bättre spegla de faktiska miljömässiga och sociala kostnaderna av transportaktiviteter, kan man stärka järnvägens ställning som ett hållbart alternativ. Detta skulle inte bara förbättra konkurrensförutsättningarna utan även stimulera investeringar i grön infrastruktur och teknologi, vilket är avgörande för att nå Sveriges långsiktiga miljömål och stärka den nationella och globala konkurrenskraften.

### *Samhällsekonomiskt lönsamt med differentierade banavgifter*

I Trafikverkets inriktningsunderlag lyfts möjligheten att differentiera banavgifterna fram, vilket kan spela en avgörande roll för att stärka godstrafikens konkurrenskraft, speciellt i ljuset av kapacitetsbristen i det svenska järnvägsnätet. En differentiering av banavgifterna baserat på faktorer som kapacitetsutnyttjande och trafiktyp skulle kunna främja ett mer kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt fördelaktigt transportsystem. Idag utgår samma banavgifter för ett tågläge med korta ledtider/hög prioritet som ett tågläge med långa ledtider/låg prioritet. Det saknas idag en differentiering av banavgiften avseende den servicenivå som Trafikverket levererar till sina olika kunder samt vad tågföretag betalar för efterfrågad/erhållen kvalitet. Green Cargo menar att avgiften bör differentieras med avseende på den servicenivå, krav på högre kvalitet, snabbare ledtider och där varje tågföretag betalar för den kvalitet och prioritet som efterfrågas i planering och operativ verksamhet och som sedan levereras av Trafikverket.

### *Kapacitetsutnyttjande som differentieringsgrund*

Differentiering av banavgifter kan innebära lägre avgifter för godstrafik, speciellt under mindre belastade tider eller på sträckor med mindre trafik. De bör även reflektera de extra kostnader och inkomstbortfall som uppstår vid skogstid och nattetidskörning. Detta skulle kunna innebära lägre avgifter under nattetid för att uppmuntra godstransporter under dessa tider, vilket kan bidra till att minska dagtidens belastning på järnvägsnätet. Detta skulle inte bara optimera användningen av befintlig infrastruktur men också uppmuntra till flytt av godstransporter från väg till järnväg för längre distanser, vilket är både energi- och kostnadseffektivt. Genom att ge ekonomiska incitament för att köra längre godståg, snarare än flera korta, kan Trafikverket främja en mer effektiv godstransport som bättre utnyttjar järnvägsnätets kapacitet.

### *Samhällsekonomiska fördelar*

En ökad andel godstransporter på järnväg, särskilt över längre sträckor, minskar samhällskostnader relaterade till vägslitage, trafikolyckor och miljöskador från vägtransporternas utsläpp. Detta bidrar också till lägre externa kostnader för samhället.

### *Miljökompensation och finansiell stabilitet*

För att hantera den obalans som finns där vägtrafiken betalar för sina externa effekter i lägre grad än järnvägstrafiken, är det nödvändigt att både förlänga och höja miljökompensationen. Denna åtgärd skulle ge godstågsbranschen finansiell stabilitet och förutsägbarhet, vilket är avgörande för långsiktiga investeringar i effektivisering och hållbar infrastruktur. En robust miljökompensation stärker godstrafikens konkurrenskraft och gör det möjligt för järnvägssektorn att fortsätta att vara en motor i den gröna omställningen och därmed stödja svensk basindustris konkurrenskraft.

Sammanfattningsvis; att anpassa banavgifterna för att reflektera verkliga, evidensbaserade kostnader för slitage kopplat till de olika tågtypernas hastighet och löpverk och samtidigt stimulera en mer effektiv användning av järnvägsnätet, tillsammans med stärkt och förlängd miljökompensation, bildar en kraftfull kombination som kan borga för ett hållbart och konkurrenskraftigt transportsystem i Sverige.

### *Järnvägen är till största delen redan elektrifierad*

Green Cargo föreslår vidare att Trafikverket i det kommande arbetet med åtgärdsplaneringen gör en kartläggning av banor, av betydelse för basindustrins och den tillverkande industrins godsflöden, i det kapillära järnvägsnätet och att dessa banor övervägs för elektrifiering för att smidigt ansluta till bantyper med stora trafikflöden. Det skulle effektivisera järnvägstransporterna och ge en bättre transportekonomi med en ökad lönsamhet. Det är inte kostnadseffektivt att vid transporter till eller från oelektrifierade banor behöva byta lok eller ha med ett extra lok under transporten. Det skulle även ge en styrsignal till berörda godskunder i deras långsiktiga val av transportsätt för sina godsflöden. Icke-elektrifierade banor klassificerade i olika bantyper bör elektrifieras, inte enbart lågtrafikerade banor av betydelse för näringslivet. Exempel på icke-elektrifierade bandelar med idag stora godsflöden är sträckorna Älmhult-Olofström, Forsmo-Hoting och Hällnäs-Storuman.

## Utökad anslagsram för nationell plan

En förstärkning av den finansiella ramen med minst 20 procent anses vara lämplig. Utgångspunkten för den aktuella planrevisionen är komplex. Redan nu är planperioden 2026–2037 överbelastad på grund av tidigare planers åtaganden, samtidigt som de tilldelade medlen för underhåll inte är tillräckliga för att upprätthålla nuvarande funktionsnivå på vägar och järnvägar.

Trafikverket påpekar att en ökning av ramen med 20 procent skulle möjliggöra att man kan åtgärda det uppskjutna underhållet på vägarna, minska underhållsskulden på järnvägen, samt att genomföra nödvändiga investeringar i ERMTS, vilket är av stor vikt för näringslivet. Implementeringen av ERTMS är nödvändig för att järnvägssystemet ska kunna fungera optimalt, utvecklas och att dess kapacitet (till exempel genom högre hastigheter) kan utnyttjas fullständigt. Prioriteringen av ERTMS-utbyggnaden bör ökas i planrevisionen. Hur finansieringen av ombordutrustning ska ske måste lösas utan att ekonomiska svårigheter uppstår för tågforetagen. Den finansiering som idag finns tillgänglig inom EU täcker högst 50 procent av kostnaden. Green Cargo föreslår att resterande del av kostnaden finansieras via infrastrukturanslaget.



Oavsett ramstorlek är det positivt att underhåll får fortsatt fokus, men en mindre ökning av ramen skulle kräva att en större del av anslagen går till underhållsåtgärder. Green Cargo stödjer Trafikverkets syn att det är avgörande att sköta om den befintliga infrastrukturen för att bibehålla eller förbättra tillgängligheten över hela landet.

Green Cargo föreslår att regeringen i infrastrukturpropositionen anger att en långsiktig nationell underhållsplan upprättas. Green Cargo instämmer i det fokus på vidmakthållande av befintlig infrastruktur – drift, underhåll och reinvesteringar - som görs i inriktningsunderlaget. Rapporten visar att gapet är fortsatt stort mellan behovet av insatser för att ta igen långvarigt eftersatt underhåll och tillgängliga ekonomiska resurser. Särskilt stora är bristerna inom järnvägen med mångårigt eftersatt underhåll och reinvesteringar. När vi skriver underhåll avser vi både faktiskt underhåll men även reinvesteringar för att sänka den höga medelåldern på dagens infrastruktur. Det senare är en förutsättning för att på sikt kunna minska underhållet och inte som nu hela tiden se att behovet av medel ökar utan att infrastrukturens funktionalitet och driftsäkerhet ökar i önskad takt. Genom rejäla satsningar på reinvesteringar kan man skapa en positiv spiral uppåt.

Trots de insatser med ett ökat järnvägsunderhåll som finns i nu gällande nationell infrastrukturplan har nivån på det eftersatta järnvägsunderhållet ökat markant. Detta är en illustration av hur hårt slitet och föråldrat det svenska järnvägsnätet är. Det räcker inte med att upprätthålla dagens funktionalitet. Även det eftersatta underhållet måste elimineras. Järnvägsnätet måste återställs till den funktionalitet den är konstruerad för. Härtill kommer behov av investeringar i utveckling av järnvägsnätet för ökad kapacitet och att säkerställa, effektiva, tillförlitliga och konkurrenskraftiga godstransporter.

Finansiella medel avsedda för trimningsåtgärder, inklusive näringslivspotten, kan leda till snabba och relativt begränsade förbättringar och effektiviseringar av transportflöden. Exempel på kapacitetshöjande åtgärder kan vara byte av växlar för högre hastigheter, förlängning av mötesspår för längre godståg, anpassning av bärighet och lastprofil för tyngre och större godståg och anpassningar i signalanläggningen.

Dessvärre har kostnaderna i många fall mer än fördubblats sedan 2018, vilket innebär att nuvarande anslag blir ineffektiva och många åtgärder förblir ofinansierade. Därför bör näringslivspotten förstärkas och vidareutvecklas samtidigt som att taket för trimningsåtgärder höjs till 200 miljoner kronor i kombination med skärpt kostnadskontroll.

## Civil beredskap och järnvägens roll i totalförsvaret

Med Sveriges inträde i Nato framträder nya dimensioner i hur landets infrastruktur, särskilt järnvägar, kan användas för att stödja totalförsvaret. Järnvägen har historiskt sett varit en kritisk komponent i stödet av militära och civila försvarsoperationer, och denna roll förblir betydande i en tid där geopolitiska spänningar kan eskalera snabbt.

**Logistik och snabb respons:** Järnvägar erbjuder en robust plattform för logistik, vilket gör dem oumbärliga för snabb och effektiv förflyttning av trupp och material över långa sträckor. I händelse av en konflikt är förmågan att transportera stora volymer materiel och personal centralt för snabbt och effektivt försvar.

**Resiliens och redundans:** Järnvägen tillför en extra grad av redundans för Sveriges logistiska kapaciteter. Om hamnar, vägar eller flygförbindelser är blockerade eller saboteras, kan järnvägen



fungera som ett pålitligt alternativ, vilket säkerställer kontinuitet i försvarets och civilsamhällets förnödenhetskedjor.

**Internationella förbindelser:** Som Natomedlem kommer Sverige att delta i fler gemensamma övningar och operationer som kräver samordnad logistik med andra medlemsländer. Järnvägar kan spela en central roll i detta internationella samarbete, där förmågan att snabbt och effektivt integrera Sveriges logistiska resurser med andra länders blir avgörande.

### Högt tempo och snabb verkställighet är viktigt

Avslutningsvis vill Green Cargo framföra betydelsen av ett starkare fokus på högt tempo i beslut och genomförandet av olika infrastrukturåtgärder.

Omvärlden är i kontinuerlig förändring. I många länder anges ökade investeringar i infrastruktur som en viktig beståndsdel för att stärka deras konkurrenskraft. Det är således ett rörligt mål som Sverige har att förhålla sig till inför beslut om en ny nationell infrastrukturplan – vilka investeringsnivåer, vilken inriktning och vilka prioriteringar som ska gälla. Det behövs kraftsamling och högt tempo i med såväl närtidssatsningar med fokus på ett snabbt genomförande i en framtung nationell plan som mer långsiktiga framtidssatsningar för systematiska kvalitetshöjningar av infrastrukturen.

Green Cargo AB

Henrik Dahlin

VD