

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar Tågforetagen

Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Dnr: LI2023/03919

1. Inledning

Sverige behöver riva hinder för tillväxt, kanske mer än någonsin i modern tid. Tung industrialisering – inte minst i norr – skapar en ny dimension av transportbehov, där stora industrier behöver transportera varor och tjänster in och ut från landet via de större stråken för gods och personflöden söderut, i huvudsak Öresundsbron och Göteborgs hamn, samt via Narviks hamn. Samtidigt pågår stora klimatförändringar som vi alltmer behöver anpassa oss och vår infrastruktur till. Infrastrukturen behöver säkras och rustas upp för att klara allt ifrån värmeböljor till rekordlåga minusgrader och snö. Sverige är också mitt uppe i en upprustningsfas, den största i modern tid. Landets beredskapsförmåga måste säkras i takt med att det säkerhetspolitiska läget i vårt närområde och i hela världen försämras.

Trafikverkets underlag utgör en helt central del av den fortsatta beslutsprocessen kring framtida infrastruktur och den närmast förestående utvecklingen av denna. Det är därför en större brist att regeringens direktiv inte har utgått ifrån att Trafikverket skulle göra en samlad bedömning av vad Sverige faktiskt behöver i form av transportinfrastruktur för att klara framtidens krav. Det handlar här om kraven som ställs från ett samhälle i tillväxt, med stora industriinvesteringar, klimatsäkring, Nato-anslutning och ökande transporter till och från Europa.

Mot denna bakgrund – och trots avsaknaden av en regelrätt bedömning av behoven – bedömer Tåg företagen att en uppräknig av ramanslaget med 20 procent inte räcker för att både hantera underhållsskulden och säkerställa behovet av ökad kapacitet. Det behövs en betydligt större ram för att hantera framtidens krav. Hur stor? Det vet vi dessvärre inte svaret på eftersom en samlad bedömning saknas från Trafikverket.

Samtidigt ser vi en förflyttning inom Sveriges finanspolitik, där vi numera ser potential till uppluckring av hittills låsta positioner. Det rigida överskottsmålet kan på kortare sikt komma att stöpas om. Även med en försiktig hållning skulle då tiotals miljarder kronor årligen kunna frigöras för samhällsinvesteringar, exempelvis i infrastruktur, för ett starkare samhälle med ökad konkurrenskraft.

Även tankar om alternativ finansiering rör på sig och ett inspel nyligen från Skanska och Alstom om att bygga de tänkta nya bandelarna i stråket Stockholm – Oslo på landbroar väcker uppmärksamhet. Det politiska trycket om att bygga mer och snabbare har ökat. Svenskt Näringslivs ordförande Jacob Wallenberg har i olika sammanhang alltsedan en intervju i Dagens Industri i juni 2023 efterlyst att staten tänker nytt och tillåter privat kapital att komma in med finansiering.

Utvecklingen ger hopp om en ljusare framtid för svenska infrastrukturinvesteringar och regeringen bör uppdra åt Trafikverket att tydligare koppla infrastrukturutbyggnad till pågående och förestående industriinvesteringar i nästa nationella plan.

2. Sammanfattning av remissvaret

- Det är en större brist att regeringens direktiv inte har utgått ifrån att Trafikverket skulle göra en samlad bedömning av vad Sverige faktiskt behöver i form av transportinfrastruktur för att klara framtidens krav.
- Tåg företagen bedömer att en uppräknig med ramanslaget med 20 procent inte räcker för att både hantera underhållsskulden och säkerställa behovet av ökad kapacitet.
- Sverige saknar en framtidsvision för transportsystemet, en vision som binder ihop Sverige med Europa och skapar förutsättningar för förbättrad produktivitet, tillväxt och konkurrenskraft. Regeringen kan ta inspiration från JBS Vision.
- Transportsystemet kan bidra till att uppnå energieffektivisering och ambitiösa klimatmål, i synnerhet genom ökande transporteffektiv samverkan mellan trafikslagen,
- Kapacitetsbristen är akut. Satsningar i tunga transportstråk – och ut ur landet – är helt nödvändiga, i synnerhet snabbt genomförande av de redan aviserade satsningarna i södra och norra delen av landet. Flaskhalsar flyttas i systemet utan att eftersträvade samhällseffekter uppstår när en mängd namngivna objekt utförs utan stor grad av samordning.
- Införandet av längre, tyngre och snabbare tåg måste prioriteras, näringslivspotten förlängas och utökas, en långsiktig underhållsplan för avbetalning av

underhållsskulden tas fram, liksom en riskanalys av underhållsskulden, och utförandet av underhållet måste effektiviseras.

- Differentiering av banavgifter är ett sätt att optimera nyttjandet och få till ett uttag av banavgifter som motsvarar kvaliteten i tåglägen och det faktiska slitaget.
- Digitaliseringens möjligheter måste tas tillvara i alla relevanta delar. Det är utveckling som finns tillgänglig här och nu.
- Genom att kombinera generativ AI, grafdatabaser, och ett omfattande nätverk av sensorer på järnvägsfordon och i infrastrukturen kan Trafikverket avsevärt effektivisera och förbättra sin verksamhet inom järnvägssektorn. Tåg företagen efterfrågar en tidplan för när vi får se bättre uppkoppling utmed banan där Trafikverket ansvarar för tunneltäckningen tillsammans med mobiloperatörerna.
- Staten måste ta ansvar för att medfinansiera ombordutrustning för ERTMS.
- Trafikverket bör ges tydligare mål från politiken att arbeta för ett mer transporteffektivt och energieffektivt samhälle och styra ändrat beteende genom infrastrukturinvesteringar som främjar den valda utvecklingen.
- Regeringen bör tillsätta en utredning om hur de samhällsekonomiska prognos- och kalkylmodellerna kan utvecklas för att ge mer rättvisande beslutsunderlag vid investeringar i transportinfrastruktur. De samhällsekonomiska kalkylerna brister på flera punkter och måste i synnerhet utvecklas så att de tar hänsyn till de positiva mervärden, inklusive dynamiska samhällseffekter av vidgade arbetsmarknadsregioner, som uppstår till följd av samhällsomdanande infrastrukturinvesteringar.
- Det är av största vikt att Nato-medlemskapet och den upprustning som Sveriges beredskapsförmåga kräver inte påverkar den finansiella ramen för andra viktiga investeringar i järnvägssystemet.
- Tåg företagen rekommenderar att en ny genomförandemodell för stora projekt införs som bygger på en egen separat organisation och egen finansiering utanför den årliga anslagsramen, liknande "Öresundsbro modellen".
- Tillståndsprocesserna måste förkortas enligt de strävanden som nu pågår och att industrialiserade byggtekniker, exempelvis brobanor, tillämpas i största möjliga omfattning att högt tempo i genomförande och utbyggnad kan säkerställas.
- Utvecklingen mot mer alternativa finansieringsformer måste bejakas och genomförandet av de stora infrastrukturprojekten bör ske i separata organisationer och med säkrad finansiering.
- Det är angeläget att Sverige arbetar mer strategiskt med exempelvis CEF (Fonden för ett sammanlänkat Europa) för medfinansiering till prioriterade objekt och stråk och utvecklar en CEF-strategi.
- För att klara det uppdrag som järnvägen har kopplat till samhällsutvecklingen behöver kompetensförsörjningen sättas i fokus. Trafikverkets engagemang för att stötta och säkra sektorns/branschens kompetensförsörjning är välkommet men det är också helt avgörande att detta fokus upprätthålls.
- Den nationella planens preliminära karaktär betonas av Trafikverket. Det är en kompletterande olycklig omständighet, som en följd av bristen på resurser att viktiga

objekt ligger sent i planen och därtill ofta ”över kant”, som också får till följd att datum för slutförande är oklart. Det behövs nya strukturer och styrmodeller för effektiv och förutsebar infrastrukturplanering.

3. Målbilden för Sveriges transportsystem

En vision och en målbild för Sveriges transportsystem saknas idag. Den kommande infrastrukturplanen sträcker sig över 12 år och fram till 2037. För en så lång tidsperiod borde det rimligen finnas en vision för hur den ansvariga transportmyndigheten vill att transportsystemet ska utvecklas. I inriktningsunderlaget saknas dock en framtidsvision för transportsystemet. Inom Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) har det tagits fram en vision som kan inspirera regeringen och Trafikverket till att ta nästa steg, se JBS Vision, [bilaga 1](#).

Utan vision och mål riskerar transportsystemets utveckling att bli ett lapptäcke som inte hänger ihop och att avkastningen på de resurser som satsas blir begränsad.

Sverige behöver ett transportsystem som binder ihop Sverige med Europa och skapar förutsättningar för förbättrad produktivitet, tillväxt och konkurrenskraft, och som därmed:

- Neutraliserar Sveriges avståndsnackdel i förhållande till näringslivets viktigaste marknader
- Är en attraherande faktor för investeringar och etableringar i Sverige
- Genom goda pendlingslösningar skapar växande, välfungerande och mer dynamiska samhällen och arbetsmarknadsregioner
- Skapar förutsättningar att tillvarata och förädla Sveriges värden – såsom naturresurser, handelsrelationer och destinationer
- Erbjuder snabba och effektiva transporter utifrån användares olika behov
- Präglas av enkelhet, tillgänglighet och sömlöshet
- Ger förutsägbarhet och flexibilitet för resenärer och godsköpare
- Upplevs pålitligt över tid
- Möter näringslivets och samhällets växande behov och förlöser Sveriges potential
- Skapar social sammanhållning och överbryggar avstånd mellan platser, personer och organisationer – såväl inom landet, som mellan Sverige och omvärlden
- Knyter ihop olika trafikslag, informationssystem och kundbehov i sammanhållna lösningar och effektiva flöden
- Kombinerar konkurrens och konvergens mellan olika trafikslag – med smarta och resurseffektiva transporter där alla trafikslag bidrar med det de gör bäst
- Tryggar robusta försörjningslösningar, såväl i vardagen som vid behov av mobilisering vid kris och krig
- Bärs upp av robusta och väl underhållna fysiska anläggningar
- Är resurs- och energieffektivt och minimerar fossilberoendet

- Tryggar effektiva flöden av aktuell och värdeskapande information mellan trafikslag, kunder och användare
- Drar full fördel av tekniska landvinningar och effektiva arbetssätt
- Styr och planeras med en effektiv, målstyrd modell för samordning, stabilitet och långsiktighet

Utvecklingen av ett transportsystem får kraft av en järnväg som:

- Utgör ett fundament i de effektiva transportstråk som möjliggör ett framgångsrikt näringsliv i hela Sverige
- Tryggar att Sveriges växande behov av tunga och täta transporter kan utföras så resurs- och energieffektivt som möjligt
- Skapar tillväxt och utveckling för Sveriges regioner, och bidrar till ett mer dynamiskt arbetsliv
- Formar förutsättningar för framgångsrikt samhällsbyggande och goda livsmiljöer
- Tar hand om resenärer och gods så att användaren upplever det som det självklara valet.
- Är fullt integrerad i kundcentrerade lösningar för mobilitet och transporter.
- Ger användaren full överblick av information och möjligheter i en fulländad kundupplevelse
- Skapar värden utifrån kundernas behov, och hjälper dem att spara tid och resurser
- Utgör en robust och väl underhållen ryggrad i transportsystemet
- Är fullt integrerad med andra trafikslag i en effektiv helhet
- Är utformad och planerad så att kapacitet och prestanda optimeras för alla typer av trafik och flöden
- Är utbyggd för att möta hela landets transportbehov, såväl inom som över Sveriges gränser, för snabba resor och stora transportflöden över både korta och långa avstånd
- Genom snabba resor för stora flöden stöttar utvecklingen mot hållbara städer, arbetsliv och samhällen
- Genom hög kapacitet och pålitlighet skapar effektiva leveranser och hållbara försörjningskedjor
- Präglas av resultatorienterad samordning och sammanhållning
- Utvecklas med utgångspunkt i kundernas och samhällets behov
- Genomsyras av nytänkande, nydaning och handlingskraft

4. Transportsystemet och järnvägen i klimatomställningen

Transportsektorns förutsättningar är dimensionerande för möjligheterna att öka landets tillväxt, konkurrenskraft och tillgänglighet och samtidigt klara klimatomställningen. Enbart sett till nuvarande initiativ som pågår inom EU, Sveriges klimatpolitiska handlingsplan och Klimatpolitiska rådets senaste rapport är transportsektorn en betydande pusselbit för att nå de övergripande klimatmålen.

Sveriges klimatmål har satts med ambitionen att vara ledande i klimatomställningen. Som litet land är det så vi kan göra störst skillnad med den konkreta effekten att det exportinriktade näringslivet gynnas. Inriktningsunderlaget svarar inte upp mot högt ställda sådana förväntningar.

Transportsystemets förmåga att öka transporteffektiviteten – exempelvis genom överflyttning av transporter till energisnåla trafikslag – är en central pusselbit. Hur transportsystemet planeras, utvecklas och förvaltas har stora effekter på transportsektorns bidrag till klimatomställningen. Att planera infrastrukturen utifrån intermodala och multimodala perspektiv är därmed viktigt.

Tågföretagen har tillsammans med Sveriges Åkeriföretag och Svensk Sjöfart gjort gemensamma uttalanden för att fånga upp och konkretisera den stora potential som ökad transporteffektivitet kan bidra med för tunga godstransporter (se [bilaga 2](#)). Samverkan mellan trafikslag och användandet av rätt trafikslag vid rätt tidpunkt har stora fördelar och bör underlättas.

Genom god samverkan kan vi nå ökad transporteffektivitet, ökad tillgänglighet och stärka Sveriges konkurrenskraft samtidigt som vi bidrar till att nå klimatmålen. Myndigheten Trafikanalys konstaterade redan 2016 att ungefär 8 procent (28 miljoner ton) av inrikes gods transporteras på lastbil längre än 30 mil. Om man stöper om det till mängden tonkm, sker 38 procent av lastbilarnas transportarbete på avstånd som är längre än 30 mil och 17 procent är längre än 50 mil. Det innebär att om allt det långväga gods som idag går längre än 30 mil med lastbil skulle flyttas över till inrikes järnväg eller sjöfart, skulle lastbilarnas inrikes transportarbete minska med 38 procent. Exakt hur mycket av det långväga lastbilsgodset som i praktiken tillåter sig transporteras med järnväg är föremål för kontinuerlig analys och ingår i transportsektorns affärsutveckling, samtidigt som forskning inom området pågår.

Järnvägen kan ta en växande roll för att åstadkomma mer klimateffektiva transporter. Att öka järnvägstransporternas andel av längre gränsöverskridande transporter ger förutsättningar för en mer hållbar transportsektor utifrån flera andra perspektiv än klimatet. Det gäller exempelvis anställningsvillkor, trafikolyckor, buller och utsläpp av partiklar från vägbana och däck.

5. Kapacitetsbrist och underhållsskuld

Sverige har idag ett av Europas hårdast belastade järnvägssystem som – något förenklat – ser likadant ut som för 50 år sedan. Ökad kapacitet i form av nya stambanor mellan Sveriges tre största städer och en uppgradering av betydelsefulla stråk i hela landet skulle vara avgörande för Sveriges framtida transportinfrastruktur, men ambitionsnivån har minskats i huvudsak genom prioriteringen av eftersatt underhåll i inriktningsunderlaget. Landet växer och industrin investerar vilket genererar ett ökat resande och mer godstransporter.

Arbetsätt, industrialiserade byggmetoder, regelverk och de samhällsekonomiska prognos- och kalkylmodellerna måste därför utvecklas. Investeringsnivån måste öka och slutförandet av

större projekt behöver tidigareläggas. Regelmässigt tar det idag 20–30 år att genomföra större infrastrukturprojekt i Sverige. En så långsam takt är ohållbar både ekonomiskt och för att möta industrins och samhällets behov.

Järnvägens underhållsskuld och investeringsunderskottet behöver hanteras parallellt. Ny kapacitet i ansträngda stråk bidrar till robusthet och redundans som i sin tur leder till bättre punktlighet, underlättar omledning och effektiviserar underhållsarbetet. Från näringslivsföreträdare framförs allt oftare att infrastrukturplaneringen behöver förbättras utifrån ett stråkperspektiv. För stråkperspektivet är det av upphöjd betydelse att fokusera på att snabbt fullfölja och göra färdigt påbörjade insatser i ett stråk. Med systematisk utbyggnad av ny kapacitet öppnas även möjligheten att separera snabba och långsamma tåg. Exempelvis skulle pendel-, regional- och godstrafik kunna framföras på befintliga banor, medan den snabbare storregionala och långdistanstrafiken skulle kunna framföras på separata nybyggda banor – vi ser ett stort samhällsvärde i utvecklingen av ett högkapacitetsnät. Kapaciteten utökas och punktligheten förbättras samtidigt som utrymmet för underhållsarbete utvidgas. Därigenom gynnas också godstrafikens framkomlighet.

Tåg företagen vill lyfta fram följande fokusområden som särskilt viktiga:

- **Genomförandetiden av viktiga satsningar.** Det tar idag för lång tid att få ny infrastruktur på plats och tidsutdräkten blir i sig kostnadsdrivande. Med kortare byggtider kan behov och utmaningar mötas på ett effektivt sätt samtidigt som risken för oförutsedda kostnadsökningar minskar.

- **Ostlänken, Göteborg – Borås samt Lund – Hässleholm (Alvesta).** Dessa sträckor bör byggas för ökad kapacitet och för högre hastigheter. Sträckorna bör också utformas så att de kan utgöra en del av ett slutligt helhetssystem, om beslut att knyta ihop olika delar skulle fattas vid ett senare tillfälle.

- **Fast Öresundsförbindelse.** Södra stambanan och Öresundsregionen behöver stärkas. I takt med dels industriutvecklingen i landet, dels det stundande Nato-inträdet är det av vikt för Sverige att säkerställa att Skåne och Öresund inte blir en flaskhals för transporter ut mot kontinenten. En fast Öresundsförbindelse skulle därmed kunna skapa den redundans som behövs. Trafikverket bör därmed utreda vilken typ av Öresundsförbindelse som bäst lämpar sig givet de utmaningar som finns. En kompletterande färjeförbindelse är i mellantiden helt nödvändig för att tillgodose redundans och för att säkra totalförsvarets behov. Självfallet måste planerna på en tillkommande Öresundsförbindelse samordnas med Danmark.

- **Godstrafik dygnet runt.** Möjligheten att framföra godståg dygnet runt bör beaktas när det finns infrastrukturella förutsättningar för detta. I detta avseende är det avgörande att titta på framkomligheten samt högre hastigheter för godståg. Transporteffektivitet och intermodala lösningar bör genomsyra godstransportsystemet där rätt trafikslag används vid rätt tillfälle och i samverkan och där järnvägen får stå för de långväga godstransporterna. Väl fungerande godstransporter och logistik är avgörande för svensk export och import.

- **Konkurrenskraftiga restider för storregionala tåg och fjärrtåg.** Genomsnittshastigheten för de olika tågslagen varierar kraftigt till följd av vikt, längd och antalet uppehåll. För att transporttider för gods och restider för de kunder som åker längre sträckor skall vara konkurrenskraftiga behöver stambanorna ges högre kapacitet för att möjliggöra en separering där godståg och pendeltåg med homogen medelhastighet trafikerar två spår och där snabbare tåg kan trafikera två spår.

- **Längre och tyngre tåg.** Längre, tyngre, snabbare och större tåg stärker konkurrenskraften för godstransporter på järnväg och ger näringslivet möjlighet till effektivare transportlösningar. Längre, tyngre, snabbare och större tåg skapar också ledig kapacitet på järnvägen. Tåg företagen anser att införandet av möjligheterna till längre och tyngre tåg är välkomna men att de ligger alldeles för sent i den nuvarande nationella planen. Införandet av uppdaterade bromsprocenttabeller för snabbare godståg och ökad kapacitet går alltför långsamt.

- **Näringslivspotten.** Den så kallade näringslivspotten har bidragit med ett effektivt format för att snabba upp utrullningen av trimningsåtgärder i järnvägssystemet till gagn för Sveriges näringslivs konkurrenskraft. Systemet bör stärkas och utvecklas i kommande nationell plan.

- **Namn-givna objekt.** Nivån för vad som betraktas som trimningsåtgärder behöver höjas från dagens 100 miljoner kronor till 200 miljoner kronor. Därmed kommer regeringen beslut såvitt avser namngivna objekt i nationell plan öka till 200 miljoner kronor.

- **Alternativa finansieringsmöjligheter för utbyggnad av järnvägssystemet.** Finansiering utanför nationell plan kan vara gynnsamt för att öka produktiviteten, få fart på och fokuserat kunna bygga ut nya sträckningar samtidigt som andra satsningar, exempelvis underhåll, inte hämmas av finansieringen av nya projekt.

- **Nya bansträckningar bör i möjligaste mån byggas separerat från befintliga banor.** Med tanke på den långa byggtiden med tillhörande störningar för befintlig trafik bör de nya spåren anläggas på ett sådant avstånd att den befintliga trafiken kan bedrivas utan kapacitetsbegränsningar.

- **Underhållsplan.** En särskild plan för hanteringen av underhållsskulden bör upprättas. Att utveckla en långsiktig underhållsplan har varit ett krav från stora delar av transportbranschen och näringslivet under lång tid. Tåg företagen noterar att inriktningsunderlaget antyder en betydligt större satsning på underhåll än tidigare. Det är uppenbart att hela underhållsskulden inte kan betalas av på några få år. Men den måste separeras ut och avbetalas till fullo under en längre tidsperiod.

- **Planeringen av underhållsinsatserna måste inkludera:**

- rimlig hänsyn till de stora trafikala behoven av gods- och persontrafik de närmaste åren,
- samverkan mellan branschens alla aktörer och näringslivet för detaljplanering av underhållet,
- bättre upphandlingar, kontraktsskrivning och incitament för entreprenörerna,

- ett effektivt uttag av kapacitet för underhåll och moderna underhållsmetoder, samt
- att staten bekräftar det långsiktiga ekonomiska åtagandet att under den nödvändiga tidsperioden (exempelvis en planperiod) helt eliminera underhållsskulden.

Finansieringen av en långsiktig underhållsplan bör säkras genom ett politiskt beslut. Därmed kan den fortsatta diskussionen handla om prioriteringar av investeringar i ny kapacitet inom återstående ekonomisk ram.

På detta sätt kan den eviga dragkampen om statens begränsade anslag ska prioriteras till förmån för investering i ny kapacitet eller till underhåll av befintlig infrastruktur avslutas. Ett avslut på denna dragkamp är viktigt eftersom just motsättningarna mellan investering och underhåll får mycket uppmärksamhet – helt i onödan. Avslut kan ske utan att statens åtagande blir orealistiskt stort eftersom åtagandet måste portioneras ut under relativt lång tid av till följd av behovet att upprätthålla gods- och persontrafik på spåren.

- Riskanalys underhållsskuld. Trafikverket bör få i uppdrag att genomföra en riskanalys med hänsyn till omfattningen av underhållsskulden, eftersom skulden har nått kritiska nivåer.

Tågtrafiken vuxit kraftigt de senaste decennierna medan spårkapaciteten är nästan oförändrad och underhållsskulden växer. Hur kostnadseffektiva åtgärder som kan vidtas för att höja järnvägssystemets tillförlitlighet och kapacitet – i väntan på större kapacitetsåtgärder i framtiden – har utvecklats i en rapport från Omtag Svensk Järnväg, se Järnvägslyftet, [bilaga 3](#).

6. Utförande underhåll

Vi inleder avsnittet med en internationell utblick. Underhållsskulden är stor även på den tyska järnvägen. Därför har Tyskland utvecklat långt gångna planer för att skapa ett så kallat ”High Performance Network”, som innefattar upprustning av befintliga stamnätsträckor. Omfattande banarbeten planeras med snabbast tänkbara genomförande, och med minsta möjliga trafikering. På dessa sträckor ställs all järnvägstrafik in under fem månader. Godstrafiken leds då om på alternativa banor och en del av den regionala trafiken flyttas till ersättningsbussar. Långväga persontrafik upprätthålls till stor del via omledning. Moderna maskiner används och smartare arbetsätt tillämpas.

Det svenska järnvägsnätet erbjuder inte omledningsalternativ på samma sätt som det tyska. Därför kräver vårt system en ännu högre grad av systemtänk. Det är helt nödvändigt att utbyggnaden och uppgraderingen av vårt järnvägssystem sker efter smart planering av turordningen av små och stora åtgärder. Allt annat är ett stort slöseri med samhällets resurser.

Tågforetagens grundläggande förväntan och krav är maximering av banarbetsinsatserna med bibehållen trafikering där moderna maskiner används och smarta arbetsätt tillämpas.

I de fall totalavstängningar är nödvändiga blir den kritiska frågan hur större avstängningar av järnvägstrafiken ska genomföras vid större banarbeten och villkoren för det är optimering av:

- arbetet inom den begränsade tid i spår som entreprenaden erhåller

- omledningsmöjligheter för existerande tågtrafik,
- sekvensensering av små och stora kapacitetshöjande åtgärder som ger bättre omledning, i synnerhet smarta begränsade investeringar i exempelvis förbigångsspår och triangelspår,
- metoder och maskiner som tar minsta möjliga tid i spår,
- dialog med branschen och samplanering, banarbeten i första hand helger och sommartid, med hänsyn till slutkunders och näringslivets behov,
- samhällsekonomi.

I februari 2024 har Trafikverket presenterat rapporten ”Åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande”. De åtgärder och fokusområden som lyfts fram i denna rapport kommer påverka den operativa förmågan och där igenom anläggningens tillförlitlighet, men det dröjer innan vi får se effekterna. Den angelägna situation som råder med avseende på produktivitet, kapacitet och tillförlitlighet innebär dock att effekter också måste uppnås redan på kortare sikt. I underlaget aviseras branschgemensamma satsningar som exempelvis projektet ”Kontaktledningsfabriken”, som syftar till att kraftigt kunna öka insatserna för att byta ut kontaktledningarna, och samarbetsinsatser som ”Västrastambanerådet”. Vi ser fram emot en gemensam kraftsamling för att säkerställa att effekterna kommer snabbt. Aktiviteterna bör mätas, följas upp och målsättas utifrån vilka resultat som ska uppnås för en ökad kostnadskontroll.

7. Differentierade banavgifter

Det är trångt på spåren. Trafikverket får enligt järnvägsmarknadslagen ta ut banavgifter som svarar mot marginalkostnaderna. På överbelastad infrastruktur får man ta ut högre avgifter (till exempel nuvarande passageavgifter i storstäderna). Högre avgifter än ovan är inte tillåtna om det hindrar vissa marknadssegment att utnyttja järnvägen, vilket torde vara tillämpligt på delar av godstrafiken.

Ett mer aktivt arbete med att differentiera banavgiftsuttaget kan vara ett sätt att optimera nyttjandet av banan och få till ett uttag av banavgifter som motsvarar faktiskt slitage. Det är bra att Trafikverket lyfter denna möjlighet och lämnar konkreta förslag i inriktningsunderlaget.

Differentiering utifrån banans kapacitetsutnyttjande

Utbyggnaden av den svenska järnvägsinfrastrukturen motsvarar inte på långa vägar den ökade efterfrågan på tåglägen och medför även störningar i driften. Godstrafiken måste bedrivas hela dygnet – dvs även dagtid – för att bli lönsam och trängseln på huvudlinjerna är påtaglig. Godståg får i stor omfattning stå på sidan för att släppa förbi snabbare tåg och får därmed förlängda körtider. Snabba fjärrtåg får i stor omfattning köra långsammare för att alla tåg skall få plats och de alltmer frekventa regionaltrafiksystemen över långa sträckor låser upp mycket kapacitet. Banavgifter bör därför differentieras efter banans kapacitetsutnyttjande. Det skulle bidra till ett effektivare utnyttjande av järnvägssystemets kapacitet som är begränsad.

Banavgifterna bör exempelvis premiera längre och tyngre godståg och resandetåg med många resenärer samt reflektera även förlängda körtider.

Till följd av dessa förlängda transport- och restider, så uppstår en kvalitetsbristkostnad som läggs på näringslivets transporter av gods och på resenärens biljettpris. Med detta som utgångspunkt kan differentierade banavgifter baseras på ”kvaliteten” i tågägen.

Differentiering utifrån faktiskt slitage

Tåg företagen anser, med stöd bland annat av uttalanden av professor Evert Andersson (KTH), att Trafikverket idag totalt tar ut högre avgifter än vad som motsvarar marginalkostnaderna, i synnerhet för godstrafiken. Samtidigt är stora delar av godstrafiken (framför allt vagnslast och delar av kombitrafiken) hårt konkurrensutsatt. Ett allt högre avgiftsuttag sänker konkurrenskraften för dessa – enligt bred politisk enhet – prioriterade transportsegment. Det finns verifierade beräkningsmodeller för hur spårslitaget fördelar sig mellan olika typer av fordon, med olika axellaster och löpverk. Det finns dock olika uppfattningar om vilka beräkningsmodeller som ska ligga till grund för ett korrekt uttag av banavgifter. Tåg företagen föreslår att regeringen tillsätter en utredning som ser över banavgiftsuttaget på den svenska järnvägen för att skapa rätt drivkrafter för framtiden.

8. Digitalisering

I underlagsrapporten till inriktningsunderlaget ”Digitalisering och automatisering i järnvägssystemet” beskriver Trafikverket hur järnvägen kan använda digitaliseringen för att effektivisera underhåll och kapacitet. Tåg företagen välkomnar att Trafikverket ser över dessa möjligheter men anser att det inte tydligt framgår vilken omfattning samt när i tiden vi kommer att dra nytta av digitaliseringen.

Genom att kombinera generativ AI, grafdatabaser, och ett omfattande nätverk av sensorer på järnvägsfordon och i infrastrukturen kan Trafikverket avsevärt effektivisera och förbättra sin verksamhet inom järnvägssektorn. En integrerad lösning skulle erbjuda en kraftfull plattform för datainsamling, analys och insiktsfulla åtgärder i realtid. Här är några konkreta sätt på vilka denna kombination kan tillämpas:

1. Förbättrad operativ effektivitet:

- Sensorer på tågen kan tillhandahålla realtidsdata om tågens position, hastighet och tekniska skick. Sensorer i infrastrukturen kan övervaka skick på spår, växlar, signaler och andra kritiska komponenter.

2. Proaktivt underhåll och felhantering:

- Sensorer kan upptäcka avvikelser och potentiella problem innan de orsakar driftstörningar, såsom slitage på spår, felaktiga växlar eller signaler.

3. Optimerad trafikplanering och hantering av trafikstörningar:

- I händelse av förseningar eller incidenter kan realtidsdata från sensorer ge en exakt bild av situationen. Genom att använda generativ AI kan Trafikverket

snabbt generera alternativa handlingsplaner, omrouta tåg och informera passagerare med minimal påverkan på trafikflödet.

4. **Säkerhetsförbättringar:**

- Sensorer kan kontinuerligt övervaka järnvägs miljön för obehöriga intrång, skadliga föremål på spåren och andra säkerhetshot.

5. **Energieffektivitet och miljöpåverkan:**

- Genom att analysera data från sensorer om tågens drift och rörelsemönster kan generativ AI hjälpa till att optimera körstrategier för att minska energiförbrukningen och utsläppen.

En sådan lösning möjliggör en djupare förståelse för järnvägsnätverkets dynamik, vilket möjliggör förbättringar inom alla områden av Trafikverkets ansvar, från underhåll och säkerhet till kundservice och miljöhänsyn och bör ligga till grund för Trafikverkets arbete inom Tillgångsförvaltning.

Tågföretagen efterfrågar en tidplan för när vi får se bättre uppkoppling utmed banan där Trafikverket ansvarar för tunneltäckningen tillsammans med mobiloperatörerna. Hör borde synergier finns i utrullning av FRMCS samt mobiloperatörernas modernisering av mobilnätet. Underlaget berör inte Trafikverkets behov av uppkoppling längs med järnvägen vilket borde vara en förutsättning för att erhålla realtidsdata i ovan beskriven lösning.

9. ERTMS

I den nationella planen 2022-2033 har Trafikverket tydligt förklarat problembilden kopplat till ERTMS-införandet. Utrullningen av systemet har nu skjutits upp med 5–10 år och utrullningsplanen har fått ett alltmer sansat format, om än kraftigt försenat. Den av Trafikverket i föregående nationell plan bekräftade svårigheten för fordonsägare att klara investeringen i ombordutrustning lyser dessvärre med sin frånvaro i inriktningsunderlaget. Det skulle ha varit ytterst välkommet om Trafikverket föreslagit – liksom i planförslagen 2017 och 2021 – att statens ansvar att medfinansiera ombordutrustning för ERTMS klargörs. Frågan om ombordfinansiering är nu accentuerad av att det i de tidplaner som nu läggs knappast kommer finnas ytterligare utrymme för förseningar med anpassning till ERTMS som standard, eftersom det ersätter ett föråldrat ATC-system, som blir allt svårare att upprätthålla och vars utveckling hindras av lagstiftning.

Frågan om medfinansiering av ombordutrustning och ansvar för tillkommande risker till följd av sena ändringar av tidplaner, är inget mindre än ödesfrågor för den svenska järnvägsmarknaden. Alla jämförbara grannländer har statliga finansieringslösningar för ombordutrustning på plats. Regeringen och Trafikverket har tagit fram adekvata underlag för att slutligt omhänderta frågan om statlig medfinansiering av fordonsinvesteringarna. Det är dags att finansieringsfrågan får en lösning som säkrar järnvägsmarknadens framtid.

10. Trafikprognoser och alternativ styrning

Vi ser historiskt prognosmissar från Trafikverkets sida, där tillväxten i bil- och flygresande överskattats och tågresande underskattats under de senaste årtiondena. Insikten om att dessa omständigheter fått negativa effekter finns på alla nivåer i näringslivet. Insikten har nu infunnit sig att transportinfrastrukturen begränsar Sveriges förmåga att växa i takt med de tunga industriinvesteringar som nu sker och de ökande gränsöverskridande landtransporter som väntas i framtiden. Vad riskerna med störningar i godstrafiken på järnväg innebär för trafiktillväxten och vad det innebär för näringslivets transporter och transportköparens val av trafikslag får inte underskattas. Vidare tas inte tillräcklig hänsyn till värdet av regional tillväxt till följd av vidgade arbetsmarknadsregioner. Det rör sig här om faktorer som inte kan fångas upp av en stelbent prognosmodell. Det skulle därtill vara väl motiverat med en analys av hur resenärer faktiskt vill resa mellan framtidens hållbara städer när de kan använda tiden väl med god uppkoppling i kollektivtrafiken. Analysen av i vilken utsträckning hållbarhet – inklusive tillgången på hållbar energiproduktion – skulle kunna bli en begränsande faktor för trafiktillväxten borde belysas. Listan på teman som inte skulle kunna problematiseras tillräckligt i basprognossammanhang kan göras lång.

Nu anger Trafikverket exempelvis att bilresandet beräknas öka med omkring 25 procent till 2040 och tågresandet med mer än 50 procent till 2040. Vi noterar att det för bilresandet är en större ökning än historiskt – ökningen var ca 10 procent mellan 2000 och 2019 och tågresandet ökade med 77 procent mellan 2000 och 2019.

Det är ett pedagogiskt problem att (möjligen endast pedagogiskt beroende på hur Trafikverkets ”PM Prognosernas roll i inriktningsunderlaget” (2024-01-29) ska läsas) att Trafikverket lägger SCB:s senaste, och utdaterade (från 2017, dvs sju år gammal), befolkningsprognos till grund för sina antaganden. Detta har fått till konsekvens att Trafikverket bedömer att befolkningen i exempelvis Luleå kommer att minska trots förväntad inflyttning av tusentals nya invånare på kommunal nivå. Det skapar en osäkerhet när Trafikverkets siffror inte stämmer med verkligheten.

Trafikverkets prognoser riskerar att leda till samma felaktiga indata i kalkylsammanhang som varit fallet under de senaste decennierna. Vad vi dessutom ser i tågbranschen är en kraftig underliggande efterfrågan som endast skulle kunna blomma ut om det fanns infrastruktur som skulle möjliggöra ett ökat resande. I brist på möjliggörande infrastruktur är det inte förvånande om trafikutvecklingen på järnväg hålls tillbaka.

Från allt fler håll ifrågasätts den etablerade trendframskrivning som tillämpats under lång tid som enda metod för att prognosticera framtiden. I flera andra länder, exempelvis Österrike, Schweiz och Wales, har målstyrning fått större genomslag. Effekten har blivit prioritering av investeringar i infrastruktur för mer energieffektiva trafikslag.

Vi ser en möjlighet att ändra kursen mot mer målstyrning och vi bör ta den. Det skulle i så fall innebära att Trafikverket får tydligare mål från politiken att arbeta för ett mer

transporteffektivt och energieffektivt samhälle och styra ändrat beteende genom infrastrukturinvesteringar som främjar den valda utvecklingen.

Vi bedömer det som rimligt att anta det nu följer ett minskat resande inom arbetslivet till följd av nya tekniska möjligheter och en ökad förväntan från arbetstagare att arbeta hemifrån.

Det analysarbete som utförs i samband med framtagande av basprognoser är avgörande för korrekta beslut om framtida infrastruktursatsningar. Vi bedömer att det vore lämpligt att på helt grundläggande nivå uppgradera/utvärdera Trafikverkets basprognosarbete.

Mot bakgrund av att Basprognos 2024 nyss publicerats och vad som här anförts ser Tåg företagen det som högprioriterat att en utvärderad och uppgraderad basprognos tas fram inför Trafikverkets arbete med den kommande infrastrukturplanen för 2026-2037.

11. Regionförstoring

Regionerna har det statliga uppdraget att arbeta för utveckling och tillväxt. Några regioner har gjort samspelet mellan städer och mindre orter i närområdet till centrala delar av det arbetet. I Region Skåne har exempelvis statens investeringar i form av Citytunneln och Öresundsbron medfört ytterligare satsningar på Pågatågen och Öresundstågen för att knyta samman större och mindre orter i regionen. Malmö och Helsingborg har blivit ett nav för utveckling i samspel med omgivande kommuner. I Norrland är Botniabanans effekt på bostads- och arbetsmarknaderna i Umeå och Örnsköldsvik oomstridd – städerna växte samman och skapade en självgenererande tillväxt. Genom kraftigt minskade restider till närliggande städer och med det en förstörd arbetsmarknadsregion genom utbyggnad av nya stambanor skulle även andra orter få en liknande utveckling.

Större arbetsmarknadsregioner gör att fler företag kan hitta rätt kompetens samtidigt som människors frihet stärks i och med att deras valmöjligheter på arbetsmarknaden ökar. Det är ur detta perspektiv byggandet av infrastruktur behöver ses. Vilka samhällsnyttor som kan skapas kommer till stor del att avgöras av hur väl vi lyckas integrera våra regioner genom att skapa rörlighet dem emellan.

Tågtrafikens betydelse för ekonomisk tillväxt, regionförstoring, tillgänglighet och matchning på arbetsmarknaden har utvecklats utifrån tillgänglig ekonomisk forskning i en rapport från Omtag Svensk Järnväg, se Regionlyftet, [bilaga 4](#).

12. Samhällsekonomiska kalkyler

De samhällsekonomiska kalkylernas betydelse och styrande funktion har alltmer hamnat i fokus under de senaste åren. Trafikverkets samhällsekonomiska analysmetodik har fått kritik för att den tenderar att leda fram till en struktur på den nationella investeringsplanen som inte står i överensstämmelse med vad som faktiskt blir resultatet av samhällsomdanande investeringar.

Viktiga infrastrukturprojekt med god klimatprestanda har på skrivbordsstadiet svårigheter att hävda sig mot projekt som har sämre klimatprestanda men som levererar på tillgänglighetsmått eller trafiksäkerhetsmått.

För att öka takten för nybyggnation är det nödvändigt att de samhällsekonomiska modellerna som styr valet av investeringar görs om i grunden. Idag brister det i synnerhet avseende trafikprognoser (se ovan), restidsvärdering och godsstörningar. Godsets låga värdering är problematisk i synnerhet eftersom näringslivets transportbehov sträcker sig över flertalet regiongränser och ofta har internationella kopplingar. Effekten när trafiken ställs in är att intäktsflödena upphör och produktionen kan störas.

Ett stråk- och nodtänkande saknas i kalkylmodellen och kalkylerna inkluderar inte dynamiska effekter, det vill säga vilka utökade effekter en utbyggd järnväg får för exempelvis den regionala tillväxten, arbetsmarknaden, bostadsmarknaden och kompetensförsörjningen. Teoretisk och tillämpad forskning förklarar och bekräftar att det finns ett positivt samband mellan urbanisering och ekonomisk tillväxt samt att detta samband är kopplat till tillgänglighet. Det är således inte fråga om ett nollsummespel där den ena regionens vinst blir den andra regionens förlust. (Se rapport från Omtag Svensk Järnväg, Regionlyftet, bilaga 4). Bristerna leder till att investeringar i nya järnvägar framstår som samhällsekonomiskt omotiverade, trots att de i efterhand ofta visar sig vara lönsamma för samhället som helhet. Sverige behöver ett bredare synsätt för att garantera att infrastruktur som genererar nödvändig nytta i framtiden projekteras och byggs idag.

Bilden av kalkylbristerna stöds av vad Trafikverket anger i inriktningsunderlaget, s 226: "För godstransporter är ett tydligt stråk- och nodperspektiv i planeringen av vidmakthållande och utvecklingsåtgärder centralt för att skapa störst nytta och effekt. Analyser av namngivna åtgärder och vidmakthållande fångar inte alla potentiella effekter för godstransporter om bara delar av viktiga stråk för gods analyseras. Detta beror på att godsanalyser kopplade till delar av ett stråk inte nödvändigtvis summerar till den totala effekten för godstransporter då ett helt stråk är åtgärdat. Sådana stråkeffekter gör att den totala effekten av respektive åtgärdstyp sannolikt är underskattad".

Behovet av en översyn av prognosmodeller och samhällsekonomiska ingångsvärden i allmänhet samt i synnerhet avskaffande av skattefaktorn, är överhängande för att infrastrukturplaneringen ska stödja den generella politiska inriktningen och dagens samhällsutveckling. Tågforetagens förslag är att en bredare expertgrupp får ett uppdrag av regeringen att genomföra en översyn dels av ingångsvärden, dels av kalkylmodellen.

Bristerna i modellerna kan få stora konsekvenser eftersom det kan leda till att staten inte investerar i de projekt som ger mest nytta för samhället och att man kanske rentav avstår från att investera därför att den traditionella samhällsekonomiska kalkylen helt felaktigt visar på dålig lönsamhet av investeringen.

De samhällsekonomiska kalkylerna måste kort och gott innefatta alla relevanta effekter. Regeringen bör tillsätta en utredning om hur de samhällsekonomiska prognos- och kalkylmodellerna kan utvecklas för att ge mer rättvisande beslutsunderlag vid investeringar i

transportinfrastruktur. De samhällsekonomiska kalkylerna behöver i synnerhet breddas så att de tar hänsyn till de positiva mervärden, inklusive dynamiska samhällseffekter, som uppstår till följd av infrastrukturinvesteringar.

Helt nyligen (april 2024) har Trafikverket presenterat ASEK 8.0 som bland annat innehåller större förändring av värderingen av CO₂ i de samhällsekonomiska kalkylerna. Värdet reduceras från 7 kr/kg CO₂ till 5 kr/kg CO₂. Denna förändring får troligtvis följd att järnvägsinvesteringar tappar i kalkylerat samhällsvärde. Den nya värderingen baseras på vad det kostar att använda biodrivmedel för att klara målet 2045, vilket är en klart osäker väg att gå, men hänsyn till exempelvis tillgången på biodrivmedel. Effekterna av detta vägval bör analyseras grundligt såvitt avser konkreta effekter på de samhällsekonomiska effektbedömningar som tas fram i samband med investeringsbeslut.

Från flera olika håll framförs förslag om att de samhällsekonomiska kalkylerna och prognosmodellerna måste reformeras. Ett uppdrag bör ges av regeringen till lämpliga myndigheter att föreslå hur de samhällsekonomiska kalkylerna och kalkylvärdena kan utvecklas

13. Andra emissioner

Såvitt avser bulleremissioner från järnväg innehåller Trafikverkets underlag en förenklad beskrivning av och hur problemet kan lösas med övergången till tystare bromssystem, där trafiksäkerheten inte minskas till följd av sämre bromsverkan. Utfasningen av gjutjärnsbromsblock kan endast ske när det finns godtagbara lösningar för trafiksäkerheten i nordiska vinterförhållanden.

Emissioner av mikropartiklar från däckslitage och vägbana är desto mer sparsamt beskrivet i inriktningsunderlaget. Såvitt vi kan se adresseras inte frågan om hur det ökande däckslitage ska hanteras till följd av den ökade elektrifieringen och utvecklingen mot tyngre vägfordon.

Vi ställer oss mycket frågande till Trafikverkets haltande prioritering respektive icke-prioritering av dessa två frågor i inriktningsunderlaget.

14. Beredskap

Till följd av rådande omvärldsläge och anslutningen till Nato, är det av stor vikt att både regeringen och Trafikverket prioriterar nödvändig upprustning av befintliga sträckor att klara av olika typer av last som beredskapsbehoven driver. Viktiga järnvägsstråk behöver rustas upp, underhållsskulden avbetalas och sårbarheten i systemet hanteras.

Det är dock av största vikt att Nato-medlemskapet och den upprustning som Sveriges beredskapsförmåga kräver inte påverkar den finansiella ramen för andra viktiga investeringar i järnvägssystemet. Utvecklingen av Sveriges beredskapsförmåga bör därmed inte finansieras

genom att ta finansiella resurser från infrastrukturprojekt som behöver genomföras oaktat pågående upprustningssatsningar.

I underlaget saknas det dessvärre en tydligt beskriven riktning där Trafikverket beskriver sin roll som sektorsansvarig myndighet i dessa frågor. Tåg företagen saknar också ett tydliggörande av näringslivets roll – som på olika sätt är en viktig part i Sveriges totalförsvär. Tåg företagen saknar även en beskrivning av hur exempelvis järnvägsfordon ska fungera ifall till exempel eltillförseln slås ut.

Dessa förtydliganden är oerhört viktiga och behöver komma till snarast. Det är väl känt att Sverige kommer behöva se över hela sin infrastruktur för att kunna möta de krav som ställs från Nato. Det finns även en oro inom Försvarmakten över den bristande robustheten som finns i infrastruktursystemet idag. Sverige behöver därmed säkerställa att viktiga stråk åtgärdas och rustas upp.

15. Klimatsäkring

Under den senaste tiden har vi sett flertal incidenter och stora händelser kopplat till klimatet och de risker som transportsystemet utsätts för. Att Inriktningsunderlaget inte innehåller någon ansats till kostnadsanalys av de åtgärder som behövs för att klimatsäkra infrastrukturen är oroande. En viktig slutsats är det är viktigt med ett robust och långsiktigt hållbart transportsystem – men också att det kostar mer att klimatsäkra infrastrukturen än vad nationella infrastrukturplanen medger. Läger man dessutom till en ökande underhållsskuld så är detta en svår ekvation att få att gå ihop. Trafikverket borde ges ekonomiska incitament att förebygga klimatförändringars påverkan på infrastrukturen – exempelvis via kvalitetsavgiftssystemet.

16. Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar. Inom arbetet med den nationella planen – där fokus är att optimera statens investeringar i fysisk infrastruktur – bör fokus ligga på åtgärder inom steg 3 och steg 4. Tåg företagen förutsätter att de två tidigare stegen i fyrstegsprincipen kan hanteras innan den konkreta avvägningen mellan olika infrastruktursatsningar kommer i fråga. I sammanhanget bör dock lyftas att digitalisering inom ramen för effektiviserad planering, kapacitetstilldelning och tågtrafikledning är lämpliga kapacitetshöjande steg 1 och 2-åtgärder och motiverar en ökad takt i genomförandet av digitaliseringen.

17. Genomförandeformer och byggmetoder

Utbyggnaden av kapacitetshöjande åtgärder behöver effektiviseras. Färdigställande måste sättas i fokus. Genomförandetiden av viktiga järnvägssatsningar är i nuläget alldeles för lång

och kostnadsdrivande. Genom att beakta kortare byggtider kan behov och utmaningar mötas på ett effektivare sätt, samtidigt som risken för oförutsedda kostnader minskar och den samhällsekonomiska kalkylen blir bättre. Tåg företagen rekommenderar därför att nya byggmetoder beaktas som alternativ för framtida nybyggnationer.

Snabba tåg på brobanor är visserligen något vi inte har byggt i Sverige hittills, men konceptet har börjat få fäste, senast kopplat till ett inspel från Skanska och Alstom om att bygga de tänkta nya bandelarna i stråket Stockholm – Oslo på landbroar. Med modern etablerad teknik – innebärande anpassning av brobanor till svenska förhållanden – kan byggtiden reduceras till en bråkdel av vad som hittills varit normen. Det handlar om en fundamental omställning och produktivitetöknning i anläggningsindustrin med ökad grad av industrialisering och användning av prefabricerade moduler.

Totalkostnaden och livscykelkostnaden blir väsentligt lägre, både markintrång och miljöpåverkan minskar kraftigt och byggtiden minskar. Kostnadsbesparingar bör hanteras i uppdaterade förbättrade samhällskalkyler.

Tåg företagen rekommenderar en ny genomförandemodell för stora projekt ska införas som bygger på en egen separat organisation och egen finansiering utanför den årliga anslagsramen. Att tillämpa ”Öresundsbronmodellen” för de större infrastrukturprojekten skulle innebära att varje projekt får en skraddarsydd självständig projektorganisation och en egen finansiering fristående från den anslagsfinansierade nationella planen. Om tillståndsprocesserna kan förkortas enligt de strävanden som nu pågår och att industrialiserade byggtekniker tillämpas i största möjliga omfattning, så kan högt tempo i genomförande säkerställas.

18. Finansiering

Det är ett faktum att Sveriges infrastrukturinvesteringar idag ligger på ungefär en tredjedel av 1960-talets nivåer. Mer exakt investerar Sverige idag 0,7 procent av BNP i transportinfrastruktur. Det är betydligt lägre än OECD-genomsnittet – i ett land som växer så det knakar, som upplever en ny industriboom och som redan i utgångsläget ligger geografiskt i utkanten av de stora marknaderna. De ekonomiska ramarna som är utgångspunkten i Inriktningsunderlaget är i dagsläget långt ifrån tillräckliga.

En möjlighet är då att Sverige öppnar upp för alternativa finansieringsmöjligheter för att få adressera en del av de kapacitetsbehov som finns och för att öka produktiviteten i de satsningar som görs och kommer att göras.

Goda exempel på att det fungerar och som kan bidra med lärdomar är Öresundsbron och Arlandabanan. I andra länder som Frankrike och Italien har sådana strukturer funnits på plats länge och det finns intressanta trender att snegla på i närområdet, exempelvis Nye Veier i Norge.

Inriktningsunderlaget prioriterar underhållet, vilket är bra. Men som en konsekvens flyttas 100 miljarder från investeringar till underhåll jämfört med föregående nationell plan. Den därmed uppkomna bristen på investeringsmedel innebär att det är helt nödvändigt att möjligheter till alternativ finansiering analyseras i underlaget. Trafikverket beskriver – ytterst kortfattat - möjligheterna. Med hänsyn till regeringens direktiv och näringslivets stora intresse för ytterligare resurser till både underhåll och utbyggnad är Trafikverkets försiktiga hållning på temat alternativ finansiering överraskande.

Det är värt att påminna att alternativa finansieringsformer inte behöver vara begränsade till privata investeringar. Det kan vara fråga om andra former av statlig eller offentlig upplåning i tillägg till de årliga anslagen i statsbudgeten. Behovet av tillväxtfrämjande insatser som investeringar i infrastruktur är stort. Enligt EU-kommissionens vinterprognos för ekonomin i medlemsländerna beräknas den svenska ekonomin i år få den lägsta tillväxttakten i Unionen.

Tåg företagen föreslår en utveckling mot mer alternativa finansieringsformer och att genomförandet av de stora infrastrukturprojekten sker i egna organisationer med separat finansiering för respektive projekt. Finansieringen sker fristående, och utan koppling till statens ettåriga budget, för att säkra projektframdrift.

19. Elektrifiering, vägslitageavgifter

Trafikverket anger att elektrifiering av transportsystemet är den långsiktigt viktigaste inriktningen för att minska växthusgasutsläppen ner till noll. Föreslagna lösningar är en snabb elektrifiering av vägtrafiken där det krävs både elfordon och laddinfrastruktur samt tillräcklig kapacitet i elnäten. Tåg företagen bedömer att Trafikverket är alldeles för försiktigt med att betrakta ökad transporteffektivitet och ökad systemsamordning med trafikslag i samverkan som en del av lösningen. Om detta värderades högre skulle även ”restelektrifiering”, dvs elektrifiering av järnvägsstråk som ännu inte elektrifierats bli en kostnadseffektiv delösning.

Kilometerskatter kan vara ett sätt att hantera vissa av vägtrafikens externa effekter, som slitage och trängsel. Trafikverket anser dock att de positiva effekterna dock måste vägas mot ett sådant systems drift- och utvecklingskostnader och att det sannolikt är mer kostnadseffektivt med andra instrument. Det är onekligen förvånande med att sådant kategoriskt ifrågasättande från den ansvariga transportmyndigheten av en lösning som används i en rad andra länder med uppenbart positiva effekter. Vägslitageavgifter – Maut – har länge tillämpats i Tyskland. Danmark och Österrike vidgar sina system kommande år. Norge inför ett nytt system inom några år.

20. CEF-strategi

Tåg företagen anser att det är angeläget att Sverige arbetar mer strategiskt med exempelvis CEF (Fonden för ett sammanlänkat Europa) för medfinansiering till prioriterade objekt och stråk. I regeringsuppdraget om att ta fram inriktningsunderlag för planperioden 2026–2037

nämns att Trafikverket ska beakta möjligheter att erhålla medfinansiering från EU. Tåg företagen har under 2023 tillsammans med en bred krets uppdragsgivare låtit konsultfirman WSP utvärdera Sveriges strategi för CEF – Fonden för ett sammanlänkat Europa. Utvärderingen visar bland annat att under de senaste två CEF-perioderna visar att Sverige har mottagit mindre CEF-finansiering än förväntat. Här lyfter vi lyfter fram några av rekommendationerna från utvärderingen:

- Sverige behöver ta fram en CEF-strategi med fokus på hur återflödet från EU:s budget kan maximeras, både avseende Trafikverkets projekt och de projekt som andra aktörer driver
- CEF kan bidra till att medfinansiera framtida strategiska infrastrukturprojekt i EU:s stamnätskorridorer och dess katalyserande effekt för alternativ finansiering av infrastrukturutbyggnad bör lyftas fram
- CEF-sekretariatet på Trafikverket bör få en mer oberoende ställning
- Möjlighet att driva mot mer diversifierade projekt, fler deltagande parter och mer medfinansiering
- Lyfta fram CEF som ett strategiskt instrument för finansiering och identifiera projekt som har tydligt EU-värde samt marknadsföring av projekten i EU
- Efter Fehmarn Bält – nya strategiska objekt i Scanmed-korridoren för finansiering bör identifieras
- Trafikverket bör få större flexibilitet och mandat att samverka med andra sökanden, samt arbeta enligt en Triple Helix-modell där finansmarknad och näringsliv bjuds in
- Strategin bör inkludera tydliga svenska mål för medfinansiering.

21. Kompetensförsörjning

Tåg företagen anser att resursfrågan är en av de främsta utmaningarna för järnvägssektorn, och detta är en utmaning som kommer att bestå under en lång tid framöver. För att möta samhällets och näringslivets behov av person- och godstrafik är det av avgörande betydelse att kunna säkerställa rekrytering och behållande av kvalificerad personal.

För att hantera kompetensförsörjningen är det nödvändigt att lösa bristen på utbildningsmöjligheter över hela landet. För att etablera exempelvis en signalteknikerutbildning krävs en dedikerad övningsanläggning, då de specifika behörigheter som krävs för arbete inom spår miljö regleras av den aktuella anläggningen och arbetsuppgifterna. Praktisk utförande av dessa behörigheter under utbildningen är avgörande med tanke på järnvägens strikta säkerhetssystem. Dessvärre är utbildningar som erbjuder dessa behörigheter få till antalet, huvudsakligen på grund av bristen på tillgängliga övningsanläggningar.

Att etablera ytterligare en övningsanläggning på annan plats i Sverige skulle underlätta för utbildningsanordnare som vill starta järnvägstekniska utbildningar. Övningsanläggningarna skulle också kunna stärka den operativa förmågan genom effektivisering av genomförandet av

underhållsåtgärder i en simulerad miljö, vilket är avgörande för att hantera verkliga situationer.

Tåg företagen anser att det är av yttersta vikt att Trafikverket fortsätter att tilldelas regeringsuppdraget att åtgärda bristerna i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn. Fortsatt bör Trafikverket tilldelas ytterligare medel för att möjliggöra etableringen av ytterligare en övningsanläggning. Detta kommer att vara avgörande för att möta branschens utbildningsbehov och säkerställa en hållbar framtid för järnvägssektorn. Vid ett sådant uppdrag vill vi uppmärksamma Trafikverket på att inte enbart fokusera på banöverbyggnad vid planeringen av ytterligare övningsanläggningar, utan även ta hänsyn till hela sektorns behov av övningsmiljöer, inklusive simulatormiljöer för förare och tågteknisk personal.

Trafikverket bör, tillsammans med branschen, bevaka och följa järnvägsbranschens behov och tillgång på kompetens. En möjliggörare för hela branschen är, som nämns i inriktningsunderlaget, att myndigheter som ansvarar för att förutse arbetsmarknadens behov både fördjupar och förfinar sina analyser och prognoser för att bättre kunna matcha arbetskraft och utbildningsinsatser mot järnvägens bristyrken.

Vi vill också lyfta fram Järnvägscollege som ett positivt exempel på branschens arbete för att öka antalet utbildningsplatser och kvalitetssäkrade järnvägsutbildningar. Pilotprojektet bör bli permanent och fortsätta utvecklas för att säkerställa en välutbildad arbetskraft inom järnvägssektorn.

22. Infrastrukturprocessen och planeringscykeln

Trafikverket betonar i inriktningsunderlaget den nationella planens preliminära karaktär enligt rådande regelverk enligt följande. I den nuvarande planeringsprocessen sker beslut om vilka investeringar som ska genomföras i flera steg. Första steget är att en investering kommer med i nationell plan, vilket sker vid planrevideringen en gång per mandatperiod. Normalt hamnar då investeringen i planens år 7–12. Nästa steg är att regeringen, på förslag av Trafikverket, årligen beslutar om vilka investeringar som får förberedas för byggstart, och därmed övergå till planens år 4–6. I ett tredje och sista steg beslutar regeringen årligen, också på förslag av Trafikverket, om vilka investeringar som får byggstartas, och därmed hamna i planens år 1–3.

En kompletterande olycklig omständighet, som en följd av bristen på resurser, är att viktiga objekt ofta ligger sent i planen och därtill ”över kant”, dvs de är inte helt finansierade inom 12-årsplanen. Konsekvensen är att datum för slutförande är inte kan anges tydligt.

Den rådande ordningen riskerar förutsebarheten för alla andra intressenter – såsom näringslivet, regioner och kommuner – som anpassar sina investeringsplaner efter de tidsplaner som anges i den nationella planen.

Vi summerar med att det behövs nya strukturer och styrmodeller för effektiv och förutsebar infrastrukturplanering. Det behövs en långsiktig politisk överenskommelse som ger färdriktning om hur transportsystemet ska utvecklas för att möta Sveriges långsiktiga behov.

Stockholm den 15 april 2024

Gustaf Engstrand

Näringspolitisk chef

Elvira Sofic

Näringspolitisk expert