



Ärendenummer:
LI2023/03919

Till:
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Från:
Vy Tåg AB

Gävle den 7 april 2024

Till li.remissvar@regeringskansliet.se
kopia li.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissyttrande Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen 2026-2037

Inledning

Sverige har högt ställda klimatmål och det är en stor utmaning att klara dem. En avgörande faktor för att klara klimatmålet handlar om att ställa om och utveckla transportsektorn. Elektrifiering av sektorn är naturligtvis en mycket viktig aspekt av detta. Samtidigt måste de olika transportslagen ses i ett större sammanhang och det är centralt att nyttja infrastrukturen så effektivt som möjligt. Detta anser Vy Tåg bör vara en central utgångspunkt när regeringen och Trafikverket tar sig an det fortsatta arbetet med att planera den svenska transportinfrastrukturen.

För att möjliggöra en effektiv infrastruktur och en transportsektor som bidrar till omställningen krävs ett större fokus på robusthet. Funktionaliteten och pålitligheten i det befintliga systemet behöver säkerställas. Det är då nödvändigt att arbeta mer aktivt med steg 1- och 2-åtgärder och inte minst med stärkta åtgärder för multimodalitet.

För att klara omställningen krävs också en satsning på att öka kollektivtrafikens andel av det totala resandet. I det sammanhanget är utvecklingen av järnvägstrafiken en nyckelåtgärd. Utvecklad järnvägstrafik möjliggör såväl förstorade arbetsmarknadsregioner som att man flyttar resande till kollektiva färdmedel, eftersom mer robust och pålitlig tåg- och järnvägstrafik också ökar attraktiviteten för densamma.

Vy Tåg ser positivt på att Trafikverket i inriktningsunderlaget tydligt prioriterar att komma i kapp underhållsskulden. Utöver att komma till rätta med underhållsskulden finns naturligtvis också ett stort behov av tillkommande kapacitet, främst på järnvägssidan, där det behöver åstadkommas större redundans. Därför räcker det inte med att ligga kvar på samma ramnivå, utan den behöver kraftigt höjas för att modernisera transportsystemet.

Sammanfattning av synpunkter

- För att klara av såväl vidmakthållande av befintlig infrastruktur som byggnation av nödvändig tillkommande, krävs en höjd ram på långt mer än 20%.
- Underhåll och reinvesteringar måste ske effektivt, med moderna anläggnings- och underhållsmaskiner för att minimera perioder för avstängning eller reducerad framkomlighet.
- Klimatsäkring av infrastrukturen måste prioriteras högt för att säkerställa funktionaliteten och minska tiden för avstängningar.
- Effektivare övervakning av transportsystemet för att tidigt identifiera behov av förebyggande och avhjälpande underhåll.
- Trafikverket bör pröva förutsättningar för fleråriga tåglägestilldelningar.

Framkomlighet centralt för att stimulera till kollektivt resande

Avgörande för ett fungerande samhälle är att det finns infrastruktur som skapar förutsättningar för gods att transporteras och för människor att röra sig. Dels för de dagliga resorna till och från arbete och utbildning, dels för rekreations- och turistresor. I båda fallen krävs att man måste kunna lita på att det går att ta sig fram i tid och att livet och vardagen fungerar, likväl som att fritid och semester ska bli en positiv upplevelse.

För att detta ska vara möjligt är robusthet och pålitlighet centrala faktorer och framför allt gäller detta för järnvägsnätet där alternativa res- och transportvägar är begränsade, ibland obefintliga. Stopp i järnvägstrafiken får därför väldigt stora konsekvenser. Därför är det viktigt att Trafikverket säkerställer en effektiv övervakning av systemet och vidtar åtgärder i tid. Ett förebyggande underhåll är alltid såväl billigare som effektivare och snabbare än att tvingas till avhjälpande underhåll när olyckor har inträffat.

Väderhändelser under de senaste åren har tydligt visat på brister. Infrastrukturen behöver säkras och rustas upp för att klara såväl värmeböljor som kraftiga regn, stormar, rekordkyla och stora mängder snö. Utmaningarna kan identifieras och måste följas upp med åtgärdsplaner för klimatsäkring och omfattande förebyggande underhåll.

Kraft behöver även läggas på att säkra banorna med viltstängsel, utökad trädsäkring samt att bygga bort olycksdrabbade plankorsningar.

Om inte tåg kan avgå och komma fram i tid, tappar människor tillit till systemet och det blir svårare att stimulera till kollektiva färdssätt. En sådan utveckling förvärrar den gröna omställningen. I annat fall måste man vidta andra åtgärder för att klara omställningen av transportsektorn.

Underhållet behöver bli mer effektivt

Infrastruktur måste självklart underhållas för att man ska säkerställa full funktionalitet under hela dess livslängd. Avstängningar eller begränsningar i framkomlighet längs vissa sträckor under perioder är därför ofrånkomligt. Samtidigt måste insatser för underhåll och reinvesteringar ske på ett ordnat sätt, med god framförhållning och effektiva anläggnings- och underhållsmaskiner. Idag finns en brist på sådana i Sverige, vilket leder till att underhållsarbeten och reinvesteringar tar längre tid än de skulle behöva göra.

Trafikverket bör därför ges i uppdrag att, i sin upphandlingsverksamhet, se över hur man kan skapa bättre förutsättningar för underhållsentreprenörer att införskaffa moderna och effektiva anläggningsmaskiner. Med hjälp av dessa kan underhåll ske effektivare och på kortare tid och

avstängningar kan därmed kortas ner. Hur detta ska ske, vem som ska äga maskinparken eller hur den ska finansieras tar vi inte ställning till här. Det viktiga är att det sker en utveckling på området. Med de långa avstånden vi har i vårt land, behovet av transporter på järnväg och, som tidigare nämnts, få alternativa vägar – är detta helt avgörande.

Med ett annat sätt att arbeta, genom mer kostnadseffektivt förebyggande underhåll, skapas också förutsättningar för att minska trafikstörningar och avbrott i transportkedjor. Då stärks Sveriges konkurrenskraft och möjligheten till arbetspendling med kollektiva färdmedel förbättras.

Dessutom behöver trafikoperatörer och godstransportörer på ett djupare sätt än vad som sker idag involveras i planeringen av underhållsarbeten för att eliminera eller minska störningar i produktionen. En god samverkan kring planering av underhållsarbete kan mildra eller eliminera störningar i trafiken vilket bidrar till en ökad pålitlighet för trafiken.

Längre planeringshorisont ökar trovärdigheten

Trafikverket har infört ett nytt system för tilldelning av tåglägen. Processen med införandet har inte varit helt problemfritt: Information till trafikoperatörer har kommit mycket sent, vilket inneburit svårigheter när det gäller planering av tågavgångar, arbetsscheman för personalen och information till resenärer. När biljetter inte kan säljas med god framförhållning är risken uppenbar att potentiella tågresenärer väljer andra färdstätt. Finns det en osäkerhet i om man kan ta sig till och från arbetet, är risken uppenbar att man väljer andra färdstätt.

Om man då införskaffar en bil för att klara arbetsresorna, blir det svårt för kollektivtrafiken att efter det locka tillbaka resenären. Därmed försenas också den gröna omställningen och det leder till ökad trängsel på vägarna, med ökat slitage och större underhållsbehov som följd.

Därför är framförhållning och goda planeringsförutsättningar avgörande för trovärdigheten. Vi anser att Trafikverket bör pröva förutsättningarna för fleråriga tåglägestilldelningar. Ett sådant arbetssätt skulle skapa ökad förutsägbarhet för resenärer/passagerare/arbetspendlare och underlätta för dem att planera sitt liv och sin vardag. Men det ger också bättre förutsättningar för trafikoperatörer att planera sin verksamhet/trafik och bättre möjligheter att klara sin kompetensförsörjning.

Besöksnäring och turism gynnas av fungerande infrastruktur

Vy Tåg vill även lyfta fram att, förutom de viktiga arbetsresorna och godstransporterna, är järnvägen viktig för mer långväga "sällan-resor". Det kan röra sig om resor för att besöka släkt och vänner, för turiständamål och upplevelser. Även här är tillförlitligheten avgörande för att man ska välja tåget före bilen eller flyget.

Inte minst viktigt är det för tillgängligheten till flera besöksmål i norra delarna av vårt land, där tåget tar sig fram effektivt, men det är svårare och framför allt tar väldigt lång tid med bil.

I samband med att Malmbanan varit avstängd en längre period i vinter, såg vi tydligt hur anläggningar för vinterturism längs med banan tappade tusentals turistsnätter då människor var tvungna att avboka eftersom man inte kunde ta sig dit. Detta har lett till stora ekonomiska förluster för företagen. Utifrån denna händelse kan vi konstatera att det behövs ett bättre och effektivare förebyggande underhåll för att minska risken för denna typ av effekter.

Malmbanan

Ovanstående beskriven situation understryker att det till exempel längs Malmbanan krävs ytterligare kapacitet med fler förbifartsspår, mötesspår längs vissa sträckor och andra kapacitetshöjande åtgärder. Den för tillfället rådande situationen på Malmbanan är förödande både för industrins transporter och för all annan trafik som är beroende av fungerande infrastruktur på sträckan. Det skapar stora utmaningar för såväl arbetspendling, turismen, som transport av livsmedel, insatsvaror till sjukvården och exporten av norsk sjömat. De återkommande avbrotten i trafiken på banan understryker de akuta behoven av att utöka kapaciteten längs hela sträckningen.

Med vänlig hälsning

Dag Lokrantz-Bernitz

VD

E: dag.lokrantz@vy.se