

Fokusgrupp Infrastruktur



Tågföretagen 25 januari 2023

Espressomöte: Trafikverkets inriktningsunderlag



Landet Sverige

- 1) **Växer** så det knakar
- 2) Är **stort och utspritt** och behöver investera mer än andra
- 3) Upplever tung **nyindustrialisering**, inte minst i norr
- 4) Har en stor **underhållsskuld**, om 10 år över 100 mdr
- 5) Måste **klimatsäkra** infrastrukturen
- 6) Måste matcha nya landvägar via **Fehmarn Bält 2029**
- 7) Har höga krav att svara upp mot **NATO-medlemskap**
- 8) Upplever höga **kostnadsökningar**
- 9) **Penningvärdet** / inflation
- 10) Investerar **0,7 procent av BNP** i infra mot drygt 2 procent 1970



Tabell 1. Föreslagen ramfördelning för fem ramnivåer.

	-20%	-10%	0%	+10%	+20%	Nuv. plan
Vidmakthållande väg, varav:	236	285	315	339	360	236
<i>Upprätthålla funktionalitet</i>	224	273	298	298	298	
<i>Återta eftersatt underhåll</i>	0	0	0	19	35	
<i>BK4-åtgärder</i>	12	12	17	22	27	
Vidmakthållande järnväg*, varav:	173	206	222	234	234	198
<i>Upprätthålla funktionalitet</i>	152	185	202	202	202	
<i>Återta eftersatt underhåll</i>	0	0	0	12	12	
<i>Signalsystem</i>	20	20	20	20	20	
Utveckling, varav:	356	369	418	478	554	522
<i>Pågående och bundna investeringar</i>	212	212	212	212	212	212
<i>Ej bundna investeringar</i>	0	0	38	88	153	142
<i>Trimnings- och miljöåtgärder</i>	39	45	50	55	61	50
<i>Länsplaner</i>	39	45	50	55	60	50
<i>Forskning och innovation</i>	8	9	10	10	10	10
<i>Planering, myndighetsutövning, stadsmiljöavtal, räntor, bidrag mm</i>	58	58	58	58	58	58
Driftstöd icke-statliga flygplatser	3	3	3	3	3	3
Totalt	767	863	959	1055	1151	959

* Banavgiftsintäkter tillkommer med 34 miljarder kr.

Underhåll:

434 → 537 mdr
(315+222)

Investering:

522 → 418 mdr

Nya siffror:

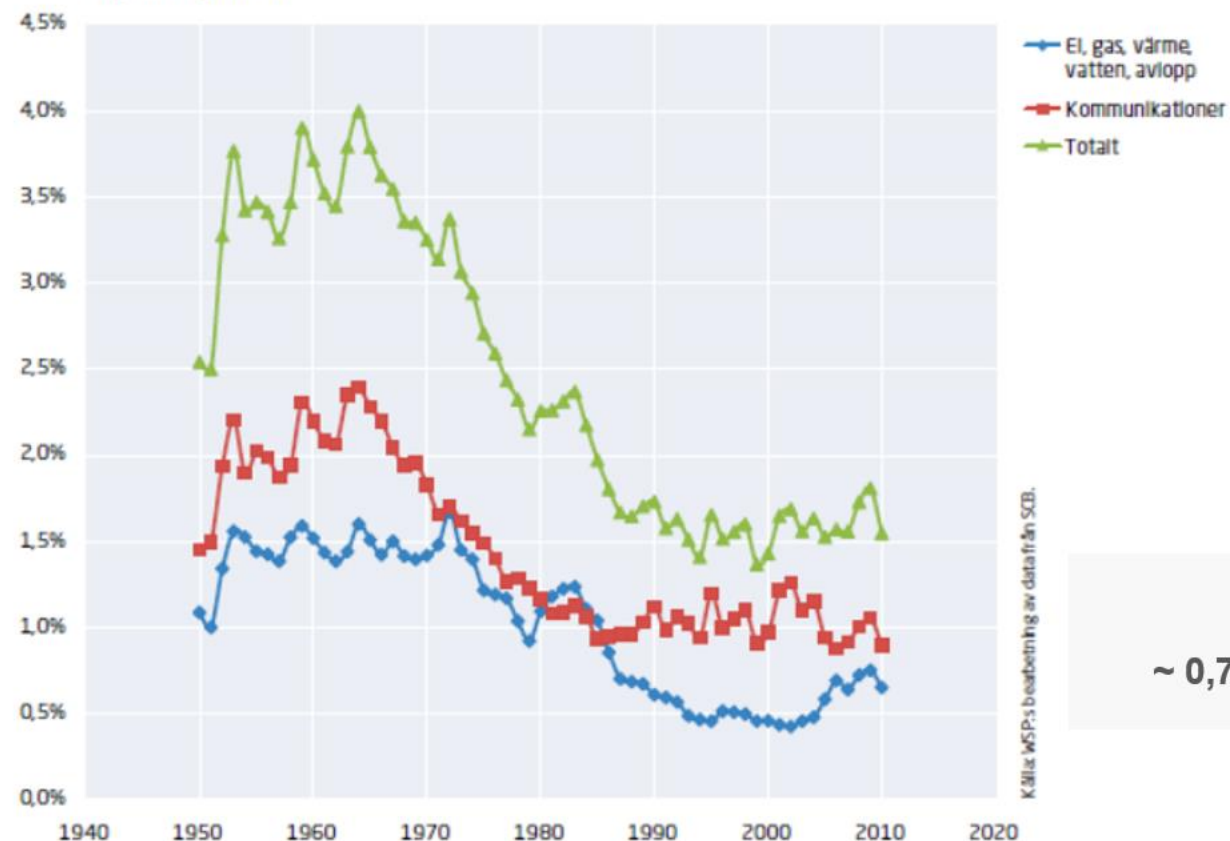
799 → 959 mdr
(958...) + 1 md

Tågföretagens inspel hösten 2023

- Infrastrukturinvesteringarna måste öka som andel av BNP
- De största projekten planeras och genomförs i en egen organisation med egen finansiering
- Prognosstyrningen behöver kompletteras med inslag av målstyrning
- Utveckla de samhällsekonomiska kalkylerna
- Kapacitetsbrist och underhållsskuld
- Avstängningar vid större banarbeten
- Byggmetoder
- CEF-strategi

”Om man håller med om att rödmarkeringarna saknas så finns ett jobb att göra”

Figur 2. Investeringar i infrastruktur som andel av BNP 1950-2010. Löpande priser.



~ 0,7 %

Beredskap – rapport

Åtgärder för att stärka förmåga inom krisberedskap och civilt försvar inom transportsektorn för transporter

- Inriktningsunderlaget fokuserar på Trafikverket och dess finansiering av beredskapsarbetet
- Saknas en inriktning där Trafikverket tydliggör sin roll i att samordna vår sektor med avseende på skydd mot och hantering av cyber-/informationssäkerhetshändelser i branschen
- Trafikverket nämner utan ytterligare förtydliganden försvarsmaktens önskemål om transportinfrastruktur med längre standard än normalt
- Föreslår att ändringar i ägande direktiven ska hantera statliga bolag med utpekat att delta i beredskapsplaneringen – kommer detta att räcka och går detta tillräckligt snabbt?
- Näringslivet är och kommer fortsatt vara en viktig part i Sveriges totalförsvar men det framgår inte vilken roll vi kommer att ha eller hur denna ska finansieras
- Vidare nämns inte heller hur tillgång till järnvägsfordon, lok och vagnar ska tänkas fungera

Övriga reflektioner

- Reservation: Regeringsuppdraget innefattade inte den centrala frågan om vad Sverige faktiskt behöver i form av transportinfrastruktur för att klara framtidens krav
- Alternativ finansiering, försiktigt i den delen (ingen pipeline...)
- Stråkperspektiv nationella gods och persontrafikflöden
- Underhållsmetoder – ekonomiska incitament avstängningar
- Differentierade banavgifter
- ERTMS-utrullningen; inget stöd till ombordutrustning
- Elektrifiering – restelektrifiering järnväg
- Grundligt om exvis bulleremissioner, inget om exvis däckslitage
- EU-kopplingar försiktigt
- Infrastrukturprocessen planeringscykeln

"Svenska företag och svensk politik måste lägga i en högre växel"

”Jag är helt övertygad om att Sverige måste hitta andra lösningar, där vi tillåter **privat kapital att komma in med finansiering**. Om du frågar de som sitter på pensionsfonderna, så längtar de efter att få investera i infrastruktur. Långsiktiga, säkra investeringar, som ger en grundläggande avkastning, det är det bästa en pensionsfond egentligen vill ha. Men de får inte, för staten accepterar inte det. Det finns två undantag, Öresundsbron och Arlanda Express, men vi har så mycket större behov än så.”

"Höghastighetståg till södra Sverige, tåg till Oslo, fyrfilig motorväg mellan Stockholm och Göteborg, en ringled runt Stockholm"

| **✦** | Tågföretagen



Preliminär tidplan remissarbetet

- 19/1 Inframöte – första reflektioner
- 25/1 Espressomöte inriktningsunderlaget (kl 14.00)
- 12/2 Tågföretagens remissvar – utkast ca 80% klart, delningsbart
- 22/3 Slutversion av remissvar
- 26/3 Inframöte – slutlig version remissvar
- 7/4 Slutligt Tågföretagens remissvar
- 15/4 Sista svarsdag remiss