

Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar
Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029
Dnr: N2017/05430/TIF

- *Ökade person- och godstransporter på järnväg spelar en central roll för att skapa samhällsekonomiskt effektiva transporter och för att nå klimatmålen*

1. Inledning

Branschföreningen Tågoperatörerna driver frågor av intresse för kommersiella tågoperatörer verksamma i Sverige samt andra kommersiella aktörer i järnvägssektorn. Tågoperatörerna har 43 medlemmar, varav drygt 30 bedriver järnvägstrafik och 13 är verksamma som leverantörer eller entreprenörer i järnvägsbranschen. Medlemmarna driver såväl person- som godstrafik på järnväg. Tågoperatörernas verksamhet fokuserar på 3K: högre Kvalitet, ökad Kapacitet och förbättrad Konkurrenskraft.

Sammanfattning remissvar

I avsnitt 2 följer en sammanfattning av Tågoperatörernas remissvar. Inledningsvis berörs i det följande järnvägens fördelar och bidrag samt klimatagendan som huvudsakliga utgångspunkter för vårt remissvar.

Fördel järnvägen

Järnvägen är yteffektiv, energisnål och klimatsmart och utgör ett långsiktigt hållbart transportslag. Sverige har hög grad av elektrifiering av järnvägsnätet och det drivs med miljövänliga elenergi källor. Järnvägen är viktig för svensk tillväxt och erbjuder snabba, säkra, bekväma och effektiva transporter. Tåget kan frakta stora volymer gods och stora mängder passagerare på förhållandevis liten yta. Tåget gynnar därigenom regionutvecklingen och kan dessutom lösa industrins transportbehov.

Järnvägen bidrar till att utveckla samhället och öka tillgängligheten. Det finns ett tydligt samband mellan investeringar i infrastruktur och långsiktig ekonomisk tillväxt. Fungerande järnväg ökar människors möjligheter att bo eller ta ett arbete på annan ort. Regionerna

förstoras och den ekonomiska tillväxten stimuleras. Den svenska exportindustrin behöver effektiva järnvägstransporter med konkurrenskraftiga priser och leveranser. En satsning på järnvägen är bra för Sverige.

I framtiden kommer järnvägen genom ny kapacitet och högre hastigheter ännu starkare binda samman Sveriges växande regioner och bidra till att revolutionera sättet att bo och arbeta i samklang med den omvälvande globala vågen av digitalisering. Sverige närmar sig kontinentala Europas nordligare storstäder och regioner.

I Europas skapas för närvarande en öppen järnvägsmarknad genom avregleringar och Sverige har varit nytänkande inom EUs järnvägssektor. Bland de viktigare bidragen finns den tydliga uppdelningen mellan infrastruktur och transportverksamhet och att Sverige var tidigt ute med att öppna upp järnvägen för konkurrens. Bland EU:s medlemsstater följs utvecklingen i Sverige på nära håll.

Tågoperatörerna vill uppnå en samhällsvision där tillgänglighet och klimat står i centrum för transportsystemet. Vi vill öka antalet transporter med fler tåg, fler resenärer och mer gods på järnvägen. Vårt fokus för järnvägens framtid är ledorden Kvalitet, Kapacitet och Konkurrenskraft. Andra viktiga frågor är klimatfrågan, visioner för järnvägen, Sverigeförhandlingen och fördubblingsmålet för kollektivtrafiken. Detta remissvar på Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 utgår från dessa visioner, värderingar och ledord.

Trafiken på järnväg har ökat mycket kraftigt över åren utan att infrastrukturen byggts ut eller underhållits i motsvarande grad. Under de senaste 25 åren har persontransporterna ökat med över 100 procent och godstrafiken ökat med 20 procent. Resultat är ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och stor störningskänslighet.

Sverige är beroende av väl fungerande och miljövänlig infrastruktur för både godstransporter och persontrafik. De nuvarande stambanorna byggdes i mitten av 1800-talet och ska Sverige klara framtidens trafik- och miljömål behövs nya stambanor, snabbare tåg och samtidigt ökat underhåll på befintliga sträckor.

Miljö- och klimatagendan

Att utsläppen från transportsektorn måste minska betydligt snabbare än hittills för att klara klimatmålen är regeringens egen bedömning. Det kommer dock att krävas mycket omfattande åtgärder och samlade insatser för att hindra en reell ökning av CO₂-utsläppen. En minskning av utsläppen med 70 procent till år 2030 saknar dessvärre trovärdighet om inte omställningsarbetet växlas upp betydligt.

Det uttalade målet är att Sverige ska vara ett föregångsland i miljö- och klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

Regeringens övergripande nationella mål för miljöpolitiken innebär att vi till nästa generation ska kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Det är av största vikt att det finns kunskap om infrastrukturens och logistikens roll i samhället och att det därtill finns en politisk vilja och ett politiskt mod att fatta de avgörande besluten. Ökade person- och godstransporter på järnväg spelar en central roll för att skapa samhällsekonomiskt effektiva transporter och för att successivt närma oss och nå klimatmålen.

Målen från klimatmötet i Paris i november 2015 är tydliga. Den globala uppvärmningen ska hållas under 2 grader och ansträngningar ska göras för att begränsa uppvärmningen så att den inte överstiger 1,5 grader. Med ett globalt avtal för minskade utsläpp och globala hållbarhetsmål (SDG) har vi förbundit oss att vidta långtgående åtgärder.

Arbetet för att nå miljömålen om minskade utsläpp av växthusgaser från transportsystemet riskerar att misslyckas om vi inte genomför rätt åtgärder, både i det korta och långa perspektivet. Klimatmålen för Sverige i allmänhet och för transportsektorn i synnerhet innebär att nettoutsläppen av klimatgaser ska ner till en noll-nivå. Det kräver en revidering av vårt förhållningssätt till transporter, logistik och planering. Vägtrafikens utsläpp behöver minskas samtidigt som transportsystemet måste effektiviseras, bland annat genom att en ökad andel gods flyttas över till järnväg och sjöfart. Dagens transportsystem saknar – i viss utsträckning – de förutsättningar som krävs för att möjliggöra en större växling till hållbara transporter. Ett exempel från beräkningar vi låtit utföra för att visa på utmaningarna: för att svälja hela den drygt 50-procentiga ökningen av godsvolymer fram till 2030 krävs att sjöfart och järnväg mångdubblar sin kapacitet med ca 4,5 gånger från dagens.

EU-kommissionen har i "A European Strategy for Low-Emission Mobility" från juli 2016 bekräftat sitt "Transport White Paper" från 2011 och aviserat målet att transportsektorn ska bidra till kraftig minskning av koldioxidutsläppen till år 2030. Såvitt avser flytt av transportarbete från väg till järnväg framhåller strategin behovet av att skapa incitament syftande till: "*achieving low emissions mobility by incentivising a shift towards lower emission transport modes such as inland waterways, short-sea shipping and rail*". Från svensk sida har vi möjligheten att vara föregångare i detta arbete.

Eftersom Sverige, EU och hela världen tillsammans har ambitiösa miljömål blir den logiska slutsatsen att det bästa sättet att möta det kraftigt ökade transportbehovet och de strikta miljömålen i första hand är att investera i infrastruktur för de mest energieffektiva transportslagen samt tillhandahålla relevanta styrmedel.

Den nya Klimatlagen som träder i kraft vid årsskiftet innehåller ett nytt mål för klimatpolitiken avseende inrikes transporter: senast år 2030 ska utsläppen vara minst 70 procent lägre jämfört med 2010 års nivå. Det är ett unikt och radikalt mål som vi från järnvägssektorn välkomnar och kommer arbeta med all kraft för att uppnå. Om målet ska kunna uppnås krävs därutöver även politisk handlingskraft som skapar incitament att flytta transportarbete från väg till järnväg. Transportpolitiken måste utgå från klimatutmaningen och våga styra utvecklingen utifrån den.

Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp av klimatgaser och prognoserna pekar mot en fortsatt snabb utveckling av transportarbetet. Energieffektivare fordon och en ökad andel förnyelsebara bränslen kan dämpa eller till och med vända den negativa trenden, men det kommer inte att räcka. I Kapacitetsutredningen framhöll Trafikverket att det kommer att krävas en annan inriktning i planeringen av samhälle och transportsystem. Utsläppen måste minska i snabb takt, vilket förutsätter ett transportsmart förhållningssätt, där gods flyttas över från väg till järnväg och sjöfart.

För närvarande saknas planer för minskning av utsläpp av mikroplaster – över 8000 ton kommer från vägtrafiken årligen – och utsläppen är inte prissatta som externa kostnader i relevanta kalkyler. Som framgår av behöver få klarhet i vad den externa kostnaden är som då

bör internaliseras på ett eller annat sätt. Det saknar ett systemövergripande tänk kring dessa frågor kopplat till att vägslitaget faktiskt påverkar underhållsinsatserna under den Nationella planen.

2. Sammanfattning

Ramarna för den Nationella planen

Ramarna för Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 sattes redan i december 2016 genom riksdagens beslut om infrastrukturproposition och förtydligades i mars 2017 genom regeringens direktiv till Trafikverket om utarbetandet av Nationell plan. Av naturliga skäl innebär en nationell plan med en finansiell ram alltid en avvägning där många intressen måste tillgodoses på bästa sätt. Trots den omfattande ökningen av den finansiella ramen till 622 miljarder kronor för transportsystemet som helhet under perioden är begränsningarna både synliga och påtagliga. Det finns inga överdrivet positiva överraskningar i form av besked om rejäla satsningar men det finns inte heller något projekt som ”slukar allt”.

I stort ställer sig Tågoperatörerna positiva till Trafikverkets förslag och den omfattande finansiella ramen. Planen genomsyras av ökande anslag till järnvägssystemet. Trafikverkets fokus är verkligen att åtgärda akuta flaskhalsar och drift, underhåll och reinvesteringar i det befintliga systemet. De stora satsningarna på Ostlänken och fyrspår Hässleholm – Lund, fyrspår Uppsala – Stockholm och dubbelspår Hallsberg – Mjölby är helt riktiga, liksom kapacitetsökningar på Ostkustbanan i Skåne på Västkustbanan.

Baktung plan – klarar vi klimatmålen?

Utsläppen från transportsektorn måste minska betydligt snabbare än hittills. En överflyttning av transporter från väg till järnväg är i grunden beroende på järnvägens kapacitet. Men trots tillgänglig kapacitet är det inte självklart att trafiken på järnväg kommer att öka. En faktisk överflyttning från väg till järnväg är även beroende på järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft sett utifrån ett transportköparperspektiv. Det står dessvärre helt klart – flera rapporter visar på det – att järnvägen idag har ett flertal brister som påverkar transportköparnas bild av såväl tillförlitlighet som tillgänglighet. Även kostnadseffektiviteten verkar i vissa fall påverka järnvägen negativt som transportalternativ. En ökad nyttjandegrad skulle påverka kostnadseffektiviteten och därmed konkurrenskraften positivt. Enbart en positiv klimateffekt uppväger däremot i dagsläget inte de upplevda bristerna för köparna.

Att utsläppen från transportsektorn måste minska betydligt snabbare än hittills för att klara klimatmålen är också regeringens egen bedömning. Det uttalade målet är att Sverige ska vara ett föregångsland i miljö- och klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Med den Nationella planen 2018-2029 får klimatambitionerna substans genom omfattande infrastruktursatsningar, men för ökad måluppfyllelse till 2030 behövs ännu mer kraftfulla infrastruktursatsningar i närtid och styrmedel som stimulerar överflyttning av transportarbete från väg till järnväg och sjöfart. I det perspektivet riskerar den – på papperet – höga prioriteringen av klimatagendan, med delmålet att flytta transportarbete från väg till järnväg, att inte på kort sikt leda till politiskt önskade effekter. Det är förvånande med tanke på målen om transportsektorns bidrag till fossilfrihet som så tydligt anges i Klimatlagen som träder i kraft 2018.

Planen är uppenbart baktung och vissa väsentliga satsningar ligger relativt sent, som t ex sträckan Lund-Hässleholm, där Trafikverket endast hinner sätta spaden i jorden före planens slutår 2029.

Södra och Västra stambanan förblir vår pulsåder under årtionden framöver

Med rådande planförslag förblir Södra och Västra stambanan vår pulsåder i ytterligare 30-40 år och vi efterlyser mer konkreta stråksatsningar i form av bl a förtätade signalavstånd och fler förbigångsstationer för att säkerställa framkomligheten och kapaciteten. På Västra stambanan är det i det närmaste oundvikligt med partiellt fyrspar närmast Göteborg för att lösa de stora kapacitetsproblem som finns redan i nuläget.

Det eftersatta underhållet

Trafikverket anser att ökningen av anslagen för vidmakthållande gör det möjligt för Trafikverket att upprätthålla dagens funktionalitet i stora delar av väg- och järnvägsinfrastrukturen under planperioden, trots den ökning av trafiken som kan förväntas.

Som nämnts ovan är Tågoperatörernas helt övergripande prioritering att planen borde vara mer framtung i underhållsdelen. Det är av största betydelse att det utförs ett mycket stort antal banarbeten de närmaste åren. Med hänsyn till mängden och omfattningen av banarbeten är det kritiskt för fungerande tågtrafik att Trafikverket genomför planering, metodval och genomförande av banarbeten i samråd med branschen.

Vi välkomnar den fördjupade dialog med branschen som visar sig inom starkt branschsamverkan och föreslår att den fördjupas ytterligare så att tidig dialog blir en realitet inte bara om prioritering av objekt, men också om övergripande metodval och genomförande.

Övergripande rekommenderar vi stråktänk även i fråga om banarbeten dvs Stockholm-Göteborg och samordnade banarbeten. Dessvärre skapar Trafikverkets geografiska indelning fortsatt hinder för effektiv samordning.

Höghastighetssatsningen – i realiteten en uppgradering av existerande järnvägssystem?

Höghastighetssatsningen enligt Trafikverkets förslag är begränsad av ramen och direktiven. Det ser ut att bli en etappvis utbyggnad med hastigheter upp till 250 km/h vilket snarast tyder på en politisk låsning i frågan. I dessa tider med hög befolkningsökning är de direkta riskerna med en 70-årig projekttid påtagliga – låg samhällsekonomisk vinst och uteblivna investeringar i bostäder och tåg – och innebär i förlängningen att befintliga stambanor kommer behöva klara ökande kapacitet under flera årtionden. Tågoperatörerna anser att den politiska låsningen måste kunna brytas. Vi konstaterar därför – i väntan på en samlad höghastighetssatsning – att förslaget till Nationell plan i princip innefattar en välkommen uppgradering av existerande järnvägssystem.

I tillägg till Trafikverkets förslag måste således ett höghastighetsprojekt – som föreslagits av Sverigeförhandlingen med hastigheter om 320 km/h eller högre – med tempo i utbyggnaden framtidssäkra Sveriges behov av transporter i södra delen av landet där hög befolkningstillväxt och ökande behov av arbetspendling är faktum. Höghastighetsprojektet måste därför ligga i separat bolag med finansiering skild från anslagsfinansiering. På detta sätt måste den politiska låsningen om höghastighetsbanan kunna brytas. Enligt Tågoperatörernas

kalkyler blir det ca 20 minuters tidsbesparing med 320 km/tim till Göteborg och ca 30 minuter till Malmö. Skillnaderna i restider innebär en betydligt försämrad konkurrenskraft för höghastighetstågen och därmed en ökad belastning på miljön med flygtransporter. Det skulle vara att föredra att bygga höghastighetsbanor med obruten hög hastighet även från Stockholm C och i städerna. Så ser det inte ut med Trafikverkets förslag. Enligt Tågoperatörernas bedömning skulle högre hastigheter återbetala sig under relativt kort tid både ur miljö- och finansieringshänseende. Tågoperatörerna förordar därför att hela höghastighetssystemet byggs ut samtidigt med målsättningen att hela systemet står färdigt för ett samtida öppnande 2030-2035. En blocköverskridande politisk överenskommelse är nödvändig. Att döma av de besked som lämnats under hösten 2017 finns en stabil riksdagsmajoritet för en satsning om regeringen vil söka bredare stöd. Stockholm-Oslo via Örebro-Kristinehamn (ej Hallsberg-Karlstad) bör läggas till för helheten i höghastighetssystemet och lämpar sig väl för separat finansiering.

Godstrafikens behov

Vi noterar med stort intresse bland annat förslagen om att möjliggöra för godståg upp till 750 meter och en utökad näringslivspott om 1,2 miljarder under 12 år. Effektiva, tillförlitliga, hållbara och kapacitetsstarka godstransporter är en högt prioriterad fråga för regeringen och ambitionen är att presentera en godsstrategi under första halvåret 2018. För att kortsiktigt säkra upp att godstransporter på järnväg överlever har dock Sverige inte råd att öka banavgifterna som förutsett i Nationella planen och vi inväntar fortfarande genomförande av vallöftet om miljökompensation som en delösning.

Det är nödvändigt att järnvägen ökar sin kapacitet. Lika viktigt är att järnvägen ökar sin konkurrenskraft för att marknadsmissigt svara upp mot denna volym. Detta förutsätter dock att ett stort antal åtgärder sätts in och att ett gemensamt ansvar tas av såväl politiker och myndigheter som köpare och säljare av transporttjänster. I parallell till den Nationella planen utvecklar regeringen en godsstrategi som kan ta ett adekvat systemperspektiv på godstransportsystemet. Vi ser fram emot att fortsatt bidra till detta arbete och vi utvecklar våra tankar i det sista avsnittet i detta remissvar samt i skriften ”Järnväg 2050 – Näringslivets godstransporter”. Storbritanniens respektive Tysklands regeringar har under 2016 respektive 2017 presenterat genomarbetade strategier för utveckling av godstrafiken på järnväg. Vi utgår från att dessa kan fungera som inspiration för det svenska godstrategiarbetet.

Riksrevisionens granskning under hösten 2017 visar att regeringen och Trafikverket inte har prioriterat TEN-T-kraven i den nationella infrastrukturplaneringen och Riksrevisionen konstaterar att det riskerar att leda till att EU-målen inte nås före 2030. Trafikverket bör ta fram en konkret och tidsatt plan för de projekt som behöver genomföras för att EU-målen ska uppfyllas.

Utöver det nyss nämnda krävs ett antal begränsade satsningar i järnvägssystemet och dess sidosystem för att möjliggöra mer effektiv överflyttning av transporter till järnvägen.

Infrastrukturskulden

Trots en ökning av anslagsramen sedan föregående planperiod motsvarar de anslagna medlen fortfarande inte mer än cirka 1 procent av BNP, dvs ungefär samma nivå som gällt sedan slutet av 1970-talet – och som visat sig vara otillräcklig. Det är något under genomsnittet i OECD och kommer att medföra att svensk transportinfrastruktur fortsätter att försvagas. Inte

minst järnvägen har varit, och kommer fortsatt att vara, underfinansierad. En solid transportinfrastrukturell bas är en förutsättning för fortsatt svensk tillväxt och ökad internationell konkurrenskraft. Under 50- och 60-talen investerade Sverige årligen i storleksordningen 2-2,5 procent av BNP i infrastruktur, huvuddelen av detta var vägar och järnvägar.

Regeringen visar för närvarande upp ett budgetöverskott på 89 miljarder kronor. Statsskulden betalas av genom stora engångsamorteringar. Investeringarna i infrastruktur under de senaste 50 åren har mer än halverats i förhållande till BNP. Utvecklingen av transporter (resande och gods) har under samma period haft en motsatt kurva och följt BNP-utvecklingen. Det innebär att trycket på våra vägar och järnvägar succesivt har ökat. I dag kan vi se det genom tilltagande kapacitetsproblem i storstädernas vägnät och i stora delar av det nationella järnvägsnätet. Investeringarna i infrastruktur har inte motsvarat behovet och vi ser nu en infrastrukturell skuld som snabbt växer. Avbetalningen av järnvägens underhållsskuld – som för närvarande uppgår till 36 miljarder kronor – tar många år måste därför inledas, vilket planförslaget dessvärre inte adresserar.

Utredning om medfinansiering av ERTMS ombordsystem är välkommen

Tågoperatörerna välkomnar att Trafikverket föreslår utredning av möjligheterna till medfinansiering av ombordutrustning för att underlätta införandet av ERTMS. Bakgrunden är att Sverige hade valmöjligheten att dubbelutrusta banan med ATC och ERTMS men föredrog parallell utfasning av det gamla systemet. I samband ett sådant beslut borde naturligtvis även tagits beslut om finansieringsupplägg eftersom upplägget – den så kallade ”fordonsstrategin” – förutsätter installation på fordon innan investeringen ger något som helst värde eller nytta för operatörerna. Vi förutsätter att en adekvat finansieringsmodell påtagligt kommer kunna bidra till att öka branschens engagemang i utrullningen av det nya signalsystemet. Vi rekommenderar en grundlig utredning av finansiering som innefattar två delar, dels en bidragsdel omfattande den del av ombordutrustning som inte är infrastruktur, dels en lånedel med en skälig avbetalningsplan kopplad till när nyttorna med systemet uppstår. Vi förutsätter utöver detta att Trafikverket tar det övergripande systemansvaret och i god samrådsanda presenterar alla delmoment och underlag för en trovärdig utrullningsplan till gagn för alla järnvägsbranschens aktörer.

Forskning, innovation och digitalisering

Järnvägen har länge brottats med utmaningar, kring exempelvis kapacitetsutnyttjande, punktlighet, robusthet, eftersatt underhåll och bristande kontroll av anläggningens funktionalitet. De finansiella satsningarna på järnvägsområdet är omfattande. För att dessa satsningar ska ge så bra effekt som möjligt behövs forskning och innovationer som medför en mera effektiv hantering av befintlig infrastruktur, för att lösa problemen med bristande kapacitetsutnyttjande, punktlighet och robusthet. Ny kunskap och nya innovationer, inom exempelvis konstruktion, byggande, drift, underhåll, ekonomi, planering, reglering och organisation, är också avgörande för att säkra en framtidssäker och effektiv anläggning av ny infrastruktur. Det finns således stora behov av koordinerade innovations- och forskningsinsatser som skapar möjligheter att bygga upp och vidmakthålla kritiska forskningsmassor, generera ny kunskap och säkra kompetensförsörjningen på järnvägsområdet.

Objekt

Vi delar Trafikverkets bedömning av nuläget på Södra och Västra Stambanorna. Nationella planen innehåller i sin helhet många efterlängtade och angelägna satsningar för järnvägsinfrastrukturen. Naturligtvis finns det ytterligare angelägna behov än de som angetts i planen, framför allt i de stora stråken:

- Västra Stambanan: Linjen kommer under många år fortsatt vara huvudstråk för all trafik och behöver kapacitetsförstärkningar bl a signalförtätning och fler förbigångsspår samt partiellt fyrspår ut från Göteborg.
- Södra Stambanan: Linjen kommer under många år än vara huvudstråk för all trafik och behöver kapacitetsförstärkningar bl a signalförtätning och fler förbigångsspår.
- Värmlandsbanan: Trafikens behov överstiger kraftigt linjens nuvarande kapacitet och dubbelspårsutbyggnad på sträckan Kristinehamn-Kil behöver påbörjas under planperioden.
- Ostkustbanan Sundsvall-Gävle: En uppsnabbad dubbelspårsutbyggnad är angelägen. Sträckan har blandad och intensiv trafik och genom återöppnandet av Kilafors-Söderhamn kan ytterligare godstrafik till Hudiksvall och norrut med fördel ledas via Ostkustbanan.

Vi uppfattar den höga prioriteringen av Norrbottniabanan Skellefteå-Luleå som tveksam och endast hälften är finansierad enligt planen. Med tanke på de finansiella ramarnas storlek och andra prioriterade projekt förordar vi att Norrbottniabanan inte påbörjas under planperioden. Enligt Tågoperatörernas bedömning bör även Norrbottniabanan – liksom höghastighetsprojektet – testas mot ett finansieringsupplägg utanför den Nationella planen.

Vi konstaterar både från passagerar- och godssidans att uppställningsspår ofta avvecklas inom ramen för många av de projekt som genomförs. Trafikverket måste säkra uppställningskapacitet, inte minst i noder Stockholm, Göteborg och Malmö.

Om vi ska göra en prioritering av objekt under rubrikerna ”Större investeringar vid en ökning om 10%” och ”Utpekade brister” är bedömningen att signalreglering av Tomtebodas bangård bör prioriteras och Sävenäs planskildhet. Vidare bör ombyggnad av Älmhults bangård och elektrifiering av bandelen Älmhult-Olofström genomföras under planperioden.

Målstandard järnvägsinfrastruktur

Tågoperatörerna efterlyser tydliga mål och målstandard för svensk järnvägsinfrastruktur. Vi anser att den nationella plan som beslutas nästa år måste innehålla en tydlig standard enligt vilken Trafikverket projekterar och bygger vårt järnvägssystem.

3. Trafikverkets utgångspunkter och planens syften

Det övergripande målet för den svenska transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Minskningen av klimatutsläppen är avgörande.

Ramarna för Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 sattes redan i december 2016 genom riksdagens beslut om infrastrukturproposition och förtydligades i mars 2017 genom regeringens direktiv till Trafikverket om utarbetandet av

nationell plan. Således innebär förslaget till Nationell plan att Trafikverket har begränsats dessa ramar och direktiv.

I regeringens direktiv till Trafikverket pekas sex samhällsutmaningar ut och dessa har utgjort viktiga inriktningar i arbetet med planförslaget. Dessa sex utmaningar är:

1. Återställa och utveckla järnvägens funktionalitet
2. Främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter
3. Främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart
4. Bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygderna
5. Minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den Nationella planens roll
6. Skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem

Trafikverket framhåller i planförslaget att FN med sikte på år 2030 har antagit nya globala mål för ett hållbart samhälle – Agenda 2030 – som definierar hållbar utveckling. I infrastrukturpropositionen konstateras att transportpolitiken bidrar till Agenda 2030. Trafikverket har därför i planförslaget utgått från att en god tillgänglighet är nödvändig för ett hållbart samhälle. Men man konstaterar också att tillgängligheten måste utvecklas inom ramen för ett hållbart samhälle. Fyrstegsprincipen har varit vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar. Utifrån nuvarande och förväntade utmaningar i transportsystemet har Trafikverket identifierat brister på regional och nationell nivå, i relation till de transportpolitiska målen. För föreslagna åtgärder har en sammanvägning gjorts av bland annat kopplingen till regeringens utmaningar, identifierade brister, samhällsekonomisk effektivitet, nationell och regional prioritering och fördelning över landet samt kostnad i relation till tillgängliga medel.

Trafikverket anger som syften med förslaget till plan att bidra till att de transportpolitiska målen nås samt att bidra till lösningar på de utmaningar som riksdagen och regeringen har pekat ut.

Tågoperatörerna anser att Trafikverkets utgångspunkter och syften med planen är helt riktiga eftersom de nu, till skillnad från tidigare nationella planer, i stor utsträckning prioriterar klimatmålen, tillgänglighet i form av pendling och överflyttning av godstransporter från väg till mer klimatsmarta trafikslag som järnväg och sjöfart. Vårt remissvar svarar upp mot de sex utmaningar som pekats ut av regeringen och Trafikverket. Vi vill därför först – i tillägg till Trafikverkets utgångspunkter och syften med planen – lämna några synpunkter särskilt om sambandet mellan ökad tillgänglighet och ökad tillväxt, överflyttning av transportarbete och bristen på målstyrning.

Särskilt om sambandet mellan ökad tillgänglighet och ökad tillväxt

Några praktiska exempel från senare tids satsningar i järnvägssystemet talar sitt tydliga språk om sambandet mellan ökad tillgänglighet och ökad tillväxt. I december 2012 öppnade södra delen av Botniabanan – en ny bana utmed Norrlandskusten – och det blev därmed möjligt att köra snabba fjärrtåg hela vägen Stockholm-Umeå. Efter bara några få år är resandevolymen uppe i över en miljon resor årligen och tillväxten fortsätter vara tvåsiffrig. Resandet på Ostkustbanan (Gävle–Sundsvall–Härnösand) har ökat med 80 procent på 10 år. Det råder en tuff konkurrenssituation om resenärer på sträckan Stockholm–Göteborg och det är järnvägen som går i bräsch. 2014 introducerade SJ snabbtåg på sträckan Malmö–Göteborg med

utökad service i form av bistrovagn, Wi-Fi och 1-klass vilket har satt fart på resandetillväxten på sträckan. Den nyligen öppnade Hallandsås-tunneln reducerar restiden till 2 timmar 15 minuter och ökar intresset än mer. Satsningen har ökat antalet tåg från fyra till 20 i timmen. En liknande utveckling kan iakttas på sträckan Stockholm–Oslo sedan 2015. Även Öresundsbron har haft stora positiva effekter på tågresandet. Nämnda exempel indikerar tydligt att satsningar på infrastruktur och bana respektive tåg och servicegrad tillsammans med reducerade restider får strukturomvandlande effekter. De visar att resenärernas behov och efterfrågan är stor och tilltagande. Liknande förhållanden kan iakttas på godssidan.

Sambandet har också nyligen föredömligt belysts i underlag till Sverigeförhandlingen ”Nyttoanalys av projektet Nya Ostkustbanan” (Sweco 2016). I rapporten kvantifieras flera av nyttoanalyserna i form av monetära värden. Svensk kollektivtrafik presenterade i juli 2016 rapporten ”Kollektivtrafik för funktionella storregioner” som innehåller en fallstudie för den tilltänkta Smålands-Östergötlandsregionen. Syftet med rapporten var att analysera vilka kollektivtrafikåtgärder som behöver genomföras för att de framtida storregionerna ska bli funktionella. Rapporten utgår från att skapandet av förutsättningar för en funktionell storregion inkluderar flera aspekter, såsom utveckling av infrastruktur och kollektivtrafik. Såvitt avser gods framhålls i ”Fem röster om godset” (Svenskt Näringsliv 2011) hur viktigt det är med tillförlitlig infrastruktur för att industrin ska fungera.

Tågoperatörerna konstaterar att satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik uppenbart bidrar positivt till funktionell regionförstoring, regioners livskraft, företagsetablering och möjlighet att behålla företag i Sverige samt hållbar ekonomisk tillväxt och välfärd.

Överflyttning av transportarbete

Järnvägens andel av de långväga godstransporterna på den svenska marknaden har, i volym räknat, legat relativt stabilt runt 20–25 procent under de senaste decennierna. Samtidigt har vägtransporterna ökat och sjötransporterna minskat i en motsvarande omfattning. Traditionellt har järnvägen sin styrka vid stora volymer och långa avstånd, vilket tillsammans med miljöaspekterna har gett tåget dess främsta konkurrensfördelar. Regeringen konstaterar i infrastrukturpropositionen att åtta procent av inrikes gods (räknat i ton) med lastbil transporteras mer än 300 km, vilket är ett avstånd som anses konkurrenskraftigt för att åstadkomma en överflyttning till järnväg eller sjöfart. I termer av transportarbete, dvs tonkm, är överflyttningspotentialen konkret och innebär stora möjligheter till klimatanpassning.

Transportpolitiken måste utgå från klimatutmaningen och våga styra utvecklingen utifrån den och Tågoperatörerna ser positivt på användandet av styrmedel för att uppnå de uppsatta målen. Vi emotser därför en ökad konkretiseringsgrad av åtgärder och styrmedel för överflytt av transportarbete från väg till järnväg. T ex borde miljökompensation för banavgifter på godssidan införas skyndsamt enligt Trafikverkets förslag och ”Klimatklivet” är lovvärt för att öka takten i klimatomställningen.

Höjda banavgifter

Det förtjänar att upprepas att vi är negativa till de kraftiga höjningarna av banavgifterna. Den begränsade överflyttningen av transporter från järnväg till väg som kan komma att bli fallet om banavgifterna fortsätter att öka är ur ett samhällsekonomiskt perspektiv inte önskvärd. Tågoperatörerna instämmer här i Trafikanalys slutsatser, som senast presenterades i

Trafikanalys rapport Kunskapsunderlag om skatter och avgifter på transportområdet – delredovisning, Rapport 2017:19. Trafikanalys framhåller där att ”en ensidig höjning av banavgifterna utan att motsvarande internalisering också skulle ske på vägsidan åtminstone på längre sikt, kunde medföra negativa konsekvenser för samhället. Den uppdaterade analys som gjorts inom ramen för Trafikverkets uppdrag att åstadkomma en mer effektiv fördelning av kapacitet på det svenska järnvägsnätet (N2011/153/TE) landade i samma slutsats som analysen från 2011. Med fortsatt ökade banavgifter till 2025, där godstågen då förväntas uppnå en internaliseringsgrad om 0,6-0,8 beroende på avgiftsnivå och avgiftsstruktur, menar Trafikverket (2013, sid 2) att ”...en försiktig tolkning av det samhällsekonomiska resultatet (är) att avgiftshöjningen riskerar att minska den samhällsekonomiska välfärden...då godstransporter flyttar från järnväg” till väg.” Det är alarmerande att inriktningen med höjda banavgifter trots dessa analyser ändå ska anses vara rådande ordning.

Bristande målstyrning

Tågoperatörerna bedömer att överflyttningen från mindre till mer klimatsmarta transportslag borde kunna mätas med enkla mått. De uppenbara måtten är utvecklingen över tid av personkm och tonkm inom olika trafikslag men även t ex utvecklingen av antalet lyft av containers och trailers på terminaler borde kunna användas. När det gäller kollektivtrafikens fördubblingsmål har måttet antal resor med kollektivtrafiken använts.

Tågoperatörerna föreslår också mått som styr transporter till mer energieffektiva och klimativänliga trafikslag klimatsmarta transportslag. Till exempel borde utvecklingen av utsläpp per tonkm och personkm mätas över tid för olika trafikslag i jämförande syfte.

4. Nationella planen och övrig transportpolitik

Den Nationella planen i huvudsak omfattar den statliga transportinfrastrukturen. Trafikverket framhåller uttryckligen att transportpolitiken i övrigt bland annat innehåller styrmedel liksom regler och skatter. De styrmedel som är en förutsättning för överflyttning av transportarbete är rent politiska frågor och faller utanför den Nationella planen.

Dessvärre måste vi konstatera att planen inte ger något utrymme för avbetalning av infrastrukturen på järnvägssidan som uppgår till 36 mdr och som byggts upp under årtionden. Dock gav inte heller här infrastrukturpropositionen eller direktiven något handlingsutrymme för Trafikverket.

Transportpolitiken måste utgå från klimatutmaningen och våga styra utvecklingen utifrån den och Tågoperatörerna ser positivt på användandet av styrmedel för att uppnå de uppsatta målen. Vi emotser därför en ökad konkretiseringsgrad av åtgärder och styrmedel för överflytt av transportarbete från väg till järnväg. T ex borde miljökompensation för banavgifter på godssidan införas skyndsamt enligt Trafikverkets förslag och ”Klimatklivet” är lovvärt för att öka takten i klimatomställningen.

Målstyrningen i transportpolitiken är bristfällig vilket är en paradox i dessa tider när måluppfyllelse till 2030 och 2045 står högt på agendan. Vilka mått ska mäta framgången i måluppfyllelse och bistå politiken och de sektorer som ger upphov till mest utsläpp att styra rätt. Tågoperatörerna bedömer att överflyttningen från mindre till mer klimatsmarta transportslag borde kunna mätas med enkla mått. De uppenbara måtten är utvecklingen över tid av personkm och tonkm inom olika trafikslag men även t ex utvecklingen av antalet lyft av

containers och trailers på terminaler borde kunna användas. Tågoperatörerna föreslår mått som styr transporter till mer energieffektiva och klimatvänliga trafikslag klimatsmarta transportslag.

Under hela Sverigeförhandlingens arbete har vi upplevt en brist på samordning mellan Trafikverket och Sverigeförhandlingen. Trafikverket har visserligen utfört en lång rad utredningar åt Sverigeförhandlingen men i den externa kommunikationen från de båda myndigheterna saknas samsyn. Att höghastighetsatsningen av Trafikverket endast föreslås bli en etappvis utbyggnad med hastigheter upp till 250 km/h tyder på en politisk låsning som vi tolkar som den direkta orsaken till bristen på samordning mellan Trafikverket och Sverigeförhandlingen.

För att samla och driva utvecklingen inom järnvägssektorn gavs dåvarande Banverket ett sektorsansvar. I samband med bildandet av Trafikverket 2010 försvann det ansvaret med motivet att det var svårt att utvärdera sitt eget arbete och dessutom olämpligt att en myndighet styr över andra myndigheter och statliga aktörer. Det innebär i praktiken att regeringen har tagit tillbaka det strategiska ansvaret och nu måste säkerställa en gemensam inriktning för järnvägssektorn.

5. Underhåll

Enligt Trafikverket ska underhållet säkerställa en hög funktionalitet med hög robusthet på de banor i järnvägssystemet som hanterar Sveriges viktigaste transportflöden: Västra stambanan (Stockholm–Göteborg), Södra stambanan (Stockholm–Malmö), Stålpendeln (Luleå–Borlänge och Borlänge–Oxelösund) och Malmbanan (Luleå–Riksgränsen).

De viktigaste transportflödena inkluderar banor i storstadsområden, banor som bildar större sammanhängande stråk och banor med omfattande godstransporter och resandetrafik. På dessa banor avser Trafikverket återställa hastigheten där den i dag är nedsatt och åtgärder ska genomföras för att minska risken för ytterligare hastighetsnedsättningar. Fokus kommer enligt Trafikverket i första hand att ligga på att utföra eftersatta spårbyten. På övriga banor är målet att möjliggöra fortsatt trafik och till övervägande del bibehålla dagens funktionalitet.

Reinvesteringar görs för att upprätthålla säkerhet, framkomlighet och funktionalitet vad gäller hastighet och bärighet i hela järnvägssystemet, samt för att öka eller bibehålla robustheten på de mest trafikerade banorna. En stor del av reinvesteringarna kommer därför att utföras på de viktigaste transportstråken. För att upprätthålla framkomligheten, punktligheten och kapaciteten genomförs också reinvesteringar på delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet.

I planen har det också prioriterats medel till vissa lågtrafikerade banor som bedömts som viktiga för att leda om trafik. På övriga delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet kommer det ske vissa försämringar jämfört med dagens situation även om en grundläggande funktionalitet kommer att bibehållas.

Trafik utan hastighetsnedsättningar på centrala stråk borde vara självklarheter, men dessa avses nu åtgärdas i närtid, vilket – givet förutsättningarna för oss som användare av infrastrukturen – är mycket positivt. Antalet hastighetsnedsättningar på södra och västra stambanan minskar successivt och är minnen blott förhoppningsvis redan inom ett par år.

I varje ände på ett stråk ligger en bangård, vilket ofta tappas bort. Att fördela medel till järnvägsunderhåll på ett sätt som resulterar i lyckad tågdrift inkluderar även en relevant fördelning mellan spår och bangårdar.

Tågoperatörerna är positiva till de kraftigt ökade finansiella ramarna och fokuseringen på underhåll, drift och reinvesteringar i Trafikverkets förslag till Nationell plan. Trafikverkets förhoppning är att dagens funktion ska kunna upprätthållas och att en förbättrad funktion ska kunna levereras på delar av järnvägsnätet under planperioden. Det ska skapa ett mer tillförlitligt och robust järnvägssystem med färre störningar. Många år av eftersatt underhåll ska nu åtgärdas och flera viktiga projekt finns med i planen. Den stabilisering av kapaciteten som en återställd infrastruktur jämte trimningar skapar ger klara förbättringar och är ett avgörande steg i tågtrafikens fortsatta utveckling. Underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder innebär en nödvändig ”återställare” av ett nedslitet system men en betydande underhållsskuld har skapats under de senaste decennierna avseende järnvägsunderhåll trots att just underhåll aldrig får prioriteras ned. Underhållet har under perioder reducerats till en budgetregulator. När större vikt läggs på förebyggande underhåll och reinvesteringar blir resultatet ett robustare system med lägre behov av avhjälpande underhåll till följd av infrastruktur fel, vilket minskar de störningar i trafiken som medför stora samhällskostnader.

Vi förutsätter att Trafikverket på olika sätt arbetar för att minimera neddragningarna av kapaciteten och minimerar problemen och sårbarheten vid kapacitetsneddragningar, bl a genom bättre framförhållning och genom ett mycket aktivt samarbete med berörda tågoperatörer, liksom att underhållsplaneringen bör ske i ett trepartsförhållande. Avtalskonstruktioner bör tas fram med incitament som premierar underhållsföretagen som i sin planering samtidigt verka för att hålla igång trafiken. Vi välkomnar den fördjupade dialog med branschen som visar sig inom stärkt branschsamverkan och föreslår att den ytterligare fördjupas så att tidig dialog inte bara om prioritering av objekt, men också om övergripande metodval och genomförande blir en realitet.

Det är uppenbarligen glädjande att planen lägger stort fokus på underhåll men vi tvingas dessvärre konstatera att satsningen inte räcker till mer än att på marginalen bibehålla dagens nivå på anläggningen, dvs det blir ingen avbetalning av underhållsskulden, och anslagen räcker knappast för framtidens kraftigt ökande behov. Trafikverket har bedömt att den upparbetade infrastrukturens skulden för järnvägen f n uppgår till ca 36 mdr kronor. Det finns dessvärre en infrastrukturens skuld även på vägsidan. Tågoperatörerna anser att det är kritiskt att underhållsskulden i transportsystemet åtgärdas snarast för att möjliggöra att hållbarhets- och klimatmålen uppnås samt framtidssäkra Sveriges transportsystem med ett robust järnvägssystem till nytta för hela samhället och vår exportindustri.

6. Ett modernare transportsystem (särskilt om ERTMS)

Trafikverket konstaterar att signalanläggningen på den svenska järnvägen är i stort behov av renovering och modernisering. På vissa sträckor är signalanläggningen äldre än femtio år, den är sliten och behöver bytas ut. Därför kommer Trafikverket successivt under planperioden ersätta signalanläggningen med en ny anläggning enligt den europeiska standarden ERTMS.

Inom EU är huvudsyftet med att införa ERTMS att stärka järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag genom att förenkla järnvägstrafiken över landsgränserna. Detta var

också det skäl som angavs för införande i Sverige inledningsvis men det har sedan de första planerna lades fram för ca 15 år sedan ändrats till att handla om att åtgärda en gammal signalanläggning. För att underlätta en införandet av ERTMS föreslås även att Trafikverket ska få uppdraget att utreda möjligheterna att medfinansiera ombordutrustning för ERTMS som tillägg till befintliga EU-bidrag.

För att säkra järnvägens behov av mobilkommunikation föreslås även att ett nytt radiosystem införs, som ersätter dagens system GSM-R. Systemet kommer även att vara basen för kommunikationen i ERTMS från mitten av 2020-talet.

Trafikverkets moderniseringsprojekt omfattar även optokabelnät och projektet Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK), det senare för att successivt under planperioden optimera kapaciteten i järnvägssystemet. Det samordnas med andra relaterade utvecklingsprojekt som förbättrad kunskap om i anläggningsdata och trafiknät (ANDA) samt ett nytt nationellt tågledningssystem (NTL). Den pågående övergången från lokaltågklarering till fjärrstyrning av bansträckor fortsätter under planperioden.

I förslaget till Nationell plan återfinns investeringarna i ERTMS främst i tidig utrullning på Malmbanan och Södra stambanan.

Tågoperatörerna stödjer målsättningen med ERTMS, dvs att det behövs ett gemensamt europeiskt och samkörbart system och att det ska gynna järnvägens konkurrenskraft. Sedan starten har ERTMS installerats på Botniabanan, Ådalsbanan, Västerdalsbanan och något försenat öppnar snart också Haparandabanan. Alla installationer hittills har dessvärre lett till uppstartsproblem och driftssvårigheter.

Enligt Trafikverkets förslag till Nationell plan kommer byte av signalsystem totalt att kosta staten ca 30 miljarder kronor. Trafikverket har också angett att tågoperatörernas kostnader uppgår till ca 3 miljarder kronor (Trafikverkets rapport ”Införandetakt av ERTMS-systemet” från maj 2017) för att installera ny ERTMS ombordutrustning. Om inte adekvat finansiering tillkommer kommer dessa kostnader att drabba resenärer och godsköpare genom högre priser, nedläggningar av trafik, överflyttning till andra transportslag, konkurrens inom järnvägsmarknaden, vilket i sin tur kommer att minska resandet med tåg, liksom godstransporterna på järnväg, och öka trafiken på vägarna med trängsel på vägar och järnvägar samt ökade utsläpp av klimatgaser från vägtransporterna som följd.

Tågoperatörerna har samstämmt framfört att Trafikverkets plan måste bygga på att det finns färdigställda specifikationer och certifierade ombordutrustningar innan fordonsägarna kan börja fordonsombyggnaden. ERTMS är fortfarande under utveckling och det finns inte någon fordonsägare som vet den slutliga kostnaden för ett färdigt ombordsystem.

Beslutet av riksdagen den 13 december 2016 om infrastrukturpropositionen för perioden 2018-2029 innehöll tillkännagivanden riktade till regeringen, bland annat innebärande att

- Regeringen bör verka för att det fortsatta införandet av det EU-gemensamma signalsystemet, ERTMS, sker i nära samarbete med branschen och att det samordnas med våra nordiska grannländer, men även med länder i övriga Europa såsom Tyskland. Dessutom bör driftstörningar minimeras.
- När Trafikverket ska ta beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg framhåller riksdagen att Trafikverket bör göra en bred analys av vilken metod som ger

störst effektivitet, nytta och produktivitet samt uppmuntrar till innovation. Regeringen borde se till att Trafikverket gör sådana breda analyser.

I Tågoperatörernas remissvar avseende nationell plan 2014-2025 konstaterade vi att Tågoperatörerna inte delar Trafikverkets påstående att ”det finns en fastställd och stabil standard för ERTMS”. Vid den tidpunkten avsågs då gällande systemversion 2.3.0d. Inte heller i skrivande stund – och i detta fall avseende systemversion 3.6 – kan vi drista oss till att hålla med om att det finns en fastställd och stabil standard för ERTMS. Det instabila förhållandet kring systemspecifikation för ERTMS och den ohållbara finansieringen ombordutrustning (inklusive brist på hållbar investeringskalkyl) utgör de största utmaningarna med hela ERTMS-projektet.

Såvitt avser finansiering av ERTMS är bakgrunden att Sverige hade valmöjligheten att dubbelutrusta banan med både ERTMS och det gamla systemet ATC. Men beslutet blev i stället utfasning av ATC parallellt med införande av ERTMS. I samband med ett sådant beslut borde naturligtvis även relevant finansieringsupplägg tagits fram. Detta beror på att den valda strategin – den så kallade ”fordonsstrategin” – förutsätter installation på fordon innan järnvägsspåren utrustats med systemet. Operatörernas investeringar ger alltså inte något som helst värde eller nytta förrän långt efter investeringen gjorts pga lång utrullningstid i anläggningen. En relevant finansieringsmodell skulle påtagligt bidra till att öka tågoperatörernas engagemang i utrullningen av det nya signalsystemet. Vi välkomnar därför Trafikverkets förslag att finansiering av ERTMS ombordutrustning utreds. Vi rekommenderar en grundlig utredning som innefattar två delar finansiering: Dels en bidragsdel omfattande den del av ombordutrustning som inte är Trafikverkets infrastruktur. Dels en lånedel med en skälig avbetalningsplan kopplad till när nyttorna med systemet uppstår. Tågoperatörerna välkomnar naturligtvis att Trafikverket föreslår utredning av möjligheterna till medfinansiering av lokutrustning för att underlätta införandet av ERTMS. Att låta ”marknadens aktörer”, dvs tågoperatörerna, ta ansvaret och finansieringen för det nya ombordsystemet som måste till i det nya systemet är inte rimligt och riskerar för närvarande hela branschens överlevnad. Andra länder har valt olika modeller av ansvars- och finansieringslösningar. Dagens upplägg av finansiering av ERTMS-projektet skapar en orimlig fördelning av risktagandet i projektet.

Även Danmark valde fordonsstrategin och där har man valt att satsa på en snabb utrullning av systemet på hela den danska järnvägen. Men vi ser just nu med oro att osäkerheten om ERTMS-projektet växer i Danmark. Besked under hösten 2017 innebär ytterligare miljardfördyringar och ytterligare minst fyra års försening.

I mitten av november offentliggjorde Transport-, Byggnings- og Boligministeriet en plan för kraftigt försenad utrullning av ERTMS i Danmark efter en ”Review av Signalprogrammet” utförd av konsultfirman Deloitte. Från Tågoperatörernas perspektiv är problemen med leverans av utrustning och installation av ombordutrustning på existerande tågflotta särskilt oroande. Till följd av förseningarna blir dessutom systemeffekterna enorma eftersom andra stora projekt pågår, som elektrifieringsprogrammet och den nybyggda banan Köpenhamn – Ringsted där man måste installera provisorisk signalutrustning. Vi ifrågasätter om systemet är leveranssäkert i nuvarande skick för utrullning på bred front i Europa.

För oss som engagerar oss för järnvägens framtid i Europa är det inga små orosmoln som omgärdar signalsystemsfrågan, orosmoln som också bekräftats nyligen av EU:s revisionsrätt som granskat ERTMS-projektet på EU-nivå i en rapport benämnd: *”A single European rail*

traffic management system: will the political choice ever become reality?” I rapporten lyfts många relevanta utmaningar fram som t ex att utbyggnadstakten hittills ligger på en låg nivå – ca åtta procent av helheten – och endast bildar ett lapptäcke i Europa. Vi bedömer att det finns en uppenbar risk för att företag, inte minst på godssidan, avstår från att investera och därmed inte bedriver trafik på ERTMS-utrustade banor. Även i Sverige pågår en granskning av införandet från Riksrevisionen sida.

I ljuset av de danska utmaningarna och revisionsrättens rapport är lugnande besked om finansiering från regeringen och Trafikverket till Sveriges järnvägsoperatörer akuta eftersom inköpsprocesserna redan inletts. Vi noterar också att även Riksrevisionen under 2017-2018 valt att granska ett antal frågor kopplade till utrullningen av ERTMS i Sverige med visst fokus bl a på stabilitet och driftsäkerhet, nyttoeffekter, ständiga uppdateringar av de tekniska specifikationerna samt Trafikverkets samråd med branschen.

Exempel aspekter att utreda i bidragsdelen:

- Jämförelser med hur finansiering sker i andra länder.
- Hur stor del av utrustningen som ska anses vara del av infrastruktur, vilket möjliggör statsbidrag utöver 50 procentsbegränsningen.
- Hur bidraget ska betalas ut.

Exempel aspekter att utreda i lånedelen:

- Rimlig avbetalningsplan för finansiering av den del som ska bäras av operatörerna.
- Analys av tidpunkt när järnvägsföretag skäligen börjar betala av sin del av låneinvesteringen (rimligen i samband med att nyttorna uppnås).

Vi förutsätter vidare att Trafikverket tar det fulla systemansvaret för funktionen av helheten. Flera av nedanstående punkter för utredning och bekräftelser utgår från att Trafikverket tar det övergripande systemansvaret och presenterar alla delmoment som underlag för en trovärdig utrullningsplan för alla järnvägsbranschens aktörer.

För att ta slutligt ställning till Trafikverkets rapport ”Införandetakt av ERTMS-systemet” från maj 2017 och för beslutsunderlag inför ställningstagande till finansieringsupplägg ombordutrustning är det dock av avgörande betydelse att följande frågor besvaras snarast möjligt.

1. Slutlig teknisk specifikation av layout på förarpanel för Class B (ATC2)
Dagens nationella krav, som publiceras av Transportstyrelsen, specificerar inte vilken layout som ska användas i STM-drift. Att ha olika visning i driftläge ATC beroende på vilken leverantör som levererat är inte en önskvärd situation. Svar förväntas i form av teknisk specifikation.
2. Versionshantering och bakåtkompatibilitet säkerställd med version 3.6
Historiken talar dessvärre sitt tydliga språk, även avseende version 2.3.0.d utlovades full bakåtkompatibilitet. Nu vill vi se en säkerställd version, inkl besked om att det är möjligt att använda ETCS ver 3.4 utan att mötas av kapacitetsbegränsningar. Svar förväntas i form av bekräftelse och teknisk beskrivning av versionshantering och bakåtkompatibilitet.

3. Klarhet avseende versionshantering
Under antagande att initial leverans av ERTMS Ombordsystem har en stabil specifikation – hållbar under minst 10 år – krävs en realistisk plan för versionshantering som ger förutsebarhet i investeringen. Svar förväntas i form av plan för framtida versionshantering, inklusive rutin för felrättning och nya versioner.
4. Beskrivning av utrullningen på spårnivå med exakta tider
Trafikverket har tillhandahållit en översiktskarta och en excelfil, men detaljeringsgraden är inte tillräcklig för vår planering. Svar förväntas i form av detaljerade kartor understödda av fullt ut av excelfil med exakta angivelser.
5. Ett väl fungerande provkörningsupplägg
Testbanorna till trots så kommer det att finnas behov av provkörningar i kommersiella system med tågskyddssystem som inte garanterar säkerheten. De provdriftsföreskrifter som gäller idag möjliggör inte de prov som behövs för att kunna acceptera levererad funktionalitet och säkerställa driftsäkerheten. Svar förväntas i form av detaljerad beskrivning av provkörningsupplägg.
6. Specificerad igångkörningsprocedur
När en ny systemversion installeras på pilotbanorna idag sker alltid en avstängning av banan. Finns det någon målbild/strategi för att undvika stopp i trafiken för framtida systemuppgraderingar? På vilket sätt kommer ibruktagande ske? Svar förväntas i form av detaljerad beskrivning av tänkt igångkörningsprocedur.
7. Integreringsförfarande STM
Alla operatörer/fordonsägare vill se att leverantören av tågskyddssystem tar fullt ansvar för ETCS samt STM när det gäller godkännande och funktionalitet. Verkligheten visar något annat. En förbättring skulle kunna vara att Trafikverket tar ett större ansvar i arbetet med att integrera en ramavtals STM, jämför gärna med Trafikverkets tydliga ansvar inom ramen för integration med marksystem som beskrivs i dokumentet TE14-033. Svar förväntas i form av detaljerad beskrivning av stöd från Trafikverket i samband med integrering av STM i fordonsflottan.
8. Governance-struktur
I det nya skedet av utveckling och utrullning av ERTMS som uppstått efter konkretisering av utrullningsplaner har behov av en anpassad governance-struktur uppstått. Svar förväntas i form av översiktligt förslag till samråds- och governance-struktur.
9. Säkerställd leveransorganisation
I tillägg till ovanstående skulle vi gärna ta del av en beskrivning av hur Trafikverket avser säkerställa att den egna leveransorganisationen är säkrad för framtida resursbehov.

Trafikverket har idag enligt ett beslut av regeringen helhetsansvaret för införandet av ERTMS i Sverige, inte bara för att banorna fungerar utan för hela införandet kan ske på ett smidigt sätt utan de risker som pekats på.

De ekonomiska kalkylerna måste fördjupas. Särskilt gäller att versions- och uppdateringskostnader ska tas med i kalkylerna, och kalkylperioden ska motsvara systemets tekniska livslängd.

Vi ser alltså en uppenbar risk för att järnvägsföretag, inte minst på godssidan, avstår från att investera och därmed inte kommer kunna bedriva trafik på ERTMS-utrustade banor. Där installation av ERTMS skett i Sverige har trafiken inte ökat. Tvärtom har godstrafiken uteblivit från Botniabanan och försvunnit från Ådalsbanan. Trafikverket behöver därför analysera på djupet – lämpligen genom en cost/benefit analys – hur den trafikala situationen förväntas utvecklas med hänsyn tagen till den långa övergångstid, cirka två årtionden, från ATC och ERTMS som är utgångspunkten.

Tågoperatörerna förutsätter att projektet inväntar och tar intryck av hur utrullningstakten och finansieringsuppläggen ombordutrustning kommer att se ut i de för Sverige kritiska grannländerna Tyskland och Danmark, och att erfarenheter dras av de utmaningar som det danska ERTMS-projektet visar på.

7. Investeringar för ökad kapacitet

Planen är uppenbart baktung och vissa väsentliga satsningar delar ligger relativt sent, som t ex sträckan Lund-Hässleholm, där Trafikverket endast hinner sätta spaden i jorden före planens slutår 2029.

Vi välkomnar följande satsningar även om de delvis ligger sent i planen:

- Ostkustbanan, dvs Sundsvall – Dingersjö
- Gävle – Kringlan
- Helsingborg-Maria-Ängelholm
- Uppsala-Stockholm fyrspår
- Hässleholm-Lund fyrspår

Vi noterar att för bantyp 1, 2 och 3 ökar underhållsinsatserna och att för bantyp 4, 5 och 6 konserveras eller minskar de. Tågoperatörernas helt övergripande prioritering är att planen borde vara mer framtung i underhållsdel, dvs Trafikverket borde satsa maximalt för att få ordning på existerande anläggning under de första åren av planen. I annat fall bör även den senare delen av planperioden innehålla en kraftig satsning på vidmakthållande för att minska underhållsskulden även på bandelar av typ 4, 5 och 6.

Med rådande planförslag förblir Södra och Västra stambanan vår pulsåder i ytterligare 30-40 år och vi efterlyser mer konkreta stråksatsningar i form av bl a förtätade signalavstånd och fler förbigångsstationer för att säkerställa framkomligheten och kapaciteten. På Västra stambanan är det i det närmaste oundvikligt med partiellt fyrspår för att lösa de stora kapacitetsproblem som finns redan i nuläget.

Planens ramar är inte tillräckliga för att på kort sikt skapa nödvändig kapacitet i järnvägssystemet. Tågoperatörerna anser därför att det av den Nationella planen måste framgå hur utvecklingen av infrastrukturen ska se ut för att kunna möta framtidens behov, vilket bl a innebär att man ska bygga för att möta efterfrågan, en efterfrågan som redan idag överstiger infrastrukturens kapacitet på vissa sträckor. Järnvägens kvarstående kapacitetsproblem kan komma att bidra till en ökad användning av andra trafikslag och därmed utnyttjas inte järnvägens potential.

Det är känt att efterfrågan och tillväxt på järnväg kan plana ut de närmaste åren pga att kapaciteten slår i taket. Tågoperatörerna anser därför att det måste tas fram en långsiktig plan för att anpassa järnvägssystemet till den stora efterfrågan som finns hos godsköpare och resenärer och ta tillvara järnvägens potential när det gäller att stimulera den regionala utvecklingen, minska utsläppen av koldioxid och andra miljöfarliga utsläpp och öka människors tillgänglighet till samhället och företagens tillgänglighet till sina marknader. Tågoperatörerna anser att planen bör tas fram genom att utgå från vad som krävs för att uppnå olika samhälleliga mål analyserar vilka åtgärder som krävs för att uppnå målen. På kort sikt behöver det skapas nödvändigt kapacitetsutrymme genom bl.a. fler spår och fler förbigångsspår (inklusive triangelspår) både i det hårt belastade centrala järnvägsnätet liksom på långa enkelspårsträckor med hög belastning. Det behövs tidigareläggningar och forceringar av planerade kapacitetsinvesteringar.

Det finns en tröghet i Trafikverkets arbetssätt när resurser frigörs snabbt, t ex om ett visst banarbete ställs in eller om budgetbeslut fattas om ytterligare medel till järnvägssystemet. Tågoperatörerna anser därför att det behöver inrättas en särskild projektkö när utrymme för oförutsedda järnvägsinvesteringar uppstår.

Vidare bör Trafikverket ges mandat att besluta om att fördela medel från en särskild pott till lönsamma marknadsdrivna anpassningar av infrastrukturen som det relativt plötsligt kan finnas behov av att genomföra på grund av t.ex. strukturförändringar, omläggning av logistiska flöden i näringslivet och för att eliminera flaskhalsar i transportsystemet. En sådan investeringspott skulle kunna öka flexibiliteten i medelsanvändningen.

Höjning av infrastrukturens standard som en följd av ändrade behov eller teknikutveckling bör ske fortlöpande och i samband med förnyelse av system som nått sin livslängd. Många system har livslängd på åtskilliga decennier, broar t.ex. 120 år. Det är därför viktigt att använda framåtsyftande standarder så att förnyade system kan utgöra effektiva länkar i det totala nätverket under lång tid. Tågoperatörerna anser att målstandard bör anges i planen, och de bör för högt utnyttjade länkar motsvara Öresundsstandard eller högre: 1000 m, C, P/C 450, 25 ton, 8.3 ton/m, (10 ‰), (120 km/h). Högre standard, såsom 30 ton och 10 ton/m, bör utredas för stora godsflöden inrikes, t.ex. till och från de viktigare hamnarna och till och från Norge. Ett exempel på detta är Malmbanan, men effekterna i fler stråk bör utredas, t.ex. Norrland – Göteborg, Bergslagen – Göteborg, Bergslagen – Gävle och Bergslagen – Oxelösund. Utökning av lastprofil bör i många fall samordnas med planerade kontaktledningsarbeten och höjning av bärighet samordnas med spårbyten.

8. Nya stambanor

Regeringen har i direktiven pekat ut vissa sträckor som prioriterade såvitt avser byggandet av nya stambanor. Dessa är Ostlänken (Järna–Linköping) och Lund–Hässleholm som ska byggstartas under planperioden. Trafikverket föreslår att sträckorna Linköping–Tranås/Aneby och Göteborg–Borås därefter prioriteras för utbyggnad. Båda är sträckor med omfattande pendling, som i dag huvudsakligen sker med bil och buss. Nästkommande del föreslås bli sträckan Tranås/Aneby–Jönköping. Ytterligare studier bör genomföras för att kunna ta ställning till vilken av sträckorna Jönköping–Borås eller Jönköping–Hässleholm som ska komma närmast. Standarden på respektive delsträcka anpassas så att största möjliga effekter erhålls från satsade medel.

Ostlänken planeras för byggstart i början av planperioden. Trafikverket föreslår nu att Ostlänken dimensioneras för hastigheten 250 km/tim och med ballasterat spår, eftersom nyttan med en högre hastighet är begränsad med den systemdesign, inklusive stationslösningar, som varit en utgångspunkt för planeringen.

Trafikverket konstaterar att en anslagsfinansierad utbyggnad av höghastighetsjärnvägen kommer att ta lång tid. Därför föreslår Trafikverket att höghastighetsjärnvägen dimensioneras för persontrafik i hastigheten 250 km/tim och med ballasterat spår. Dimensionering för högre hastighet än så skulle enligt Trafikverket medföra högre kostnader som är svåra att motivera, eftersom den högre hastigheten inte bedöms kunna nyttjas fullt ut förrän långt fram i tiden. Man bedömer att det inte är sannolikt att tågoperatörerna kommer att kunna motivera investeringar i dyra höghastighetståg förrän längre sammanhängande sträckor kan trafikeras i högre hastigheter. Precis som Trafikverket noterar kommer den något lägre byggkostnaden för ballasterat spår medföra avsevärt högre underhållskostnader med en betydligt högre livscykelkostnad som resultat. Redan efter ca 20 år överskrider livscykelkostnaden för ballasterat spår alternativet. Dessutom kommer tiden i spåret som krävs för underhåll att öka betydligt. Periodvis kommer inte de planerade nattliga underhållsfönstren att räcka till med stora störningar i trafiken som följd. Tågoperatörerna bedömer det som ytterst tveksamt att välja en lösning som medvetet ökar både de framtida kostnaderna och störningarna.

Trafikverket framförde i inriktningsunderlaget att en kraftigt ökad finansiering, till exempel genom lån, skulle möjliggöra en snabbare utbyggnad. Därmed skulle nyttor i form av ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet kunna realiseras snabbare. Detta skulle i sin tur kunna motivera en högre hastighet.

Höghastighetssatsningen enligt Trafikverkets förslag är alltså begränsat av ramen och direktiven. Det förefaller nu endast bli en etappvis utbyggnad med hastigheter upp till 250 km/h vilket tyder på en politisk låsning i frågan. I dessa tider med hög befolkningsökning är de direkta riskerna med en 70-årig projekttid påtagliga – låg samhällsekonomisk vinst och uteblivna investeringar i bostäder och tåg – och innebär i förlängningen att befintliga stambanor kommer behöva klara ökande kapacitet under flera årtionden. Branschföreningen anser att den politiska låsningen måste kunna brytas. Vi konstaterar därför att förslaget till Nationell plan i princip innefattar en välkommen uppgradering av existerande järnvägssystem, men den stora och helt nödvändiga framtidssatsningen saknas.

Till följd av valet att satsa på 250 km/h och förslaget till utrullningstakt blir Ostlänken klar tidigast 2033 och den är endast finansierad till 60 procent inom planperioden. Enligt Tågoperatörernas uppfattning är det ett stort problem med anslagsfinansiering eftersom det kommer att ta lång tid med utbyggnaden av hela systemet. Det finns då inte skäl att anskaffa fordon för de högre hastigheterna förrän långt senare. Enligt Tågoperatörernas kalkyler blir det ca 20 minuters besparing med 320 km/tim till Göteborg och närmare 30 minuter till Malmö. Skillnaderna i restider skulle innebära en betydligt försämrad konkurrenskraft för höghastighetstågen och därmed en ökad belastning på miljön med flygtransporter.

Det enda sättet att realisera nya stambanor blir att ge utrymme för alternativ separat finansiering. Det finns stora kommersiella värden och betalningsförmåga utmed tänkt dragning som inte finns på andra ställen i järnvägssystemet. Vi bedömer att man kan tidigarelägga projektet genom alternativ finansiering och regional finansiering, dvs storstadslösningar som tar hänsyn till markvärden genom kommuners medfinansiering. En

synpunkt att överväga är att om det inte blir en garanti för trafiken kommer kanske operatörerna inte investera i relevanta fordon.

En blocköverskridande politisk överenskommelse är nödvändig. Att döma av de politiska besked som lämnats under hösten 2017 finns en stabil riksdagsmajoritet för en satsning. Stockholm-Oslo via Örebro-Kristinehamn (ej Hallsberg-Karlstad) bör läggas till för helheten i höghastighetssystemet och lämpar sig väl för separat finansiering. I tillägg till den nationella planens satsningar på ett uppgraderat system måste alltså ett höghastighetsprojekt – hastigheter om 320 km/h eller högre – med tempo i utbyggnaden framtidssäkra Sveriges behov av transporter. Vi har ett tillräckligt befolkningsunderlag i södra delen av landet där det dessutom råder hög befolkningstillväxt och ökande behov av arbetspendling är faktum. Höghastighetsprojektet bör därför ligga i ett separat bolag – skilt från Trafikverket – med finansiering skild från anslagsfinansiering, t ex genom upplåning via Riksgälden. Det finns en faktisk blocköverskridande majoritet i riksdagen med tre partier för att satsa och ge projektet hög prioritet.

Det skulle vara att föredra att bygga höghastighetsbanor med obruten hög hastighet även från Stockholm C och i städerna. Så ser det inte ut nu. Enligt Tågoperatörernas bedömning skulle högre hastigheter återbetala sig under relativt kort tid både ur miljö- och finansieringshänseende. Tågoperatörerna förordar därför att hela höghastighetssystemet byggs ut samtidigt med målsättningen att hela systemet står färdigt för ett samtida öppnande 2030-2035.

Såvitt avser anslutning av flygplatser (Arlanda, Skavsta, Landvetter) anser vi att det bör ske till huvudlinjen via bibanor. Höghastighetsatsning Stockholm-Oslo via Örebro-Kristinehamn (ej Hallsberg- Karlstad) bör läggas till för helheten i systemet.

9. Hållbara stadsmiljöer

Nuvarande satsning på stadsmiljöavtal sjösattes hösten 2015. Fram till halvårsskiftet 2017 har fyra ansökningsomgångar genomförts där det fattats beslut om stöd till kommuner och landsting för investeringar i kollektivtrafik. Nu omfattar stödet också satsningar på cykling. Syftet med stadsmiljöavtalen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykel.

I Sverigeförhandlingens uppdrag ingår att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Sveriges tre storstadsregioner Stockholm, Göteborg och Skåne. Under första halvåret 2017 har Sverigeförhandlingen tecknat överenskommelser med flera kommuner och landsting om satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder med statlig medfinansiering samt omfattande åtaganden om bostadsbyggande.

Tågoperatörerna välkomnar de riktade satsningarna på hållbara stadsmiljöer och Sverigeförhandlingens arbete för ökad kollektivtrafik och underlättande av byte mellan trafikslag för att maximera hållbarheten i vårt resande. Tågoperatörerna anser att de satsningar som nu sker inte är tillräckliga, mer skulle behöva göras för att främja hållbara stadsmiljöer. Kollektivtrafik och även gång- och cykeltrafik behöver stärkas. Flera kommuner vill idag bygga ut den spårbundna kollektivtrafiken, vilket i dagsläget endast möjliggörs genom bidrag från staten. De nuvarande satsningarna på stadsmiljöavtalen saknar resurser till dessa ändamål.

Ofta glöms den så kallade citylogistiken bort. Om en transport för godstrafik från leverantör till kund ska fungera bör alla delar i transporten fungera. För att godstransporter på järnväg ska vara konkurrenskraftiga behövs en satsning på anslutande citylogistik. Tågoperatörerna saknar detta område i planen och bedömer att det finns möjlighet att utöka satsningar kring detta inom stadsmiljöavtalen

Den urbaniserade staden och regionen behöver varuförsörjas med högsta tänkbara yteffektivitet. För att det ska lyckas behöver åtgärder inom det nationella järnvägsnätet ske i samklang med de regionala motsvarigheterna. Det gäller både infrastrukturens skick som dess tillgänglighet. För en fungerande, hållbar varuförsörjning och citylogistik bör Trafikverket få i uppdrag att tillsammans med marknadens aktörer och regioner/kommuner modernisera och anpassa infrastruktur och regelverk i syfte att vara en framåtblickande, utvecklande aktör. Det kan i förlängningen även handla om att ändra prioritetsordningen avseende olika tåg vid vissa tider och platser, anpassa regelverk om buller från distributionsbilar och utveckling av omlastningsnoder, etc.

10. Minskad miljö- och klimatpåverkan

Klarar vi klimatmålen?

Riksdagen har antagit målet att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom flyg) med minst 70 procent till 2030, jämfört med 2010. För att åstadkomma detta krävs en kombination av åtgärder och styrmedel som främjar energieffektivisering och elektrifiering samt en ökad andel biodrivmedel. Även samhällsplanering och infrastrukturinvesteringar krävs för att stimulera medborgare och näringsliv att använda mindre miljöbelastande trafikslag.

Enligt Trafikverket rör alltså de viktigaste åtgärderna fordon, bränslet och den samlade efterfrågan. Infrastrukturen i sig har en begränsad roll för omställningen, men är mycket viktig för att bibehålla tillgänglighet i ett klimatneutralt transportsystem. Förslagen till åtgärder i denna plan bidrar därför till klimatomställningen genom att i huvudsak enbart föreslå infrastruktursatsningar som passar in i ett transportsystem som har ställt om och nått klimatmålen samt genom att bygga och underhålla infrastruktur med så liten klimatpåverkan som möjligt.

I ett transportsystem som har ställt om och nått klimatmålen kan trafiken med bil och lastbil antas ha minskat jämfört både med prognosen och volymen i dag. Därför genomförs känslighetsanalyser för varje större projekt för att undersöka hur samhällsnyttan för projektet påverkas om trafiken skulle minska. Projekt vars lönsamhet kraftigt skulle sänkas om trafiken skulle minska, måste i så fall motiveras utifrån andra aspekter. Trafikverket har i planförslaget inga nya förslag på större investeringar i väginfrastrukturen för ökad kapacitet, utöver de som beslutats i tidigare planer. Planförslaget innehåller ett fåtal namngivna investeringsprojekt som vid analyser har visat sig bli olönsamma vid en oförändrad eller minskad trafikmängd. Att dessa ändå har prioriterats motiveras av att de exempelvis åtgärdar betydande brister i trafiksäkerhet på viktiga stråk.

Med en kombination av styrmedel, samhällsplanering och infrastrukturinvesteringar kan medborgare och näringsliv stimuleras att använda mindre miljöbelastande trafikslag. Förslaget till Nationell plan lägger en tyngdpunkt på underhåll och investeringar i järnväg, vilket är positivt för klimatomställningen. De större järnvägsinvesteringarna bidrar förstås till

minskad klimatpåverkan, även om det tar tid: vissa av de positiva effekterna kommer att märkas först efter 2030 pga att satsningarna ligger sent eller valet att genomföra en stegvis utbyggnad av höghastighetsbanan. Att utsläppen från transportsektorn måste minska betydligt snabbare än hittills för att klara klimatmålen är regeringens egen bedömning. Det uttalade målet är att Sverige ska vara ett föregångsland i miljö- och klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

Med Nationella planen får klimatambitionerna substans genom omfattande infrastruktursatsningar, men för ökad måluppfyllelse till 2030 behövs ännu mer kraftfulla infrastruktursatsningar i närtid och styrmedel som stimulerar överflyttning av transportarbete från väg till järnväg och sjöfart. I det perspektivet riskerar den – på papperet – höga prioriteringen av klimatagendan, med delmålet att flytta transportarbete från väg till järnväg, att inte på kort sikt leda till politiskt önskade effekter. Det är förvånande med tanke på målen om transportsektorns bidrag till fossilfrihet som så tydligt anges i Klimatlagen som träder i kraft 2018.

För att åstadkomma minskad klimatpåverkan från transportsystemet krävs utöver de infrastruktursatsningar som presenteras i planen även styrmedel och åtgärder som främjar energieffektivisering, elektrifiering, ökad användning av biodrivmedel samt ett transporteffektivt samhälle. Det handlar här främst om åtgärder och styrmedel som ligger utanför den Nationella planen, såsom bindande koldioxidkrav, eco-bonus på sjöfart miljökompensation riktad till järnvägsföretag.

Transportpolitiken måste utgå från klimatutmaningen och våga styra utvecklingen utifrån den och Tågoperatörerna ser positivt på användandet av styrmedel för att uppnå de uppsatta målen. Vi emotser därför en ökad konkretiseringsgrad av åtgärder och styrmedel för överflytt av transportarbete från väg till järnväg. Text borde miljökompensation för banavgifter på godssidan införas skyndsamt enligt Trafikverkets förslag och ”Klimatklivet” är lovvärt för att öka takten i klimatomställningen.

Dagens transportsystem saknar – i viss utsträckning – de förutsättningar som krävs för att möjliggöra en större växling mot hållbara transporter. Ett exempel från beräkningar vi låtit utföra för att visa på utmaningarna: för att svälja hela den drygt 50-procentiga ökningen av godsvolymer fram till 2030 krävs att sjöfart och järnväg mångdubblar sin kapacitet med ca 4,5 gånger från dagens.

Buller från godsvagnar

Enligt Trafikverket visar uppskattningar att över två miljoner människor är utsatta för buller från väg- eller järnvägstrafik i sin bostadsmiljö. Höga bullernivåer medför negativa effekter på hälsan. Planförslaget innehåller åtgärder som syftar till att åstadkomma en bättre livsmiljö och hälsa för de boende längs befintlig statlig infrastruktur som är mest utsatta för buller och vibrationer och till att uppnå de långsiktiga målen. Exempel på åtgärder är bullerdämpande beläggning på vägar, räls slipning på järnvägar, bullerdämpande skärmar och vallar, förbättrad ljud dämpning i fasader och bullerskyddade uteplatser. Förslaget på 2,8 miljarder kronor innebär en ökad åtgärdsvolym, och möjliggör ett än mer systematiskt arbete för att så tidigt som möjligt uppnå en bättre måluppfyllelse.

Buller utgör järnvägens enda kvarvarande externa belastning. För närvarande pågår revision av regelverk för begränsning av buller som innebär att befintliga fordon med

gjutjärnsbromsblock inom några få år måste genomgå byte till kompositbromsblock. Bakgrunden är att Schweiz och Tyskland redan står i begrepp att införa nationella krav om bullerminskande bromsblock. Dessvärre är lagförslaget i nuvarande tappning ännu mycket oklart och säkerhetsfrågan i nordiska vinterförhållanden dåligt omhändertagen. Sverige, genom Transportstyrelsen, och Polen ska dock genomföra fördjupade utredningar om effekter av ändringarna. Hur regleringen slutligen kommer att se ut blir kritiskt för godsoperatörer och transportköpare både ur trafiksäkerhets- och kostnadsperspektiv. Tågoperatörerna förutsätter att regleringen inte kommer att få negativ inverkan på trafiksäkerheten och utgår från att offentligt stöd utgår motsvarande kostnaderna för ombyggnation och för ökat underhåll av vagnsflottan. Sådana medel bör tas från de besparingar som Trafikverket gör genom att behoven av investeringar i bullerskydd minskar utmed den svenska järnvägen.

Slitage och mikroplaster

Trots mycket pågående forskning finns det fortfarande stora kunskapsluckor om mikroplasternas förekomst och påverkan i miljön. Trafikverket konstaterar i sitt remissvar gällande Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdrag om källor till mikroplaster och förslag på åtgärder för minskade utsläpp i Sverige att kunskapsuppbyggnad om spridningsvägar och åtgärder för att minska spridningen av mikroplaster är motiverat. Dessvärre saknas därför idag en sammanvägning av den klimatbelastning som sker till följd av utsläpp räknat i CO₂-ekvivalenter och övrig miljöbelastning, t ex gummi/mikroplaster och asfaltsrester från vägtrafiken. Inom EU arbetas för närvarande på en ”Strategy on Plastics in a Circular Economy” där just utsläpp från däckslitage anges som en av huvudkällorna. Av Naturvårdsverkets Rapport 6772 – ”Mikroplaster” framgår att den enskilt största källan till utsläpp av mikroplaster är slitage från fordonsdäck. Ungefär 8.190 ton mikroplast per år beräknas komma ifrån vägtrafiken enligt Naturvårdsverkets rapport, varav cirka 7.670 ton kommer från däckslitage. Mikroplasterna anses även bära med sig kolväten i naturen.

För närvarande saknas planer för minskning av utsläpp av mikroplaster och utsläppen är inte prissatta som externa kostnader i relevanta kalkyler. Vi behöver få klarhet i vad den externa kostnaden är som då bör internaliseras på ett eller annat sätt. VTI har regeringsuppdrag att kartlägga transportslagens externa kostnader och det är vår rekommendation att även emissioner av mikroplaster borde kartläggas i det arbetet.

Införandet av en avståndsbaserad vägslitageskatt har debatterats under året. Tågoperatörerna är som nämnts positiva styrmedel som stimulerar överflyttning av transportarbete från väg till järnväg och sjöfart, även om vi i grunden ser mer positivt på styrmedel som gör tågtrafiken mer kostnadseffektiv för slutkunden. Med hänsyn till den debatt som förevarit under året upplever vi det som en stor brist att förslaget till Nationell plan inte beaktar de effekter på de behov av infrastruktursatsningar som en vägslitageavgift får antas ha.

Vi saknar ett systemövergripande tänk kring dessa frågor eftersom vägslitaget faktiskt påverkar underhållsinsatserna under den Nationella planen.

11. Informations- och kunskapshöjande insatser

Trafikverket ska i enlighet med uppdraget att ta fram förslag till nationell plan föreslå sådana insatser av typen informations- och kunskapshöjande åtgärder, som inte tydligt anknyter till Trafikverkets uppdrag men som ändå kan vara motiverade att genomföra.

Såvitt avser omställning av transportsektorn till fossilfrihet har Trafikverket, tillsammans med fem andra myndigheter, haft i uppdrag att ta fram en strategisk plan för omställning till en fossilfri transportsektor (kallad ”SOFT”). Med utgångspunkt från Tågoperatörernas intressen nämner den strategiska planen överflyttning av transportarbete från väg som ett delmål men den saknar dessvärre konkreta planer och aktiviteter.

Tågoperatörerna anser inte att det räcker med de spridda målstadganden om överflyttning som presenteras i den strategiska planen och endast en konkret punkt om införande av miljökompensation (som vi vet planeras för närvarande). Vi upplever att det genomgående i strategiska planer som SOFT finns en kraftig slagsida mot att identifiera balanserade åtgärder inom vägtrafiken men att konkretiseringsgraden om hur intermodalitet och sammodalitet ska genomföras nästan helt lyser med sin frånvaro.

Inom ramen för samverkansprogrammet ”Nästa generations resor och transporter” tas f n en handlingsplan fram för kombinerad mobilitet, där Trafikverket ska kunna genomföra informations- och kunskaphöjande åtgärder för att minska tiden till marknadsintroduktion av tjänster för kombinerad mobilitet. Därtill vill Trafikverket utveckla en plattform för öppen kollektivtrafikdata, vilket bedöms vara en förutsättning för att utveckla kombinerade mobilitetstjänster. En handlingsplan har tagits fram inom projektet ”Kraftsamling för öppen trafikdata”. Den Nationella planen innehåller förslag till finansiering av en nationell plattform för all statisk och dynamisk kollektivtrafikdata. Vi bedömer dessa initiativ som lovvärda.

12. De samhällsekonomiska kalkylerna måste breddas och utvecklas

I dag används de transportpolitiska målen som en ledstjärna för hur vi ska utveckla transportsystemet. Övergripande gäller att transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt lönsamt och långsiktigt hållbart. För att kvantifiera och värdera hur väl vägar och järnvägar uppfyller målen används prognosmodeller och samhällsekonomiska kalkyler. Det finns tyvärr stora begränsningar i vad modellerna klarar av. Till att börja med är transportmodellerna skattade på kända beteenden och värderingar. Den utveckling som värderas högst blir då den som stärker de strukturer vi redan omger oss med. Att ”räkna hem” en större utbyggnad där vi ges robusta förutsättningar och/eller nya alternativ för hur vi kan resa eller transportera gods blir därför svårt.

Det finns brister i de samhällsekonomiska kalkyler som används i dag inför beslut om infrastrukturinvesteringar. Alla relevanta nyttor finns inte med de samhällsekonomiska kalkylerna. Detta 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 breddas och utvecklas så att de tar hänsyn till relevanta samhällsekonomiska och klimatmässiga värden inom godstransportsystemet. Bristerna finns dels i samhällsekonomiska kalkyler som används i dag och dels i att man har ett allt för snävt synsätt dagens samhällsekonomiska kalkyler.

Enligt det traditionella sättet att mäta är järnvägsutbyggnad i allmänhet och höghastighetsjärnvägen i synnerhet olönsam. Dessvärre missar snäva analyser den samhällsutveckling som stora infrastrukturprojekt ger. Vi anser därför – liksom bland andra Sverigeförhandlingen – att ett bredare synsätt än i dag måste användas när framtida infrastrukturprojekts nytta bedöms.

Nya järnvägssatsningar skapar inte bara mer kapacitet i järnvägssystemet. Det handlar om större frihet i val av transportsätt, oavhängigt lokalisering av verksamheten, bostad eller arbete. Järnvägen har stor betydelse för att knyta Europas städer närmare varandra. Det är så vi kan stärka ekonomisk tillväxt och integration. Urbaniseringsprocesser pågår överallt på alla geografiska nivåer. Pendling är en central regional utvecklingsfaktor. Studier visar att pendlingsviljan är hög så länge restiderna kan hållas under en timme. Hur omfattande regionförstoringseffekterna kan bli beror på hur stora arbetsmarknadsregioner som kan växa fram. Att knyta samman landets växande städer med varandra är att stärka dem och därmed Sveriges internationella konkurrenskraft och välfärd.

VTI har för några år sedan i rapporten ”Godstransporter och samhällsekonomiska kalkyler” analyserat nyttan av väl fungerande godstransporter och hur dessa hanteras i samhällsekonomiska kalkyler i den svenska infrastrukturplaneringen. I rapporten konstaterades ”att dagens tillämpning av samhällsekonomiska kalkyler uppvisar brister gällande godstransporter”. Problemet kvarstår nu även flera år efter att rapporten släpptes, men består i att alla relevanta nyttor, som förbättrad tillförlitlighet, inte inkluderas på ett adekvat sätt. Mer generellt saknas information om effektsamband, dvs hur olika investeringar påverkar tidsåtgången, transporternas tillförlitlighet och transportkostnaderna. Dessutom saknas transparent information om prognosticerade transportvolymerna. Detta innebär att de slutgiltiga resultaten är svåra att granska.

Det finns en mängd relevanta effekter som inte räknas in i dagens samhällsekonomiska kalkyler, som effekter på den regionala tillväxten, arbetsmarknaden (övergripande och på olika delarbetsmarknader), användning av befintligt realkapital, bostadsmarknaden, möjligheterna att studera och kompetensförsörjningen. Dessa effekter kan beräknas och användas vid analys av den samhällsekonomiska nyttan av olika åtgärder. När konsultföretag gör samhällsekonomiska beräkningar gör de både den traditionella kalkylen och praktiska studier kring hur arbets- och bostadsmarknaden samt hur möjligheterna att studera påverkas kring det stråk som planeras. De inleder med en bred analys av vilka konsekvenser som investeringen får på arbetsmarknaden, kompetensförsörjningen osv. Därefter gör de traditionella samhällsekonomiska beräkningar och beräkningar av effekterna på arbetsmarknaden, den regionala tillväxten osv. Detaljnivån i prognoserna har visat sig vara hållfasta och i de flesta fall har den typen av kalkyl stämt väl med det verkliga utfallet i efterhand. Tågoperatörerna anser därför att det behövs ett bredare och mer fördjupat synsätt när det gäller samhällsekonomiska beräkningar där alla relevanta effekter ingår, liksom en översyn och utveckling av hur de samhällsekonomiska kalkylerna används som beslutsunderlag.

Tågoperatörerna anser mot denna bakgrund att de samhällsekonomiska analyserna måste utvecklas och att inte minst godstransporter på järnväg måste få en rättvisande värdering.

13. Forskning, innovation och digitalisering

Alla branscher påverkas idag av den ökande digitaliseringen och många branscher kommer att i grunden revolutioneras under det närmsta decenniet. Digitaliseringen kommer att på ett omvälvande sätt att både förändra affärsmodeller och effektivisera processer. Transportbranschen är en av de branscher som utvecklats relativt sett mindre avseende nyttjandet av informationsteknologi. Den moderna teknikens möjligheter inom datafångst, hantering av stora datavolymer (big data) och analysverktyg är egentligen idealisk för den komplexa godstransportverksamheten. Det står klart att tillgänglig information måste nyttjas bättre och

mer resurser måste satsas på att fånga ytterligare information för att dels utveckla affärerna, dels skapa effektiva verksamhetsstöd.

Järnvägen är en viktig resurs för Sverige. Persontrafiken via järnvägsnätet har stadigt ökat sedan 1990-talet, konkurrensen har ökat, och järnvägen ses som ett konkurrenskraftigt och hållbart trafikslag för godstransporter. Järnvägen har dock brottats med utmaningar, kring exempelvis kapacitetsutnyttjande, punktlighet, robusthet, eftersatt underhåll och bristande kontroll av anläggningens funktionalitet.

De finansiella satsningarna på järnvägsområdet är omfattande. För att dessa satsningar ska ge så bra effekt som möjligt behövs forskning och innovationer som medför en mera effektiv hantering av befintlig infrastruktur, för att lösa problemen med bristande kapacitetsutnyttjande, punktlighet och robusthet. Ny kunskap och nya innovationer, inom exempelvis konstruktion, byggande, drift, underhåll, ekonomi, planering, reglering och organisation, är också avgörande för att säkra en framtidssäker och effektiv anläggning av ny infrastruktur.

Det finns således stora behov av koordinerade innovations- och forskningssatsningar som skapar möjligheter att bygga upp och vidmakthålla kritiska forskningsmassor, generera ny kunskap och säkra kompetensförsörjningen på järnvägsområdet.

Anslagen till FoI behöver ökas och Trafikverket föreslår att 8 miljarder kronor avsätts för forskning, utveckling, innovation och demonstration (FoI) under perioden 2018-2029. Detta motsvarar drygt en procent av den ekonomiska ramen på 622 miljarder kr. Tågoperatörerna anser att statens anslag till forskning inom transportsektorn är låga jämfört med FoI-investeringarna på andra teknik- och kapitalintensiva branscher och att statens FoI-anslag på transportområdet bör öka under planperioden.

Vi anser att forsknings- och utvecklingsprogram bör innefatta de satsningar på innovation och forskning som på bästa sätt kan medverka till att (1) stärka det svenska järnvägssystemets funktion, samhälls- och kundnytta, (2) skapa förutsättningar för att planerade investeringar och satsningar ger största möjliga samhällsnytta och effektivt bidrar till att de transportpolitiska målen nås, och (3) utveckla svensk järnvägskompetens och järnvägssektor, såväl tekniskt som operativt, med ambitionen att skapa en svensk företagsverksamhet i världsklass.

Vi ser en stor potential för det svenska järnvägssystemet under de närmaste årtiondena och har en vision om ett mera innovativt järnvägssystem. Med tillräckliga satsningar på infrastruktur, innovation och forskning idag, ser vi att järnvägen kommer att fungera som en motor för att Sverige år 2050 ska vara ett land där transportsystemet är fossilfritt och högteknologiskt, och där avstånden mellan människor, jobb och bostäder är korta.

För att nå framgång krävs kraftfulla forsknings- och innovationssatsningar kring effektiv användning av existerande infrastruktur och effektiv utbyggnad av ny infrastruktur, effektiv användning och utveckling av tekniska system, utveckling och hantering av ett effektivt transportsystem som möter samhällets behov, och det finns dessutom stora behov av en forsknings- och innovationsbaserad kompetenssatsning.

FoI-behov kopplat till infrastrukturfrågor

- Efterfrågeanalyser vid utbyggnad av kapacitet
- FoI som understödjer effektivt underhåll av infrastruktur och fordon, kartläggning av infrastrukturens status och livslängd, samt analyser av anläggningens/nätets funktionalitet och av störningars orsak och spridning
- Analyser och uppföljningar av järnvägens kostnader, inklusive benchmarking
- Ökade insatser kring FoI om upphandling – ökad integration mellan juridik, teknik och ekonomi
- Ökad kunskap om elförsörjning, inklusive energieffektivitet, i det framtida järnvägssystemet
- Ökade insatser kring FoI om nyanläggning – kopplat till planering, ekonomi, byggande och teknik
- FoI kring utveckling av samverkan, kring t.ex. kapacitet, inom järnvägsbranschen
- Ökade insatser kring utveckling och användning av system som kopplar till infrastruktur, t.ex. system för ökad redundans och resiliens
- FoI kring samverkan fordon – bana

FoI-behov kopplat till tekniska system

- FoI kring de möjligheter som digitaliseringen skapar – t.ex. i form av prediktivt underhåll, fordonsbaserad datafångst, virtuell homologering och utveckling av nya applikationer och bättre system för realtidsinformation
- FoI kring de utmaningar som teknikutvecklingen medför, kopplat till exempelvis säkerhet och integritet
- FoI kring införandet av tekniska system – t.ex. i gränssnittet människa – teknik
- FoI kring utveckling av nya metoder för planering och uppföljning av tågtrafik, inklusive ökad automatisering

FoI-behov som kopplar till ett effektivt transportsystem

- FoI kring effektiva flöden och bytespunkter
- FoI kring marknadens funktionssätt i bred bemärkelse – avseende t.ex. organisation, styrning, effektivitet och finansiering – i koppling till bl.a. större regioner och närhet mellan människor, företag och bostäder
- Ökad kunskap om de faktorer som påverkar trafikslagsval för passagerare och godsköpare
- Utvecklade samhällsekonomiska modeller och prognoser
- Fler uppföljningar och efterhandsanalyser, t.ex. för att få mer kunskap om vilka typer av underhållskontrakt som fungerar bra
- FoI kring värderingar av restid och punktlighet
- FoI ur ett human-teknologiskt och beteendevetenskapligt perspektiv, t.ex. kring resenärers upplevelser och säkerhetsfrågor

Innovations- och forskningsbaserade kompetenssatsningar

- Kunskap om äldre system behöver ersättas med kunskap om nya system, för att underlätta en mera effektiv och modern verksamhet
- Samlade, långsiktiga satsningar på forskningsmiljöer behövs för att säkerställa att uppbyggd kompetens tas till vara och kommer branschen till fortsatt nytta

- Kompetenssatsningen behöver ta sikte på branschens konkreta och praktiska behov
- Ökad kunskap är nödvändig för att säkerställa upphandling som kan tillgodogöra sig modern teknik och framtida system
- Konkreta behov av fler signaltekniker och lokförare

Vi är positiva till de av Trafikverket föreslagna prioriteringar under planperioden för områden inom forskning och innovation:

- omställningen till ett fossilfritt transportsystem
- robust och säker infrastruktur i det digitaliserade samhället
- ett effektivt och sammanhållet transportsystem för näringsliv och medborgare
- ett jämställt och inkluderande transportsystem för land och stad

Vi instämmer i att det handlar om att utveckla mer kostnadseffektiva och smarta metoder för underhåll av infrastruktur kopplat till digitaliseringen och mer kunskap om interaktionen mellan individen och de automatiserade systemen. De första stegen mot digitaliserad trafikledning har tagits men det behövs mer kunskap om digitalisering i alla trafikslag, samt i ett sammanhållet transportsystem.

Vi bedömer också att uppkopplade, automatiserade och elektrifierade vägfordon kombinerat med mobilitetstjänster har potential att radikalt förändra vägtransporterna. Men val av bränsle löser inte trängselproblematiken.

Inom järnvägsområdet är fordonen i dag uppkopplade via tågradiosystemet GSM-R, som även är en viktig del i signalsystemet ERTMS. Det pågår ett arbete med att utveckla och specificera ett system som kommer att ersätta GSM-R och innehålla betydligt fler funktioner. Tågoperatörerna ser positivt att ERTMS utvecklas till att nå den miniminivå som utlovades redan 2007.

Vi är positiva till att ERTMS-systemet ska implementeras förutsatt att det finansieras. Vi förutsätter att det redan finns moderna versioner av ERTMS. Tågoperatörerna ställer sig skeptiska till att Trafikverket deltar i utvecklandet av modernare versioner som möjliggör körning av tåg med kortare mellanrum mellan tågen och därmed ökad kapacitet i järnvägsnätet. Detta torde inte vara realistiskt att nå inom planperioden.

Vi stödjer utvecklingsmålet är att tågtrafiken delvis ska bli automatiserad, En mer objektiv bild av anläggningens status, genom tillgång till större datamängder från anläggningen och fordon, ger nya möjligheter i entreprenadupphandlingar.

Ökad tillgång till data i olika former innebär nya möjligheter att få en gemensam bild av nuläge, behov, brister och lösningsförslag som höjer förmågan att planera, vidmakthålla, bygga och trafikleda transportsystemet utifrån en balans mellan miljöhänsyn, trafiksäkerhet och framkomlighet.

Det är positivt att åtgärdsförslagen utgår från Trafikverkets målsättning att använda digitaliseringens möjligheter som en naturlig del i verksamheten, för att skapa kundnytta, effektivitet och ett hållbart transportsystem.

Tågoperatörerna är positiva till att ett systemstöd och nya arbetsätt etableras för att skapa förutsättningar för en fungerande hantering av information om väg-, järnväg- och it-infrastruktur.

Vi vill avsluta med några kommentarer kopplade till en av de utpekade samhällsutmaningarna i den Nationella planen nämligen att ”främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart”. Som sägs i en underliggande bilaga till förslaget till Nationell plan är en av de största utmaningarna för det svenska transportsystemet att tillgodose det ökade behovet av transporter, samtidigt som transportpolitiska och andra relevanta samhällsmål ska uppnås. Sverige måste ställa om till ett säkert och hållbart transportsystem där transporterna är fossilfria. Det konstateras också att ”det räcker inte med att göra det vi hittills gjort fast mer effektivt utan det krävs mer eller mindre ett paradigmskifte”. Mot denna bakgrund är det anmärkningsvärt att så lite skrivs om hur det kapacitetseffektiva, säkra och minst miljöpåverkande trafikslaget – järnvägen – ska kunna spela en större roll i det svenska transportsystemet. Till exempel nämns inte behovet av forskningsrelaterade initiativ för överflyttning från väg till järnväg. Istället återfinns en mycket allmän formulering om att det ”för samtliga miljöfrågor behövs mer kunskap kring vilka styrmedel och incitament som skulle driva på miljöriktiga val såväl hos producenter som konsumenter”. Järnvägens relativa fördelar lyfts inte fram utan istället sägs det att ”i alla trafikslagen behövs mer kunskap kring hur CO2-utsläppen kan minskas”.

I bilagan om FoI till förslaget till Nationell plan poängteras också att ett ”deltagande i europeiska och internationella program är viktigt för att hämta hem kunskap från andra länder, få utväxling på de nationella forskningsmedlen” m.m. och vidare att ”alla trafikslag påverkas i stor utsträckning av internationella regelverk och standarder. Det är därför viktigt att Sverige deltar i internationella forskningsprogram för att framhäva våra unika kompetenser och förutsättningar samt vara förberedda för kommande implementeringskrav”. I detta sammanhang hade det varit på sin plats att i planen redogöra närmare för Trafikverkets engagemang i Shift2Rail och hur de nationella forskningsmedlen förhåller sig till detta under planperioden. Shift2Rail nämns i princip inte alls, vare sig i huvudtexten till den Nationella planen eller i FoI-bilagan.

14. Förutsättningarna för näringslivets transporter

Inledning

Näringslivet är primär köpare av godstransporttjänster. Vi vet att näringslivets aktörer köper upp transporttjänster i första hand baserat på i vilken utsträckning respektive trafikslag och tjänst motsvarar deras behov och krav på effektiv logistik (attraktivitet och konkurrenskraft). I andra hand väger transportköpare in eventuella samhällsnyttor, såsom klimatanpassning. I den utsträckning samhället vill skapa ett annat beteende kan detta ske antingen genom reglerande lagar eller genom ekonomiska straff/incitament. En viktig del i förändringsarbetet är att förstå konsekvenserna av olika åtgärder inom de olika målområden som finns för en verksamhet. I det svenska godstransportsystemet finns fem olika målområden som påverkar attraktivitet och konkurrenskraft för samtliga trafikslag:

- Kapacitet
- Tillförlitlighet
- Tillgänglighet
- Kostnadseffektivitet
- Klimatanpassning

Ansvar för utvecklingen av järnvägens godstrafiksystem är oklart och dessutom fördelat på flera aktörer.

Tågoperatörerna anser att grunden för en effektiv infrastruktur i samhället är att den uppfyller nyttjarnas behov på ett kostnadseffektivt sätt. Om samhället inte tillhandahåller ett effektivt godstrafiksystem så kommer näringslivet att antingen tappa i konkurrenskraft eller ta egna initiativ avseende sina transportstrategier. Exempelvis begränsar det fragmenterade systemet av noder för omlastning mellan trafiklagen järnvägens konkurrenskraft.

I första hand bör infrastruktursatsningar inom järnvägen handla om att bygga bort begränsningar i nätet samt att effektivisera delar som är otidsenliga och otillräckliga. Kombitrafiken utgör en nyckelfaktor för ett effektivt järnvägssystem eftersom merparten av det gods som inte utgör systemtåg (och till viss del även vagnslast) också kan trafikeras genom vägnätet. I bristen på helhetsansvar för ett nationellt samordnat system med omlastningsnoder (hamnar och terminaler) har lokala intressen, såsom kommuner och företag, kunnat styra placeringen av omlastningsnoder, utan att ta hänsyn till nyttan för det samlade godstransportsystemet och hållbarhetsmålen. Det finns ett stort värde av att betrakta kombitrafiken som en central del av det riksgemensamma godstransportsystemet och optimera det samlade systemet med detta som utgångspunkt. Flertalet åtgärder för att öka samverkan mellan transportslagen finns beskrivna redan i SOU 2004:76 Godstransporter – noder och länkar i samverkan. Där beskrivs bl a behovet av ett samlat ansvar och att noderna i systemet placeras på strategiskt viktiga platser.

Järnväg är idag beroende av lastplatser och industrispår i det perifera nätet. Antalet spår har minskat och underhållet har försämrats. Nedläggning av industrispår påverkar den tillgängliga kapaciteten. Spåren ägs dessutom av ett flertal parter, kommuner, industrier, eller andra aktörer med kanske mindre intresse för det riksgemensamma transportsystemet.

Utformningen av landets bangårdar bygger i många fall på de krav som ställdes för många decennier sedan och är framförallt inte anpassade till eller optimerade för ett framtida godstransportsystem. Idag är hanteringen på bangårdarna manuell. Införandet av automatiska koppel och industrialisering av hantering kan innebära en kraftig ökning av kostnadseffektiviteten och därmed konkurrenskraften. För detta krävs ett samarbete leverantörer, operatörer och myndigheter.

Rangerbangårdarna har ett eftersläpande behov av underhåll och kapacitetspåverkande investeringar. Detta avser i första hand de största bangårdarna, såsom Hallsberg, Göteborg/Sävenäs och Malmö, men även mindre bangårdar som knyts till ett framtida godsstråksystem. Att åtgärda eftersatt underhåll, inklusive reinvestering, bedöms av Sweco – på uppdrag av Tågoperatörerna m fl – i rapporten ”Järnväg 2050 – Näringslivets Godstransporter”, kräva cirka sex miljarder kronor under nästa planperiod. Samtidigt har nyttjandet och volymerna förändrats över tiden och nya godstågsaktörer tillkommit med andra behov.

En del av framtiden och ett effektivare järnvägsgodssystem ligger sannolikt i högre hastigheter på godståg samt längre, bredare och tyngre tåg. Exakt hur det framtida järnvägsgodssystemet ska utformas återstår att formulera. Det är dock viktigt att samtliga åtgärder från och med nu, inklusive bearbetning av infrastrukturskulden, beaktar den framtida målbilden så att största möjliga synergier nås i varje insats.

Dagens begränsningar i kraftförsörjningssystemet leder till att kapaciteten i järnvägssystemet inte nyttjas helt. Kraftförsörjningen avgör hur mycket effekt ett godståg kan ta ut och därmed

dess längd och maximal last. Med begränsad kraft sänks nyttjandegraden i systemet. Elektrifiering och en anpassning av kraftförsörjningen minskar kostnaderna för operatörer och ger därmed ökad konkurrenskraft för järnvägen.

Längre, tyngre och större tåg

I förslaget till Nationell plan beskrivs att längre, tyngre och större tåg stärker konkurrenskraften för godstransporter på järnväg och ger näringslivet möjlighet till effektivare transportlösningar. Längre, tyngre och större tåg skapar också ledig kapacitet på järnvägen. Tågoperatörerna anser att åtgärderna är välkomna men att de ligger alldeles för sent i planen. De måste prioriteras de närmaste åren med hänsyn till konkurrenssituationen med vägsidan. Vidare måste i arbetet större fokus läggas på hanteringen på tågbildnings- och ankomstbangårdarna. Nationella planen beskriver att ett spår på infartsgruppen Hallsbergs rangerbangård förlängs, det saknas beskrivet mål att möjliggöra tågbildning för avgående tåg i Hallsberg, Malmö och Göteborg. Åtgärden med längre, tyngre och större tåg beräknas ge järnvägen en kapacitetsökning med ca 15 procent. Tågoperatörerna ställer sig positiva till att målet att uppfylla kraven om 740 meter långa tåg och bärighetskrav till 2030. Dock bör det även reflekteras – i en 12-årsplan som den Nationella planen – en vision ännu längre tåg, dvs närmare 1000 meter långa tåg. Vidare bör i sammanhanget TEN-T-kravet att införa linjehastighet om minst 100 km/tim för godståg noteras.

Näringslivspott

Näringslivet genomför investeringar i basindustrin som i sin tur möjliggör produktionsökningar. Järnvägen övervägs som transportlösning men det krävs i vissa fall att såväl re- som nyinvesteringar genomförs för att tågupplägg ska bli ett konkurrenskraftigt alternativ gentemot vägtransporter. Näringslivet, definierat som godstransportköpare och godstransportörer på järnväg, upplever ofta att Trafikverkets planeringsprocesser är för långsamma för att järnvägen ska bli ett reellt alternativ till vägtransporterna. Vi anser att Trafikverket på ett förtjänstfullt sätt tagit hand om frågan i Nationell Plan och välkomnar förslaget om en näringslivspott på 1,2 mdr kronor samt ser fram emot att bidra till arbetet med att identifiera relevanta objekt för aktiveringen av potten och förutsättningarna att utöka potten.

Intermodala transporter

Kommissionär Violetta Bulc har deklarerat att 2018 är ”The year of multimodality” det vill säga ett transportslagsövergripande fokus men med järnvägen som ”backbone”. Det anses vara av största vikt att få över gods från väg till järnväg eftersom 60 procent av CO₂-utsläppen kommer från vägtransporter. Tågoperatörerna har, tillsammans med aktörer från andra delar av branschen tagit fram en preliminär tiopunktlista över åtgärder som måste åtgärdas för att möjliggöra en ökad överflyttning av transportarbete inom kombitrafiken. Det handlar om ett paket där alla delar behövs för att möjliggöra överflyttning av transporter som är nödvändig för att uppnå klimatmålen.

1. Konkreta mål och riktlinjer för vad politikerna vill med kombitrafiken och uppdrag till Trafikverket och andra myndigheter att främja kombitrafikens utveckling, genom t ex handlingsplaner för ökad kombitrafik. Införa ett kvantifierbart mål: ”Lyftdubbling till 2030” dvs fördubbling av antalet terminallyft till 2030 som följs upp av en utvald myndighet.

2. Terminalstruktur och tillgänglighet, konkretiseringar kring placering och krav. Konkret standard på terminaler utmed stornätet. Neutrala terminaler, vikten av en plan på nationell nivå så att inte lokala beslut får konsekvenser i den totala utvecklingen. En tydlighet i terminalstruktur skulle ge tydlighet för oss som ska investera.
3. Infrastrukturåtgärder, såsom åtgärdande av konkreta kapacitetsbrister utmed huvudstråken.
4. Reducerade banavgifter alternativt kompensation till klimatsmarta transporter (t ex miljökompensation eller statsstöd enligt förebild från Österrike)
5. Subventionerade terminallyft eller omlastningsstöd.
6. Kortare handläggningstider och effektivisering/marknadsanpassning av tilldelning av tåglägen (ansökningsprocessen) och prioritering av godstrafik under visa sträckor och tidsfönster.
7. Offentligt stöd till transportupplägg som flyttar transporter från väg till järnväg. Terminallyftet har lite påverkan i det hela. Effektiva terminaler, prisbild anslutande vägtransporter, och volymer är det som krävs på terminalerna.
8. Utbildningsinsatser transportköpare. Det är viktigt att beslutsfattare får den kunskap och information om godstransporter och olika lastbärare, eftersom de olika godstransporterna har olika behov.
9. Krav på lastbärare, konkretisering avseende lyftbara trailers.
10. Utveckling över tid för intermodala transporter och tydlig målstyrning, dvs lämplig nationell myndighet som mäter och följer utvecklingen av antalet terminallyft per år och kvantifierar minskade CO₂-utsläpp och energieffektivisering per trafikslag. Minskad trängsel och bättre olycksstatistik är också incitament för ökade transporter på järnväg.

Järnvägens sidosystem

I förslaget till Nationell plan belyses frågor om vägnätets behov av sidosystem eller sidoområden såsom rastplatser m m. Något motsvarande för järnvägens behov finner vi inte i planförslaget.

Järnvägens sidosystem utgörs huvudsakligen av uppställningsspår i anslutning till verkstäder, uppställningsspår för persontrafik i närhet till de större flödenas ändpunkter, uppställningsspår för godstrafik i närhet av rangerbangårdar och bangårdar med stora flöden, kombiterminaler, frilastspår med tillhörande last/lossningsytor, hamnar samt kommunala och privatägda industrispår.

När Trafikverket genomför studier och utredningar av tillgänglig infrastruktur inom ett avgränsat geografiskt område måste ett helhetsperspektiv tas till den totala infrastrukturen i det aktuella området. Dessvärre händer det att Trafikverket tar utgångspunkt enbart i sin egen anläggning. Därmed kommer emellanåt inte industrispår och annan anläggningsmassa med i utredningsunderlaget.

Tågoperatörerna har sedan längre tid efterlyst Trafikverkets syn på vilket ansvar verket har för sidosystemet. Svaren har uteblivit och vi förutsätter nu att detta klargörs i den Nationella planen. Historiskt har Banverket utrett Rikskombiterminaler och strategiska hamnar med syftet att dessa strategiska sidosystem skulle kopplas ihop med rätt kapacitet i form av anslutande infrastruktur för att möjliggöra stora flöden. Banverket fick aldrig dessa två utredningar att bli verklighet och därefter har det vuxit fram en diversifierad marknad med

privata och kommunala bolag. Till viss del råder en överetablering både för kombiterminaler och hamnar. Vi anser att det samtidigt finns ett fortsatt behov av att peka ut strategiska noder och ansluta dessa med rätt kapacitet i form av infrastruktur. En tydlig strategi för gränsdragningen mellan Trafikverkets egna spår och Jernhusens och andra spårägares är ett naturligt inslag i en samlad plan för sidosystemet. Vidare är en särskild strategisk uppgift att säkra strategiskt viktig järnvägsmark för framtiden som exempelvis Tomtebodas bangård och i Göteborg.

Trafikverket har en roll i att ordna omloppsnära uppställning av fordon i samband med tågläge. För detta ändamål finansierar Trafikverket investeringar i sådana spår. I det nu föreliggande förslaget till Nationell plan finns objekt där det kan ifrågasättas om Trafikverket går utanför sitt uppdrag när de även pekar ut platser för depåer (Göteborg) och de samtidigt anger att de inte kommer att investera i depåer.

Vi efterlyser tydlighet kring anslutning av anläggningar till huvudsystemet. Utgångspunkten är för närvarande att den som vill ansluta sig själv måste finansiera sin anslutning. Men det är lämpligt Trafikverket lämnar bidrag till anslutning av kombiterminaler, en målbild kunde vara 50 procents bidrag både till terminaler och industrispår. Det skapar en osäkerhet hos marknadens aktörer att förutsättningarna för stöd inte är tydliga och här är bristen på en samlad nationell strategi påtaglig. För tågoperatörerna leder detta till otidighet kring vad som kan förväntas från Trafikverket och vad de ska ordna på egen hand, eller tillsammans med andra. Trafikverkets finansiering av anslutning av Rosersbergs Kombiterminal ett exempel på detta. Trafikverkets roll måste förtydligas och vara konsekvent för att dels få ett än bättre fungerande, stödjande sidosystem för uppställning och underhåll av järnvägsfordon, samt dels för att skapa en säkerhet och trygghet för de som vill transportera mera gods på järnväg.

Tillgången till frilastområden är en förutsättning för transporter av godsvagnar – nationellt och internationellt – där godstransportköpare eller deras kunder själva kan ombesörja lastning och lossning av gods. Det handlar om gods som inte är enhetslaster eller med ett annat ord inte kombitransporter. Trafikverket har på senare år inte haft någon klar inriktning på hur dessa frilastplatser ska hanteras. Det har fått till följd att vissa regioner på handläggarnivå stängt frilastområden och istället hänvisat godset till närliggande hamnar eller kombiterminaler. Motiveringen har varit att Trafikverket inte ska konkurrera med privata investerare. Följden av detta har blivit minskade transporter på järnväg genom de höjda kostnader och även i praktiken då omöjligt att anordna effektiva transportlösningar med järnväg dessa beslut har lett till. Trafikverket ska som vi ser det vara förutsättningsskapande och med det menar vi att Trafikverket ska tillhandahålla frilaster mot ersättning motsvarande marginalkostnaden medan marknadens aktörer ska stå för driften på kommersiella grunder. Vagnslasttransporter till och från frilastområden fungerar genom att järnvägsföretagen transporterar vagnar till och från dessa platser medan kunderna själva lastar om mellan lastbil och järnväg. Osäkerheter föreligger kring vad som ska gälla för de så kallade frilastområdena t ex vem som ska tillhandahålla dessa platser, vad får göras på de platser som är finansierade av Trafikverket, får kombigods hanteras, prissättning etc.

Den Nationella planen genomsyras av kapacitetsskapande satsningar. När kapaciteten i järnvägssystemet ökas behövs det också ökad kapacitet i järnvägens sidosystem, som, verkstäder, depåer, stationer, avisningsanläggningar, hjulsvarvning, reparationsspår och uppställningsspår m.m. Dessa sidosystem ligger utanför Trafikverkets ansvar, men Tågoperatörerna anser att det är nödvändigt att Trafikverket, som planerar huvudsystemet

kompletterar den Nationella planen med en översiktlig beskrivning av hur kapaciteten i sidosystemen ska ökas och säkrar strategisk järnvägsmark, framförallt i större städer.

Banavgifter

Den begränsade överflyttningen av transporter från järnväg till väg som kan komma att bli fallet om banavgifterna fortsätter att öka är ur ett samhällsekonomiskt perspektiv inte önskvärd. Tågoperatörerna instämmer här i Trafikanalys slutsatser, som senast presenterades i Trafikanalys rapport Kunskapsunderlag om skatter och avgifter på transportområdet – delredovisning, Rapport 2017:19. Trafikanalys framhåller där att ”en ensidig höjning av banavgifterna utan att motsvarande internalisering också skulle ske på vägsidan åtminstone på längre sikt, kunde medföra negativa konsekvenser för samhället. Den uppdaterade analys som gjorts inom ramen för Trafikverkets uppdrag att åstadkomma en mer effektiv fördelning av kapacitet på det svenska järnvägsnätet (N2011/153/TE) landade i samma slutsats som analysen från 2011. Med fortsatt ökade banavgifter till 2025, där godstågen då förväntas uppnå en internaliseringsgrad om 0,6-0,8 beroende på avgiftsnivå och avgiftsstruktur, menar Trafikverket (2013, sid 2) att ”...en försiktig tolkning av det samhällsekonomiska resultatet (är) att avgiftshöjningen riskerar att minska den samhällsekonomiska välfärden...då godstransporter flyttar från järnväg” till väg.” Det är alarmerande att inriktningen med höjda banavgifter trots dessa analyser ändå ska anses vara rådande ordning.

Förhållandet kan tydliggöras genom nedanstående tabell hämtad från Trafikverket effektbeskrivning av höjda banavgifter i JNB 2019. Internaliseringsgraden är högre för lastbilar men om man istället tittar på faktiska externa kostnader så inses att järnvägsgods inte täcker sina externa kostnader med 13 kronor (den icke internaliserade kostnaden) för 1 ton som transporteras 500 km, motsvarande externa kostnad för lastbilstrafik är 41 kronor för 1 ton som transporteras 500 km. Slutsatsen är enkel, för varje tillkommande lastbilstransport så ökar samhällets externa kostnader med 28 kronor för 1 ton som transporteras 500 km. Vi noterar med visst intresse att de icke täckta externa kostnaderna för tillkommande lastbilstransporter – på 28 kronor – jämfört med järnvägstransporter överstiger den totala externa kostnaden som järnvägsgods ger upphov till – dvs 27 kronor.

JNB 2019:

Tabell 38: Exempel: Totala externa kostnader (exklusive knapphet/trängsel) samt skatter/avgifter för en godstransport 500 km år 2019

Färdmedel	Total extern kostnad, kr	Skatt eller avgift, kr	Icke-internaliserad extern kostnad kr
Godståg	27	14	13
Lastbil	100	59	41

Inom järnvägen är efterfrågan större än vad järnvägssystemet i dag klarar av att ta emot på belastade sträckor under vissa tider. Regeringens och Trafikverkets nuvarande strategi kan rimligen inte tolkas på annat sätt än målet är minskad efterfrågan genom att höja tågtrafikens kostnader och prisa ut godstransporterna från järnvägen till förmån för vägtrafiken.

De ständigt ökande banavgifterna kommer att drabba godsköpare genom högre priser, vilket i sin tur kommer att minska godstransporterna på järnväg och öka trafiken på vägarna med ökade utsläpp av växthusgaser som följd.

En av anledningarna till de höjda banavgifterna är att trafikslagen ska betala sina egna kostnader och leda till samhällsekonomisk effektivitet. Vår tolkning är dessvärre att Trafikverket och regeringen har valt att agera kraftfullt när det gäller ett transportslag, dvs mot just järnvägen. Ett sätt att lösa det uppkomna läget är att genomföra vallöftet att införa en miljökompensation som ligger i paritet med banavgifterna på godssidan.

I Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen har understrukits att ”internaliseringsgrad är ett relativt (enhetslöst) mått och kan som sådant lätt bli missvisande om inte också absolutnivån på internaliseringen vägs in, särskilt vid jämförelse av transporter vars externa effekter skiljer sig mycket åt”. Trafikanalys konstaterar vidare att ”med tanke på långsiktig hållbarhet och för att internalisera transporternas externa kostnader finns det ur transportpolitisk synvinkel motiv för ett återinförande av en (differentierad) kilometerskatt för tungtrafik och det är ur ett samhällsekonomiskt perspektiv viktigt att en sådan introduktion sker samtidigt som banavgifterna även fortsättningsvis höjs. Den överflyttning av transporter från järnväg till väg som kan komma att ske om endast banavgifterna ökar på lång sikt är ur ett samhällsekonomiskt perspektiv inte önskvärd.” Tågoperatörerna instämmer här i Trafikanalys slutsatser.

Underhållet av järnvägsnätet är mycket eftersatt. BTO anser att kostnaderna för det eftersatta underhållet inte ska betalas av dagens tågoperatörer. De bör istället erbjudas rabatter för de kvalitetsbrister och kostnader som de åsamkas på grund av den slitna infrastrukturen. Det finns även inslag av regionalstöd i och med att banavgifterna även ska täcka underhållskostnaderna på lågtrafikerade banor i glesbygd. I dag saknar Trafikverket, enligt egen uppgift, kunskap om kostnader och intäkter per bansträcka. User pays-principen ska styra avgifterna enligt EU:s regelverk, men i dag betalar tågoperatörerna banavgifter till största delen som ett genomsnitt för slitaget för alla banor i Sverige. Ett första steg skulle kunna vara att beräkna vad slitaget kostar per bansträcka. Det skulle kunna leda till att vissa banor redan nått sin marginalkostnadsnivå. Andra banor finns av regionala skäl, precis som vägnätet.

Högre kvalitet på infrastrukturen i form av bättre tillgänglighet och tillförlitlighet bör enligt Tågoperatörerna vara ett villkor för att banavgifterna ska kunna höjas. Det är inte rimligt att höja avgifterna för en tjänst som ännu inte har levererats. Det är först när en bättre underhållen infrastruktur faktiskt finns som det är rimligt att ta mer betalt för den.

Styrning med hjälp av banavgifter i syfte att effektivisera användningen av järnvägssystemet bedömer vi får mycket liten effekt vid kapacitetsbrist. Konsekvensen blir istället att, kostnaderna stiger utan att kvaliteten ökar som Trafikverkets prognoser visar, tåget förlorar marknadsandelar till trafiken på vägarna.

Tågoperatörerna anser att banavgifterna, liksom alla former av avgifter och kostnadsökningar, liksom tågoperatörernas finansieringsansvar för ERTMS ombordutrustning på tågen, bör samordnas och utredas för att skapa ett meningsfullt avgiftsunderlag som inte försämrar järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag.

Malmbanan

Ett effektivt, kapacitetsstarkt och robust logistiksystem mellan Narvik och Luleå är en förutsättning för LKAB och långsiktigt hållbar gruvdrift i malmfälten. För LKAB är det av yttersta vikt att logistiksystemet är komplett för att de ska kunna ha den flexibilitet som kommer att krävs för att konkurrenskraften uppnås. För att bibehålla dagens marknadsandelar med bevarad konkurrenskraft behöver järnvägskapaciteten växlas upp i takt med planerade produktionsökningar.

Enligt LKABs och Tågoperatörernas bedömning saknas dock ett antal systemkritiska åtgärder för malmtrafiken. Nuvarande eller minskad kapacitet kan allvarligt komma att påverka LKABs möjligheter att med ekonomisk hållbarhet utveckla verksamheten, därmed kan företagets långsiktiga överlevnad vara i fara.

Malmbanan mellan Kiruna och Riksgränsen har redan idag betydande kapacitets-, tillgänglighets och robusthetsproblem. Det finns idag delar av banan som inte uppfyller kraven för 30 tons axellast. Mot den bakgrunden genomför nu Trafikverket ett järnvägsplanearbete på sträckorna Peuravaara – Bergfors och Kopparåsen – Vassijaure. På den norska sidan på Ofotbanen Riksgränsen/Björnfjell till Narvik planerar Trafikverkets norska motsvarighet BaneNor för kapacitetsökningar.

Vi konstaterar att Trafikverket valt att lägga en eventuell utbyggnad av dubbelspår utanför den föreslagna planen. LKAB anser att hela utbyggnaden av de två delsträckor som redan nu planeras bör läggas in i planen. I förslaget till transportplan saknas åtgärder för att öka kapaciteten på norra omloppet. Med planförslaget står LKAB inför ett faktum där planerade åtgärder, exempelvis förlängning av ett antal driftsplatser, inte på långa vägar räcker till för att täcka transportbehovet. Det kommer därför redan tidigt i planperioden att uppstå kapacitetsbrist med LKAB:s gällande produktions- och transportplaner. Färdigställande av 32,5 tons axellast mellan Kiruna och Narvik har högsta prioritet.

Inlandsbanan

Upprustningen skulle öppna för mer godstrafik och vara vital för basnäringarna, som skogs-, stål- och gruvindustrin och genom detta även öppna upp för persontrafik. På så vis skapas även en attraktiv transportled som skulle förbättra förutsättningarna för transportarbeten och samhällsservice i hela inlandet. I Jämtland-Härjedalen är besöksnäringen en basnäring med större betydelse för sysselsättning och tillväxt än i många andra regioner. Under senare år har ny persontrafik etablerats på delar av banan. På detta sätt har destinationer som Vemdalen kunnat erbjuda ett miljövänligt resealternativ för gäster från södra Sverige.

En satsning på Inlandsbanan ger en regionförstoring som skapar nyttor nationellt, regionalt, lokalt och internationellt, dessutom med den långsiktiga hållbarhet som tågtrafik innebär.

Bland de intressanta möjligheter som Inlandsbanan visar upp finns en tydlig potential att skapa redundans i järnvägssystemet i Norrland, inte minst i samband med utbyggnad och upprustning av stambanan i de nordligare delarna av landet men också för att svara mot ökande transportvolymerna gods- och persontrafik. Tillsammans med befintliga ”tvärbanor” från Inlandsbanan till Norrlandskusten kan skogsindustrin använda banan för rundvirkestransporter till anläggningar vid kusten. För begränsade resurser skulle inlandsbanan kunna uppgraderas till 22,5 tons axellast och anpassas för betydligt längre tåg

(längre än TEN-T-kraven 740 m). För att möjliggöra uppgradering skulle en begränsad höjning av det statliga driftbidraget vara tillräcklig.

Gränsöverskridande trafik

EU har sedan 2013 en gemensam planering för infrastruktur. Syftet är att senast år 2030 ha skapat effektiva och högkvalitativa transportkorridorer – eller stomnät – inom hela EU, det så kallade TEN-T-nätet. Detta har Sverige varit med om att förhandla fram, och åtagit sig att utföra. Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU vars mål ligger väl i linje med de svenska transportpolitiska målen och understryker den gränsöverskridande dimensionen. För att understödja en samordnad gränsöverskridande utveckling har så kallade stomnätskorridorer (utpekade stråk för att möjliggöra en effektiv och hållbar användning av godstransporttjänster) inrättats inom EU och angränsande länder. Tågoperatörerna ställer sig positiva till att målet att uppfylla kraven om 740 meter långa tåg och bärighetskrav till 2030, dock med reservation för våra väl utvecklade synpunkter på införandet av signalsystemet ERTMS.

Sverige riskerar att missa EU-gemensamma infrastrukturmål. Riksrevisionens granskning under hösten 2017 visar att regeringen och Trafikverket inte har prioriterat TEN-T-kraven i den nationella infrastrukturplaneringen och Riksrevisionen konstaterar att det riskerar att leda till att EU-målen inte nås i tid. Riksrevisionen har särskilt analyserat regeringens och Trafikverkets arbete med införande av kraven att införa linjehastighet om minst 100 km/tim för godståg och godståg med 740 meters längd på stomnätet. I rapporten konstateras att varken i den övergripande planeringen eller i enskilda projekt har Trafikverket tagit tillräcklig hänsyn till EU-målen och regeringen borde ha varit mer aktiv i sin styrning på området. Sammantaget menar Riksrevisionen att detta riskerar att leda till att EU-målen inte nås före 2030. Trafikverket rekommenderas ta fram en konkret och tidsatt plan för de projekt som behöver genomföras för att EU-målen ska uppfyllas. Slutligen konstaterade Riksrevisionen att Trafikverket bör ta fram underlag för ansökan om undantag för de satsningar som inte bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma. Tågoperatörerna ställer sig bakom Riksrevisionens rekommendationer.

Idag är broförbindelser och inrikes färjor en del av infrastrukturen som staten tar ansvar för, men färjeförbindelser vid gränspassage behandlas som en kommersiell verksamhet. För godsjärnvägen och dess kunder är förbindelser till främst Tyskland och Polen strategiskt viktiga, inte minst i samband med störningar eller stopp för tågförbindelserna genom Danmark till Tyskland. Vid flera tillfällen har färjeförbindelsen varit en livsviktig back-up-lösning för exportindustrin och tex fordonsindustrin med tillverkning i Sverige och Belgien. När Fehmarn-beltförbindelsen öppnas lär tågtrafiken via Öresundsbron och den korta vägen ned till Tyskland öka, vilket kan medföra kapacitetsbrister på järnvägen över Öresundsbron. Frågan som måste ställas är om svenskt näringsliv endast ska ha en väg för tåg ut ur Sverige eller om även en eller två färjeförbindelser till kontinenten garanteras. Idag tar det politiska ansvaret slut där investeringar i spår och hamnar slutar, men det är angeläget att transporternas fortsättning över haven i en eller två godskorridorer tryggas. Detta är ett strategiskt intresse för näringslivets transporter, inte minst med tanke på att dagens tågfärjor blir äldre och beslut om nyinvesteringar kräver besked kring om det finns en affär i framtiden som kan motivera en investering i tågfärja för rederiet. De senaste beskeden från Trelleborgs hamn är att de nya färjorna som nu beställs inte kommer att ha järnvägsspår. Politiken, i samråd med transportbranschen och näringslivet, måste hitta en lösning som tryggar hållbara transportlösningar med tillräcklig kapacitet även i framtiden. Anslutande järnvägsnät bör vara

väl utbyggt och uppgraderas med elektrifiering och för 25 tons axellast. Trafikverket bör ha ansvaret för spåren ända ut till kajkant i de hamnar där trafik med järnvägsfärjor pågår: Trelleborg och Ystad.

Samarbete avseende transportinfrastruktur inom Norden

Trafikverket har tillsammans med nordiska myndigheter under våren 2017 initierat ett forum för att bidra till samsyn om flaskhalsar i transportsystemet och brister i gränsöverskridande relationer. Vi ser mycket positivt på att skapa samsyn kring prioriteringar och planering inom de nordiska ländernas transportsystem. Det är också kritiskt att bevaka utvecklingen av tekniska krav för Fehmarn-beltförbindelsen så att de motsvarar framtidens behov av längre och tyngre tåg (1000 m).

Behovet av en godsstrategi

I detta avsnitt har näringslivets transporter och dess behov beskrivits utifrån hur järnvägen kan bidra. Synsättet behöver samlas in i en godsstrategi som tar ett adekvat systemperspektiv på godstransportsystemet.

Som framhållits tidigare i detta avsnitt är näringslivet primär köpare av godstransporttjänster baserat i första hand på i vilken utsträckning respektive trafikslag och tjänst motsvarar deras behov och krav på kostnadseffektivitet (attraktivitet och konkurrenskraft). I andra hand väger kunderna in eventuella samhällsnyttor som klimatanpassning.

Arbetet med att nå miljömålen om minskade utsläpp av växthusgaser från transportsektorn riskerar att misslyckas om vi inte agerar kraftfullt nu. Bristen på ansvar, vision och strategi gör att övergripande samhällsorienterade målbilder, såsom klimatanpassningen, riskerar att bli ett slag i luften. Genom enkla antaganden – och baserat på befintliga planer – går det dessvärre att visa på att det är mer troligt att utsläppen från växthusgaser kommer att öka från godstransportsektorn till år 2030, än att de kommer att minska. Utan tvekan kommer det krävas mycket omfattande åtgärder och samlade insatser för att hindra en reell ökning av CO₂-utsläppen. En minskning av utsläppen med 70 procent till år 2030 saknar dessvärre trovärdighet om inte omställningsarbetet växlas upp betydligt. För tunga transporter förs ofta diskussionen om överflyttning från väg till järnväg och sjöfart. Möjligheterna för överflyttning har – av naturliga skäl – en begränsad potential men detta faktum förhindrar inte på något sätt de stora samhällsekonomiska och klimatomfattiga värden som kan frigöras genom att öka konkurrenskraften inom järnvägens och sjöfartens godstransporter.

Det är tydligt att det idag saknas ett sammanhållet ansvarstagande för det svenska godstransportsystemet. Det saknas en definition och avgränsning av detta system. Det saknas en tydlig vision och strategier för hur godstransportsystemet ska utvecklas över tid. Det har länge saknats konkreta mål och planer, utöver det Trafikverket tagit fram avseende infrastrukturens skulden och trånga sektioner i delar av systemet. Tydligheten måste börja uppifrån och i detta fall borde det börja med en tydlig politisk ambition, manifesterad med en genomarbetad godsstrategi.

Det är nödvändigt att järnvägen ökar sin kapacitet. Lika viktigt är att järnvägen ökar sin konkurrenskraft för att marknadsmässigt svara upp mot denna volym. Detta förutsätter dock att ett stort antal åtgärder sätts in och att ett gemensamt ansvar tas av såväl politiker och myndigheter som köpare och säljare av transporttjänster.

Åtgärder för att lösa de utmaningar vi har inom järnvägen idag kan inte skjutas på framtiden. Tågoperatörerna har i arbetet med skriften ”Järnväg 2050 – Näringslivets godstransporter” från 2016 föreslagit ett brett register av åtgärder för att snabbt höja järnvägens tillförlitlighet och utnyttjandegrad. Med åtgärderna skulle operatörerna ges de förutsättningar som krävs för att skapa lönsamhet och därmed utrymme för återinvestering och utveckling av verksamheten. Åtgärderna presenteras bl a i en 10-punktslista och omfattar även steg 1 till 3 enligt Trafikverkets fyrstegsprincip. Det är ett omfattande arbete som måste genomföras på kort tid. Framgång förutsätter fortsatt samarbete mellan myndigheter, näringsliv och branschen. Skriften ”Järnväg 2050 – Näringslivets godstransporter” har bilagts detta remissvar.

Regeringens initiativ Fossilfritt Sverige har under oktober och november 2017 bjudit in aktörer till ett arbetsmöte angående den kommande godsstrategin och gjort viktiga debattinlägg om framtidens sjö-, väg- och järnvägstransporter. Regeringen har här gett uttryck för en konstruktiv hållning och vill arbeta tillsammans med transportslagen. De viktiga inslagen i Fossilfritt Sverige är förutsättningarna för omställning till minskad klimatpåverkan samt att stärka transportslagens och svensk industris konkurrenskraft. För järnvägen är de konkreta inslagen miljökompensation, längre och tyngre tåg, finansiering av ERTMS ombordutrustning samt omlastningsstöd i det intermodala systemet.

Storbritanniens respektive Tysklands regeringar har under 2016 respektive 2017 presenterat genomarbetade strategier för utveckling av godstrafiken på järnväg.

Storbritannien: <https://www.gov.uk/government/publications/rail-freight-transport>

Tyskland: https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/rail-freight-masterplan.pdf?__blob=publicationFile

Vi utgår från att nämnda strategier, skriften ”Järnväg 2050 – Näringslivets godstransporter” samt det som anförts i detta avsnitt 14 kan fungera som inspiration för det svenska godstrategiarbetet.

Stockholm den 30 november 2017

Björn Westerberg, VD
Branschföreningen Tågoperatörerna

Gustaf Engstrand
Branschföreningen Tågoperatörerna