



Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Branschföreningen Tågoperatörerna
Box 555 45
102 04 Stockholm

Diarienummer N2013/2942/TE

Remissyttrande angående Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Inledning

Branschföreningen Tågoperatörerna driver frågor av intresse för tågoperatörer verksamma i Sverige samt andra kommersiella aktörer i järnvägssektorn. Tågoperatörerna har 38 medlemmar, varav 30 bedriver järnvägstrafik och 8 är verksamma som leverantörer eller entreprenörer i järnvägsbranschen. Medlemmarna driver såväl persontrafik- som godstrafik på järnväg.

Järnvägen är yteffektiv, energisnål och klimatsmart och är ett långsiktigt hållbart transportsätt. Järnvägen är viktig för svensk tillväxt och kan erbjuda 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.

Sammanfattning av Branschföreningen Tågoperatörernas yttrande

Minskningen av klimatutsläppen är avgörande för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket har i andra sammanhang pekat på att teknisk utveckling av fordon och bränslen inte är tillräckligt för att transportsystemet ska kunna ge sitt bidrag till klimatmålet för år 2030. Enligt Trafikverket behöver personbilstrafiken minska med 20 procent och lastbilstransporterna frysas på 2010 års nivå. För att uppnå dessa nivåer har Trafikverket tagit fram förslag till åtgärder. Konsultföretaget WSP:s analys visade att till år 2030 kommer dessa åtgärder leda till att

- resandet med spårburen kollektivtrafik kommer att fördubblas i de flesta resesegmenten och för resor under 30 km förväntas resandet med spårburen kollektivtrafik tredubblas
- godstransporterna på järnväg kommer att öka med 48 procent

Branschföreningen Tågoperatörerna anser att klimatmålen, liksom de övriga miljö- och transportpolitiska målen, ska tas på allvar och vara styrande i Trafikverkets arbete, inte minst i den nationella planen. Så är det inte idag. Trafikverket har planerat för en helt annan utveckling än den som krävs för att klimatmålen ska uppnås. Tågoperatörerna menar att långsiktig hållbarhet är en av de viktigaste framtidsfrågorna, även på transportområdet, och att klimatmålen och de övriga miljö- och transportpolitiska målen ska kunna nås. Branschföreningen Tågoperatörerna har därför i sammanfattning följande synpunkter på förslaget till nationell plan:

- **Bra att järnvägen äntligen får mer resurser, men det är inte tillräckligt**
 - Trafikverket bör utgå från klimatmålen och planera hur transportsystemet bör utvecklas utifrån att målen ska uppnås.
 - Kapaciteten i järnvägsnätet måste höjas betydligt för att kunna möta den stora ökningen i efterfrågan på resor och godstransporter med tåg om man menar allvar med de samhällsmål som riksdag och regering satt upp. De åtgärder som finns med i förslaget till nationell plan är i rätt riktning, men långt ifrån tillräckliga.
 - Det saknas en långsiktig plan för hur järnvägsinfrastrukturen ska utvecklas för att järnvägen ska kunna möta dagens efterfrågan på godstransporter och resor med tåg och för att anpassa järnvägssystemet till framtidens behov. Planen bör utgå från vad som krävs för att både uppnå olika samhällsmål och efterfrågade behov.
 - Fokuseringen på underhåll, drift och reinvesteringar och det särskilda fokus som finns på underhåll i trafikintensiva områden är positivt för järnvägen. Behoven är störst i storstadsområden, godsstråk och stråk som förbinder viktiga regioner.
 - För att skapa nödvändigt kapacitet behövs bl.a. fler spår och fler förbigångsspår (inklusive triangelspår) i det hårt belastade centrala järnvägsnätet, men även i godsstråken med långa enkelspårsträckor samt tidigareläggningar och forceringar av planerade kapacitetsinvesteringar.
 - Det ökade fokusering på förebyggande underhåll och minska det akuta underhållet är ett stort steg i rätt riktning, liksom Trafikverkets förslag om en extra satsning på järnvägsunderhåll i början av planperioden.
 - Det är viktigt att det finns ett fortsatt och långsiktigt tydligt fokus på underhåll och återinvesteringar vid anslagstilldelningen.
 - Det är viktigt att Trafikverket planerar underhållet långsiktigt.
 - Det behövs en särskild investeringspott för viktiga och oförutsedda järnvägsinvesteringar
 - Elförsörjningen och elkapaciteten måste ha kunna möta den ökande efterfrågan.
 - Trafikverket bör utnyttja möjligheterna till finansiering av järnvägsinvesteringar med TEN-T-medel. Den nationella planen bör kompletteras med en särskild plan för hur TEN-T-medel ska användas för att utveckla den svenska järnvägsinfrastrukturen.
 - Tågoperatörerna anser att målstandard för järnvägsinfrastrukturen bör anges i planen och den bör för högt utnyttjade länkar lägst motsvara Öresundstandard.

- **Höjningen av banavgifterna måste omprövas**
 - Vi är kritiska till att regeringens och Trafikverkets strategi är att minska efterfrågan på tågtrafik genom att höja tågtrafikens kostnader och prisa ut godstransporterna från järnvägen till förmån för vägtrafiken.
 - Tågoperatörerna anser i likhet med riksdagen att höjningen av banavgifterna ska omprövas.
 - Kostnaderna för det eftersatta underhållet ska rimligen inte betalas av dagens tågoperatörer. Dagens tågoperatörer bör istället få rabatter för de kvalitetsbrister och kostnader som de åsamkas på grund av fel i den slitna infrastrukturen. Högre kvalitet på infrastrukturen bör vara ett villkor för att banavgifterna ska kunna höjas.
 - Styrning med hjälp av banavgifter i syfte att effektivisera användningen av järnvägssystemet får mycket liten effekt vid kapacitetsbrist.
 - Banavgifterna bör, liksom alla former av avgifter och kostnadshöjningar, samordnas och utredas för att skapa ett meningsfullt avgiftsunderlag som inte försämrar järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag.

- **Utsläpp vid tågtrafik är betydligt lägre än utsläppen från byggandet av banan**
 - Det förekommer rena felaktigheter i Trafikverkets förslag. Verket skriver att *”I byggskedet bidrar dock de investeringar som planförslaget innehåller till märkbart ökade utsläpp av växthusgaser. För järnvägsobjekten kan detta på lång sikt möjligen kompenseras av lägre utsläpp i samband med trafikering.”* (s.33) Det är en försåtlig formulering som antyder att järnvägen inte skulle vara det mest miljöeffektiva transportslaget (vid sidan av cykeln). Den här typen av uttalanden måste omedelbart vederläggas och utgå ur den allmänna debatten.
 - Byggande av järnvägsinfrastruktur medför, liksom allt byggande, ökade utsläpp, men genom tågtrafikens mycket låga utsläpp och klimatpåverkan blir den samlade effekten av konstruktion och järnvägsdrift mycket förmånlig. En livscykelanalys av t.ex. Botniabanan pekar på att klimatutsläppen från byggandet kommer att återbetalas på 13 år. För mer trafikerade banor förkortas återbetalningstiden väsentligt. Med hänsyn till järnvägens långa livslängd blir det ett mycket gott hållbarhetsresultat.

- **Planeringssystemet behöver utvecklas**
 - Planeringen av transportsystemet bör göras utifrån att man analyserar vad som krävs för att uppnå de mål som riksdag och regering satt upp på transportområdet och vidtar de åtgärder som behövs.
 - Tågoperatörerna vill understryka att den nya planeringsmodellen borde kompletteras med ett uppdrag att föreslå riktigt långsiktiga mål (år 2030-2050) för järnvägens utveckling som leder fram mot de målen.
 - Vi ifrågasätter systemet med att låna ca 1 miljard kr låna från Trafikverkets ekonomiska ram.
 - Vi vill understryka att dessa medel inte får tas från planerade järnvägssatsningar eller medföra att järnvägssatsningar skjuts på framtiden.

- **Införandet av ERTMS behöver mer tid och bättre planering**
 - Tågoperatörerna förespråkar ett gemensamt och fungerande signalsystem på en öppen järnvägsmarknad i ett gränslöst Europa med. Nästa generation av ERTMS (Nivå 3) kommer att kunna leda till effektiviseringar genom tätare trafikering, s.k. "moving blocks". Men det ligger långt fram i tiden.
 - Tågoperatörerna är i dag kritiska till installationerna av ERTMS i Sverige. Förutsättningar som måste vara uppfyllda, men som i dag brister är följande:
 - Det måste finnas en fungerande marknad där godkända och certifierade ERTMS-produkter och tjänster går att köpa,
 - Systemet måste vara driftsäkert och stabilt (minst samma nivå som nuvarande ATC 2),
 - Leverantörernas system är testade och kompatibla med varandra och att det finns en fungerande leverantörsmarknad
 - Det måste vara helt klart att införandet sker på ett smidigt och säkert
 - Finansieringen av teknikskiftet till ERTMS med ombordutrustning måste bli löst.
 - ERTMS får inte leda till snedvriden konkurrens mellan olika tågoperatörer eller mellan transportslagen
 - Sverige bör ta initiativ till en europeisk utvärdering av tidplanen redan nu (Letter of Intent från 11 juni 2009) som innefattar
 - EU, genom ERA, European Railway Agency som ansvarig myndighet, fastställer specifikationerna för ERTMS till minst den nivån att det går att erhålla samkörbarhet och permanenta godkännanden för fordon med ERTMS
 - EU bör genomföra analyser och kostnads/nyttokalkyler som kan bekräfta att syftet med ERTMS uppnås

- **Systemsynen behöver stärkas och utvecklas**
 - Trafikverkets fokus på sammodalitet, på godsstråk samt på stråk som binder samman viktiga regioner som ger mest effekt är positivt. Det gäller dock att fortsätta den vägen, eftersom det är långt kvar till ett fullt fungerande system.
 - Systemsynen på järnvägen behöver stärkas och utvecklas, bl.a. är det viktigt att se till att projekten genomförs i sin helhet under planperioden och inte bara delar av dem. Det är generellt viktigt att bygga ut hela stråk.
 -

- **De samhällsekonomiska kalkylerna måste breddas, fördjupas och utvecklas**
 - 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 eftersom alla relevanta nyttor och effekter inte finns med i de samhällsekonomiska kalkylerna.
 - Forskningen måste stärkas på detta område. Detta bör vara ett prioriterat område inom Trafikverkets FOI
 - Utveckla effektsambanden mellan åtgärder som påverkar järnvägens kostnader, bl.a. banavgifterna och ERTMS, resandet och godstransporterna på järnväg samt påverkan på klimat och miljö

- **Nationell trafikledning som stärker tågtrafikens utveckling**
 - Tågoperatörerna stödjer Trafikverkets förslag om en nationell trafikledning
 - Samarbetet mellan tågoperatörer och Trafikverket behöver också fördjupas när det gäller trafikledningen
 - Trafikverket bör följa, mäta och följa upp den egna trafikledningens kvalitetsutveckling

- **Underhållet måste ske med bättre framförhållning, så att järnvägstrafiken blir mer robust och effektiv**
 - Robusthet vid underhållsåtgärder i järnvägssystemet saknas i Trafikverkets förslag
 - Trafikverket har idag allt för kort framförhållning vid underhåll
 - Berörda tågoperatörer kommer in för sent i planeringsprocessen
 - Trafikverket måste tidigt i planeringen ta med i beräkningen
 - Företagsekonomiska effekter hos underhålls- och operatörsföretagen
 - Konsekvenserna för resenärerna och godstransportköparna
 - konsekvenserna för samhället, för att inte tala om det allmänna förtroendet för järnvägen när stora och ingripande underhållsåtgärder påbörjas med mycket kort framförhållning med trafikproblem till följd.
 - Trafikverket bör i sin underhållsplanering vara berett att jämka sina planer på samma sätt som tågoperatörerna i trafikplaneringen.
 - Underhållet måste planeras utifrån att trafiken ska kunna fungera under byggtiden. Incitamentsmodeller i entreprenadavtalen borde kunna införas för detta ändamål.

- **Anslagen till FOI behöver ökas**
 - Statens FOI-anslag på transportområdet bör öka med särskilda satsningar på forskning inom järnvägsområdet
 - Listan över viktiga FOI-områden är lång och förslag redovisas i nedan i yttrandet.

- **Förstärk kapaciteten i järnvägens sidosystem**
 - Kapacitet i järnvägens sidosystem behöver ökas i takt med ökad efterfrågan, bl.a. när det gäller verkstäder, depåer, stationer, avisningsanläggningar, hjulsvarvning, reparationsspår och uppställningsspår m.m. i centrala lägen och vid hårt trafikerade stråk.
 - Det är nödvändigt att Trafikverket kompletterar den nationella planen med en översiktlig beskrivning av hur kapaciteten i sidosystemen ska ökas och säkrar strategisk järnvägsmark, framförallt i större städer.

- **Prioriterade investeringsåtgärder**

Tågoperatörerna i Sverige har tillsammans tagit fram en sammanställning över de viktigaste infrastrukturprojekten på järnvägsområdet. Dessa projekt bör prioriteras och genomföras så snart som möjligt. Åtgärderna har delats in i stora projekt som behövs i närtid (från norr till söder), stora projekt till år 2030 (från norr till söder) och en särskild lista för mindre infrastrukturprojekt.

- **Ett helhetsgrepp måste tas om utbyggnaden av höghastighetsbanor**
 - Beslutet att bygga Ostlänken, sträckan Järna – Linköping välkomnas. Viktigt att byggstart år 2017 och färdig bana 2028 kan hållas, eller ännu hellre tidigareläggas. Därför är det nödvändigt att minst den summa som föreslås reserveras fram till 2025.
 - Kritiska till den allt för låga ambitionsnivå när det gäller utbyggnaden av höghastighetsbanor, bl.a. saknas det en plan för fortsatt utbyggnad och inte heller har det avsatts resurser för fortsatt utbyggnad En plan för separata höghastighetsbanor med internationell standard för trafik med tåg som går i lägst 320 km/timmen
 - Stockholm – Göteborg
 - Stockholm – Malmö
 - På lång sikt bör planen visa ett höghastighetsnät mellan Stockholm -Oslo – Köpenhamn och därigenom fullfölja den nordiska triangeln i TEN-T nätet.

Faktaruta

Sammanfattning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

För åren 2014-2025 har Riksdagen beslutat om 522 miljarder kronor för åtgärder i transportsystemet. I beslutet ingår följande fördelning:

- 281 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet
- 86 miljarder till drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar
- 155 miljarder kronor till för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar

Trafikverket föreslår åtgärder för de 522 miljarder som Riksdagen beslutat och för de tillkommande medel som finns i form av trängselskatter, banavgifter och olika former av medfinansiering.

Trafikverket har föreslagit att banavgifterna ska fördubblas mellan år 2014 och 2025 och att det totala uttaget av banavgifter ska uppgå till 22,8 Mdkr kr under planperioden. Trafikverket har inte föreslagit någon helhetssyn för avgifter inom transportsystemet.

Yttrande

Trafikverket måste utgå från klimatmålen och planera utifrån att målet ska uppnås

Det övergripande målet för den svenska transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Minskningen av klimatutsläppen är avgörande. Konsultföretaget WSP skriver i en rapport¹ att enligt Trafikverkets "Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för begränsad klimatpåverkan" räcker det inte med teknisk utveckling av fordon och bränslen för att transportsystemet ska ge sitt bidrag till klimatmålet för år 2030. Personbilstrafiken bedöms behöva minska med 20 procent jämfört med i dag och inte öka med 20 procent som "basprognosen" visar (som är en framskrivning av de trafiktrender vi ser i dag). Dessutom bedöms lastbilstransporterna behöva frysas på 2010 års nivå istället för att öka med 30 procent till år 2030. WSP:s analys av planeringsunderlagets åtgärder för att uppnå dessa nivåer visade att

- Åtgärderna som dämpar personbilstrafiken förväntas fördubbla resandet (trafikarbetet) med spårburen kollektivtrafik i de flesta resesegmenten och för resor under 30 km förväntas resandet med spårburen kollektivtrafik tredubblas.
- Överflyttningarna från lastbilstransporter till andra transportslag förväntas öka godstransporterna på järnväg (trafikarbetet) med 48 procent.²

Detta ställer krav på åtgärder som höjer kapaciteten i järnvägsnätet. De nivåer som Trafikverket presenterade i planeringsunderlaget för begränsad klimatpåverkan och WSP:s beräkningar ligger i de flesta fall mycket långt från de prognoser för transporternas utveckling till år 2030 som presenteras i förslaget till nationell plan³:

- Biltransportarbetet beräknas öka med 34 procent.
- Persontransportarbetet på järnväg beräknas öka med 27 procent.
- Godstransportarbetet på järnväg beräknas öka med 39 procent.
- För lastbil är ökningen 58 procent

Tågoperatörerna är mycket kritiska till att Trafikverket inte har tagit med klimatmålet fullt ut i sin egen planering utan tycks se klimatmålen som en fråga för någon annan myndighet eller annat departement. Trafikverket bör utgå från klimatmålen och planera hur transportsystemet bör utvecklas utifrån att målet ska uppnås. För att kunna möta den överflyttning som WSP beskriver måste kapaciteten i järnvägsnätet höjas betydligt.

Bra att järnvägen äntligen får mer resurser, men det är inte tillräckligt

Tågoperatörerna är positiva till fokuseringen på underhåll, drift och reinvesteringar i Trafikverkets förslag till nationell plan. Många år av eftersatt underhåll ska nu åtgärdas och flera viktiga projekt

¹

http://www.wspgroup.com/upload/documents/Sweden/analys/Rapporter/Rapporter%202012/Rapport_Klima_tscenario_final.pdf Rapporten har tagits fram på uppdrag av Trafikverket.

² Trafikverket använder i stort sett samma nivåer i "Delrapport Transporter Underlag till färdplan 2050" (2012:224). Enligt denna rapport behövs det en fördubbling av kollektivtrafikresandet och av det långväga tågresandet samt en ökning av godstransporterna på järnväg med 43 procent till år 2030.

³ S-36-37

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 och trimningsåtgärder är en nödvändig "återställare" av ett nedslitet system.

Men detta är inte tillräckligt för att skapa nödvändig kapacitet i järnvägssystemet. Tågoperatörerna anser därför att det i 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 för att förverkliga vare sig EU:s eller Sveriges klimatmål. En nödvändig regionförstoring kan inte heller ske i den takt som förväntas.

Trafikverket har tidigare konstaterat att efterfrågan och tillväxten på järnväg planar ut kring 2020 därför att kapaciteten slår i taket. Tågoperatörerna anser därför att det ska 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 samhällsliga mål analyserar vilka åtgärder som krävs för att uppnå målen. Se vidare under rubriken planeringssystem behöver utvecklas. 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.

Tågoperatörerna är positiva till att Trafikverket vill öka fokuseringen på förebyggande underhåll⁴ och minska de akuta underhållsåtgärderna. När större vikt läggs vid förebyggande underhåll 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.

Trafikverket föreslår en jämnare fördelning av medel till järnväg över tid jämfört med vad regeringen föreslog i direktiven. Trafikverkets förslag medför en jämn upprustningstakt över hela planperioden istället för att upprustningstakten stegras. Den jämna takten möjliggörs dels genom att den angivna ramen tillåts vara högre i början av planperioden och dels genom användning av det räntesparande som beräknas uppkomma under de första åren. Detta gäller främst räntekostnader avseende lån för järnvägsinvesteringar.⁵ Det förtjänar att upprepas att vi är negativa till de kraftiga höjningarna av banavgifterna.

Trafikverket pekar på att effekterna skiljer sig något mellan alternativen. Vid jämn upprustningstakt kommer kapaciteten att gå ner på kort sikt för att säkra åtkomst till spår för de förebyggande underhållsarbetena. I gengäld förväntas en klar förbättring av såväl kapaciteten och robustheten eftersom en bana med gott skick blir mindre störningskänslig. Om upprustningstakten stegras blir inte nedgången i kapacitet på kort sikt så stor, men ger inte heller samma utväxling i positiva effekter

⁴ S.57

⁵ S.50-51

på medellång sikt, eftersom banan inte kommer vara lika väl underhållen. För att planeringen ska kunna anses vara effektiv räcker det inte att ta med effekterna för Trafikverkets budget, även effekterna för entreprenörer och tågoperatörer, liksom för resenärer och varuägare måste tas med. 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 än vad som är fallet i dag 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.

Tågoperatörerna är positiva till drift och underhållsåtgärder av järnväg genom snabbare upprustningstakt, i synnerhet där problemen är som störst i trafikintensiva områden så som storstadsområden, godsstråk och stråk som förbinder viktiga regioner där åtgärder får störst påverkan på systemets leveranser (kapacitet, robusthet och punktlighet, användbarhet, säkerhet samt miljö och hälsa)⁶.

Tågtrafiken har ökat under de senaste åren och enligt prognoserna kommer den att fortsätta att öka. För att klara kraftförsörjningen till järnvägstrafiken måste elförsörjningen och elkapaciteten möta efterfrågan.

Det är viktigt att det finns ett fortsatt och långsiktigt tydligt fokus på underhåll och återinvesteringar vid anslagstilldelningen så att eftersläpning inte blir ett permanent tillstånd eller förvärras. Dessutom är det viktigt att Trafikverket planerar underhållet långsiktigt. När nivåerna på underhåll varierar över tiden behöver underhållsföretagen friställa kompetent och erfaren personal när underhållet går ned. När underhållet ökas igen är det svårt att snabbt ersätta den kompetens som försvunnit från underhållsbranschen. Det leder även till starkt olönsamma entreprenad- och underhållsföretag i järnvägsbranschen.

Tågoperatörerna anser vidare att det behöver inrättas en särskild investeringspott för viktiga och oförutsedda järnvägsinvesteringar. Trafikverket bör ges mandat att besluta om att fördela medel från denna 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.

Inom ramen för TEN-T-stomnätet (Core Network) som ska genomföras till år 2030 finns det möjlighet att få delfinansiering med EU-medel, med upp till 20 procent för infrastruktur och upp till 30 procent för utredningar och pilotprojekt. I vissa fall finns det möjlighet att få delfinansiering upp till 40 och 50 procent. Tågoperatörerna anser att Trafikverket i högre grad än i dag bör utnyttja möjligheterna till finansiering av järnvägsinvesteringar med TEN-T-medel. Verket bör komplettera den nationella planen med en särskild plan för hur TEN-T-medel ska användas för att utveckla den svenska järnvägsinfrastrukturen.

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

⁶ S.52

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.

Höjningen av banavgifterna måste omprövas

Trafikverket skriver i sitt förslag till nationell plan att Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att utforma banavgifterna så att dessa får en mer styrande effekt på tågtrafiken. Banavgifterna ska finansiera drift och underhåll av järnvägen. Totalt beräknas uttaget av banavgifter enligt Trafikverket uppgå till 22,8 miljarder kronor under planperioden. Det innebär att avgifterna stegvis höjs från den redan beslutade nivån för 2014 till en nivå 2025 som ger ungefär dubbelt så hög, totalt 22,8 miljarder kr under planperioden⁷ (3-4 ggr mellan 2009-2021)

Inom järnvägen är efterfrågan större än vad järnvägssystemet i dag klarar av att ta emot på belastade sträckor under vissa tider. Regeringens och Trafikverkets strategi är att minska efterfrågan genom att höja tågtrafikens kostnader och prisa ut godstransporterna från järnvägen till förmån för vägtrafiken. Detta trots att riksdagen har beslutat att banavgifterna inte borde höjas under den kommande planperioden fram till dess åtgärder har vidtagits för att skapa mer rättvisa konkurrensvillkor mellan trafikslagen och tills järnvägssystemets kvalitet har förbättrats.

De höjda banavgifterna kommer att drabba resenärer och godsköpare genom högre priser, vilket i sin tur kommer att minska resandet med tåg, liksom godstransporterna på järnväg, och öka trafiken på vägarna med ökade utsläpp av klimatgaser som följd. Detta visas tydligt i Trafikverkets nya prognoser fram till år 2030 som refereras i förslaget till nationell plan. Trafikverket skriver utifrån prognosen i sitt förslag till nationell plan: "Vägtransporterna ökar på grund av höjda banavgifter för godstrafiken på järnväg samt av införande av svaveldirektivet för sjöfart."⁸ Detta kommer att få negativa effekter på en rad mål som riksdagen satt upp, bl.a. hänsynmålet för säkerhet, miljö och hälsa, generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålet om Begränsad klimatpåverkan. Tågoperatörerna ställer sig därför mycket negativa till höjningen av banavgifterna och anser i likhet med riksdagens beslut att den tidigare beslutade höjningen av banavgifterna ska omprövas.

En av anledningarna till de höjda banavgifterna är att trafikslagen ska betala sina egna kostnader och leda till samhällsekonomisk effektivitet. Trafikverket och regeringen har valt att agera kraftfullt när det gäller ett transportslag, mot just järnvägen.

I Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen (Rapport2013:4) understryks att "internaliseringsgrad är ett relativt (enhetslöst) mått och kan som sådant lätt bli missvisande om inte

⁷ S.28

⁸ S.37

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.

Tågoperatörerna har konstaterat att kvalitetsbristkostnaderna 2011 var c:a 1 mdr kronor hos tågoperatörerna, exklusive bl. a. effektivitetsförluster och varumärkesförluster. 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.

Tågoperatörerna håller heller inte med om Trafikverkets skrivning ”Ett effektivare utnyttjande av järnvägssystemet kan åstadkommas genom att differentiera banavgifterna efter kapacitetsutnyttjande eller genom styrmedel som trafikseparering och utvecklade trångsektorsplaner.”⁹ Styrning med hjälp av banavgifter i syfte att effektivisera användningen av järnvägssystemet 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 dessutom att banavgifterna, liksom alla former av avgifter och kostnadsökningar, som t.ex. tågoperatörernas hittills beslutade finansieringsansvar för ERTMS ombordutrustning på tågen, bör samordnas och utredas för att skapa ett meningsfullt avgiftsunderlag som inte försämrar järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag. Detta ligger helt i linje med Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi påpekannde¹⁰ att det krävs en helhetssyn i avgiftssammanhang. Man kan inte ta ett transportslag i taget.

⁹ S. 64

¹⁰ Infrastruktur på rätt väg, juni 2013

Utsläpp vid tågtrafik är betydligt lägre än utsläppen från byggandet av banan

Branschföreningen Tågoperatörerna är mycket kritiska till Trafikverkets skrivning om att *"I byggskedet bidrar dock de investeringar som planförslaget innehåller till märkbart ökade utsläpp av växthusgaser. För järnvägsobjekten kan detta på lång sikt möjligen kompenseras av lägre utsläpp i samband med trafikering."*¹¹ Menar Trafikverket det som skrivs här? Byggande av järnvägsinfrastruktur medför, liksom allt byggande, ökade utsläpp. Men genom tågtrafikens mycket låga utsläpp så hämtas dessa utsläpp hem när tågtrafiken är i drift.

Enligt IVL/Trafikverkets mycket detaljerade livscykelanalys av Botniabanan¹² kommer klimatutsläppen från byggandet av den (relativt lågtrafikerade) järnvägen återbetalas på 13 år genom resor och transporter som annars skulle gått på väg eller flyg. Varje år efter det gör den positiv skillnad för klimatet. En doktorsavhandling på KTH¹³ pekar på att motsvarande återbetalningstid för Europabanan skulle vara sex år. Detta bör dessutom jämföras med klimatutsläppen vid byggande av vägar. När en ny väg byggs blir återbetalningstiden oändlig eftersom den bidrar till ökad trafik och ökade utsläpp år efter år. Det är oroande att Trafikverket inte följer sina egna kalkyler i ett så viktigt dokument som i förslaget till nationell plan utan sprider direkta felaktigheter.

Planeringssystemet behöver utvecklas

Trafikverket skriver i "Delrapport Transporter Underlag till färdplan 2050" att planering av transportsystemet hittills till stor del har gjorts utifrån framskrivningar av rådande utvecklingstrender med krav på ökad kapacitet för biltrafik och lastbilstransporter. Med mål som kraftigt avviker från den rådande utvecklingstrenden krävs ett nytt sätt att planera där man istället utgår från en målbild där samhällets och transportsystemets mål är uppfyllda. Utifrån denna går man sedan baklänges i tiden och specificerar vilka åtgärder och styrmedel som krävs för att nå den målbild som satts upp. Denna metod brukar ofta kallas "back casting".

Dessa planeringsmetoder leder till radikalt olika slutsatser om hur transportsystemet bör utvecklas. Som redan nämnts beräknas förslagen i den nationella planen bl.a. leda till en ökning av biltransportarbetet med 34 procent och persontransportarbetet på järnväg med 27 procent samtidigt som Trafikverket och WSP i olika rapporter pekat på att det behövs åtgärder som minskar trafikarbetet med personbil med 20 procent och fördubblar trafikarbetet med spårbunden trafik till år 2030 om klimatmålen ska kunna nås. Detta kommer att ställa helt andra krav på transportsystemet än de som Trafikverket planerar för, eller som Trafikverket skriver i den ovan refererade rapporten "Om klimatmål, andra samhällsmål och nyttor samt trender pekar mot ett samhälle med mindre biltrafik och lastbilstrafik, ställer det inte lika stora krav på utbyggnad av väginfrastruktur. I stället ställs desto större krav på effektiva kollektivtrafiksystem och ett järnvägssystem som klarar att ta emot den ökade mängden person- och godstransporter."¹⁴

Tågoperatörerna är mycket kritiska till att Trafikverket inte anser sig ha ansvar för klimatmålet, tagit det på allvar och planerat utifrån att målet ska uppnås. Om man menar allvar med de

¹¹ S.33

¹² Life cycle assessment of Railways and rail transport – Application in Environmental Product declarations (EPDs) for the Bothnia Line"

¹³ The role of high-speed rail in mitigating climate change – The Swedish case Europabanan from a life cycle perspective - del av doktorsavhandling, Jonas Åkerman KTH

¹⁴ Delrapport Transporter Underlag till färdplan 2050

transportpolitiska målen, liksom klimatmålen och fyrstegsprincipen måste Trafikverket ändra sina planeringsmetoder radikalt. Tågoperatörerna anser därför att planeringen av transportsystemet bör göras utifrån att man analyserar vad som krävs för att uppnå de mål som riksdag och regering satt upp på transportområdet och vidtar de åtgärder som behövs.

Den nya planeringsmodellen som Trafikverket nu använder för första gången har säkert sina fördelar såsom ökad flexibilitet i planeringen och minskade inlåsnings effekter. Men konsekvensen får inte bli att den långsiktiga planeringen uteblir. Tågoperatörerna vill dock understryka att modellen borde kompletteras med ett uppdrag att föreslå riktigt långsiktiga mål (år 2030-2050) för järnvägens utveckling som leder fram mot de målen.

Regeringen aviserade i ett pressmeddelande i början av september att sjöfarten ska kompenseras med över en miljard kronor under tre år p.g.a. att svaveldirektivet kommer leda till ökade kostnader för sjöfarten.¹⁵ Vi erfar att dessa pengar kommer att lånas från Trafikverkets ekonomiska ram på 522 miljarder kronor i början av planperioden för att betalas tillbaka senare under perioden.

Tågoperatörerna är kritiska till att regeringen kompenserar ett transportslag för deras höjda kostnader samtidigt som man höjer kostnaderna för tågtrafiken genom att dels höja banavgifterna och dels låta ERTMS tågoperatörerna finansiera teknikskiftet, där delar av signalsystemet flyttas från banan till tåget. Detta medför att ny utrustning måste installeras ombord för ERTMS. Vi ifrågasätter också systemet med låna från Trafikverkets ekonomiska ram. Då fortsätter den osäkerhet och ryckighet som funnits tidigare i de ekonomiska ramarna för planeringen av järnvägsinfrastrukturen. Dessutom kommer detta att, åtminstone på kort sikt, på ett eller annat sätt påverka förslagen som Trafikverket lagt fram i den nationella planen. Tågoperatörerna vill därför understryka att dessa medel inte får tas från planerade järnvägssatsningar eller medföra att järnvägssatsningar skjuts på framtiden.

Införandet av ERTMS behöver mer tid och bättre planering

Även om införande av ERTMS i sig inte är till beslut i Nationella planen kommer ändå installationen av ERTMS att vara en viktig faktor och påverka järnvägsdriften under hela planperioden.

Tågoperatörerna vill därför beskriva och bemöta delar av ERTMS-projektet.

ERTMS är ett europeiskt projekt för att skapa en gemensam standard och ett gemensamt trafikledningssystem för att möjliggöra en öppen och europeisk järnvägsmarknad. 2009 deltog Sverige i ett beslut att installera ERTMS-systemet på godskorridor 3, Stockholm-Palermo fram till 2020. Sverige fattade dessutom ett nationellt beslut att installera ERTMS på de nya banorna i Sverige istället för det nuvarande ATC 2. Sverige valde att låta "marknadens aktörer", dvs. tågoperatörerna ta ansvaret och finansieringen för det nya ombordsystemet som måste till i det nya systemet. Övriga länder har valt olika modeller av ansvars- och finansieringslösningar.

Sedan dess har ERTMS installerats på Botniabanan, Ådalsbanan, Västerdalsbanan och något försenat öppnar snart också Haparandabanan. Alla installationer hittills har lett till uppstartsproblem och driftssvårigheter.

Tågoperatörerna stödjer målsättningen med ERTMS, att det ska bli ett gemensamt europeiskt och samkörbart system och att det ska gynna järnvägens konkurrenskraft.

¹⁵ <http://www.regeringen.se/sb/d/13743/a/222636>

Enligt Trafikverkets förslag till nationell plan kommer byte av signalsystem totalt att kosta staten c:a 30 miljarder kronor. Det är lika mycket som det kostar att bygga 300 km ny järnväg. Till detta kommer tågoperatörernas kostnader på 3-5 miljarder kr för att installera ny utrustning för ERTMS ombord på tågen. Dessa kostnader kommer 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.

- 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.
- Trafikverkets utgångspunkt är att tågoperatörerna redan nu ska upphandla ombordutrustning trots att det inte finns godkända och certifierade versioner på marknaden eller en fungerande leverantörsmarknad.
- Finansieringen är heller inte tillfredsställande reglerad idag. Dagens upplägg av ERTMS-projektet skapar därför en orimlig fördelning av risktagandet i projektet
- Trafikverket behöver också slutföra utveckling av den svenska översättningsmodul, STM, som beställdes 2003. Den har försenats i flera omgångar och är ännu inte färdigutvecklad och driftsäker.

För att målet ska uppnås vill Tågoperatörerna framhålla:

- Fortsatt införande måste baseras på att det finns utvecklade och certifierade produkter för ERTMS innan fordonsägarna börjar serieinstallation på sina fordon.
- Kommande tidplan måste baseras på att Trafikverket kan nå de milstenar de sätter upp. Vid eventuella förseningar måste delaktiviteterna slutföras, och datumet för driftsättning förskjutas i motsvarande grad. Passagerare och varuägare får inte drabbas av tekniska problem på grund av att ERTMS installeras.
- De ekonomiska kalkylerna behöver fördjupas. Särskilt gäller att versions- och uppdateringskostnader ska tas med i kalkylerna, och kalkylperioden ska motsvara systemets tekniska livslängd.
- Frågan om finansiering av ombordutrustning måste få en tillfredställande lösning.

Regeringen fattade 18 december 2012 beslut om att ge Trafikverket ett helhetsansvar för fortsatt införande av det nya signalsystemet ERTMS i Sverige (N2012/6352/TE). Trafikverket skickade därefter ett förslag om införandet på Södra stambanan på remiss. I remissvaret var Tågoperatörerna tillsammans med många andra instanser kritiska. Sammantaget påpekades att underlaget var bristfälligt, att ERTMS fortfarande är under utveckling, att Trafikverkets aktiviteter i stor utsträckning blivit försenade och att väsentliga ekonomiska frågor inte är lösta, bland dem frågan om finansiering av fordonsombyggnad.

Trafikverket fattade, trots de kritiska remissvaren, beslut om att ERTMS ska driftsättas på Södra stambanan med början 2017 (TRV 2013/2531 den 10 juni 2013).

Trafikverket uppfattning om vad som menar med "helhetsansvar för införandet av ERTMS" enligt regeringens beslut och hur Tågoperatörerna uppfattar "helhetsansvar" skiljer sig åt. Trafikverket driver ERTMS-projektet för södra stambanan med ett starkt fokus på genomförande under perioden 2017-2021, trots att det sker med en uppenbar fara för förseningar och problem. För det fall planen inte håller och projektet blir försenat borde Trafikverket redan nu åta sig det ekonomiska ansvaret för de merkostnader som kan komma att uppstå för enskilda tågoperatörer för de investeringar som de förutsätts göra nu för att projektet ska kunna starta 2017 och vara genomfört till 2021. Tågoperatörerna uppmanar regeringen att föreslå EU en *tidigareläggning av utvärderingen av godskorridor 3* istället för att avvakta till 2015. Mycket talar för att en mer sansad tidsplan kommer att leda till ett mer framgångsrikt och också ekonomiskt försvarbart genomförande.

Tågoperatörerna har samstämmt framfört att Trafikverkets plan måste bygga på att det finns färdigställda specifikationer och certifierade ombordutrustningar innan fordonsägarna kan börja fordonsombyggnaden. De svenska fordon som i dag är ombyggda för ERTMS har endast tidsbegränsade tillstånd för kommersiell trafik med högst ett år i taget. Stegen fram till en certifiering är inte klarlagda och det finns inte någon fordonsägare som vet den slutliga kostnaden för ett färdigt ombordsystem¹⁶.

En viktig förutsättning för fordonsägarnas ombyggnad är att Trafikverket tillhandahåller kompletta och certifierade marksystem samt slutför utvecklingen av översättningsmodulen STM. Enligt arbetsmaterial¹⁷ från Trafikverket är det i maj 2016 som samtliga delar finns färdiga.

Trafikverkets tidplan för ERTMS på Södra stambanan fr.o.m. 2017 är således inte framtagen i samarbete med järnvägsföretagen utan ett ensidigt beslut från Trafikverkets sida.

Vi delar inte Trafikverkets påstående att det finns en fastställd och stabil standard för ERTMS. Vid arbetsmöten med Trafikverket har Branschföreningen visat att det finns öppna punkter i såväl systemversion 2.3.0d som Baseline 3. Det finns inte heller någon bana eller något fordon som är certifierat enligt EU:s regler. Samkörbarhet mellan Botnia/Ådalsbanan och Haparandabanan är inte provad på annat sätt än genom enstaka testkörningar.

Systemförvaltning och ekonomiska kalkyler

I regeringsbeslutet anges att Trafikverket ska redogöra för olika kostnader inklusive kostnaden för ett fullständigt införande av ERTMS i Sverige. Det publicerade underlaget är inte tillräckligt för att i detalj följa Trafikverkets beräkningar, men vissa delar bör dock påpekas. ERTMS är ett IT-projekt som innebär en ny situation för tågdriften och det skapas ett beroende av programvara och systemkompatibilitet. För att ERTMS ska nå sitt syfte måste det finnas en systemförvaltning och versionshantering. I dagsläget, när Sverige endast har börjat installationerna, finns det redan fem

¹⁶ De första svenska järnvägsfordonen som utrustades med ERTMS (Rc6-E) har nu fått sitt nionde tidsbegränsade godkännande för kommersiell trafik. Ännu finns ingen fastställd kravlista eller aktivitetsplan för hur fordonen ska få permanent fordonsgodkännande.

¹⁷ Trafikverkets branschmöte 5 juni 2013

olika kombinationer av mark- och ombordsystem¹⁸. Testning pågår nu för att undersöka kompatibiliteten mellan olika leverantörer liksom av nivåer i systemet. I framtiden kommer komplexiteten öka flerfalt.

I Trafikverkets underlag måste det finnas en plan för hur olika systemversioner och uppdateringar ska hanteras. Trafikverkets kalkyler innehåller inte de nödvändiga kostnadsposterna för förvaltning och versionshantering, varken för fordonsägarna eller för marksystemen.

ERTMS bygger till stora delar på IT- och kommunikationsteknik från början av 1990-talet och systemet behöver uppgraderas redan när installationerna fortsätter utanför Södra stambanan¹⁹. Uppgraderingar, och utbyte av delsystem, kommer beröra fordon, marksystem och basstationer för kommunikation.

I kalkylerna använder Trafikverket ett antagande om 60 års livslängd för systemet efter 2021, d.v.s. fram till 2080. ERTMS kommer med stor säkerhet genomgå stora förändringar i framtiden. Det är först när signalsystemet optimerar avståndet till framförvarande hinder, så kallat "moving block", som det kan bli en signifikant ökning av kapaciteten på järnvägen. Moving block finns dock inte med i nuvarande versioner av ERTMS, inte heller i Trafikverkets planer.

Tågoperatörernas bedömning är därför att Trafikverkets ekonomiska kalkyler ännu inte är tillräckliga utan behöver kompletteras.

Aktiviteter på EU-nivå

I regeringsbeslutet anges att Trafikverket ska bedöma frågor som Transportstyrelsen och Trafikverket bör driva på EU-nivå. I Trafikverkets plan till regeringen saknas detta. I det fortsatta arbetet behöver Sverige agera för att:

- EU, genom ERA som ansvarig myndighet, fastställer specifikationerna för ERTMS till minst den nivå att det går att erhålla samkörbarhet och permanenta godkännanden för fordon med ERTMS
- EU genomför analyser och kostnads/nyttokalkyler som bekräftar att syftet med ERTMS uppnås
- Utvärderingen av införande på korridor B tidigareläggs och görs enligt vad som fastställts i korridorens avsiktsförklaring och styrande dokument (Letter of Intent från 11 juni 2009)

I olika sammanhang har det framförts att Sverige riskerar rättsliga påföljder från EU om inte installationsplanen från 2007 och Letter of Intent för korridor B fullföljs inom planerade tider. Huruvida så är fallet kan utredas, men risken torde inte vara aktuell genom att EU inte har uppfyllt sina åtaganden för ERTMS-utvecklingen.

¹⁸ Transportstyrelsen: Sammanställning av godkänd integration mellan ERTMS mark- och ombordsystem, matris v7.0, 2012-11-09

¹⁹ Arbetet pågår exempelvis med att ersätta nuvarande kretskopplad GSM-R med paketbaserad signalöverföring.

Systemsynen behöver stärkas och utvecklas

Järnvägen är ett slutet system som förutsätter att alla parter samverkar för att hela järnvägskedjan ska fungera. Detta innebär att störningar i systemet fortplantar sig till övriga aktörer. Därför behövs det en systemsyn på hur järnvägen ska utvecklas.

Tågoperatörerna anser i likhet med Trafikverket att främjandet av sammodaliteten är en av de tre främsta utmaningarna inom transportsystemet²⁰. Vi är positiva till att Trafikverket vill sätta sammodalitet i fokus för forsknings- och innovationsinsatser.

Det är också positivt att åtgärdsplaneringen fokuseras på godsstråk och stråk som binder samman viktiga regioner där åtgärder får störst påverkan på systemets leveranser i form av kapacitet, robusthet och punktlighet, användbarhet, säkerhet samt miljö och hälsa. Men detta är inte tillräckligt. Systemsynen på järnvägen behöver stärkas och utvecklas, bl.a. är det viktigt att se till att projekten genomförs i sin helhet under planperioden och inte bara delar av dem. Det är generellt viktigt att bygga ut hela stråk. De riktigt stora kapacitetsvinsterna uppstår först när hela stråket är byggt. På godssidan är det viktigt att bygga ut hela stråk, som motsvarar de dominerande godsflödena, till enhetlig standard (Kapacitet = antal tåg × last per tåg). Antal tåg bestäms av i första hand den svagaste delsträckan: stationssträckan med längst gångtid i ett enkelspårigt stråk; eller kvarvarande enkelspåriga delsträckor i ett i övrigt dubbelspårigt stråk. Det är först när helastråket byggts ut till dubbelspår som en kraftig kapacitetsökning erhålls.

Det finns avskräckande exempel när detta inte gjorts. Dubbelspåret Hallsberg – Mjölby började byggas ut ca 1995 med första etapp (Motala) Stenkullen – Degerön (ca 20 km), öppnad ca 1997. Nuläge, 2013: Mjölby – Degerön (48 km), dsp; Degerön – Hallsbergs rbg (47 km) esp. TRV förslag till nationell plan 2014 – 2025 är att dubbelspåret Degerön – Hallsberg ska slutföras 2026 eller senare, d.v.s. trots att kostnader upparbetas sedan ca 1993 fås en markant kapacitetsökning i länken Hallsberg – Mjölby först efter 2026. Koncentrera och slutför hela länkar snabbt. Slutför dsp Hallsberg – Mjölby ca 2019, inkl. Hallsberg rbg – Åsbro/Stenkumla.

På motsvarande sätt begränsas lastförmågan per tåg i ett stråk av den lägsta standarden i stråket: tågvikten av största lutningen, svagaste elmatningen, lägsta meterlasten; tågvolymen av kortaste tåglängden, minsta lastprofilen. Alltså, bygg ut hela stråk till enhetlig standard, koncentrera och genomför snabbt.

Den utredning om järnvägens organisation som just startat är en nödvändig översyn av vilka problemområden som kan identifieras och åtgärdas efter avregleringen. Någon återgång till tidigare organisation av järnvägen ser Tågoperatörerna varken som möjlig eller önskvärd. Avregleringar och omorganisationer skapar nya frågor som måste hitta lösningar och ansvariga. En sådan fråga är helhets- eller sektorsansvaret för branschen med ett starkt fokus på att utveckla järnvägen samt underlätta marknadstillträde och överlevnad.

De samhällsekonomiska kalkylerna måste breddas och utvecklas

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

²⁰ S.18

ger mest nytta till samhället och att man kanske rentav avstår från att investera därför att den traditionella samhällsekonomiska kalkylen helt felaktigt visar på dålig lönsamhet av investeringen.

Bristerna finns dels i samhällsekonomiska kalkyler som används i dag och dels i att man har ett allt för snävt synsätt dagens samhällsekonomiska kalkyler. VTI har exempelvis 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 konstateras "att dagens tillämpning av samhällsekonomiska kalkyler uppvisar brister gällande godstransporter. Problemet består i att alla relevanta nyttor, som förbättrad tillförlitlighet, inte inkluderas på ett adekvat sätt. Mer generellt saknas information om effektsamband, det vill säga hur olika investeringar påverkar tidsåtgången, transporternas tillförlitlighet (inklusive monetär värdering) och transportkostnaderna. Dessutom saknas transparent information om de prognosticerade transportvolymerna. Detta innebär att de slutgiltiga resultaten är svåra att granska."²¹ Tågoperatörerna anser därför att godstransporter på järnväg måste få en rättvisande värdering och att de samhällsekonomiska analyserna ska utvecklas på detta område.

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 analyser av den samhällsekonomiska nyttan av olika åtgärder. Detta görs redan i dag bl.a. av konsultföretaget ÅF Consulting. När ÅF 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.

Forskningen måste stärkas på detta område. Tågoperatörerna ställer sig därför positiva till Trafikverkets förslag om att "Metoder och processer" ska vara ett av fem forsknings- och innovationsområden som Trafikverket ska fokusera sin FOI-verksamhet på. Se vidare under rubriken "Anslagen till FOI behöver ökas.

BTO vill också understryka vikten av att utveckla effektsambanden mellan åtgärder som påverkar järnvägens kostnader, som bl.a. banavgifterna och ERTMS, resandet och godstransporterna på järnväg samt påverkan på klimat och miljö.

²¹ VTI notat 3–2013

Nationell trafikledning som stärker tågtrafikens utveckling

Vi ställer oss bakom Trafikverkets förslag om att en nationell trafikledning ska införas²². Detta är inte minst viktigt för att förbättra effektiviteten och punktligheten och för att förbättra störningsinformationen till tågoperatörer och resenärer.

Det blir möjligt att arbeta med trafikledning på samma sätt över hela landet och med förbättrat beslutsstöd för den operativa personalen. Det innebär i sin tur ökad kapacitet och punktlighet, och en ökad robusthet vid driftstörningar, bl.a. genom att hanteringen blir mer förebyggande. Förbättrad informationshantering och mer precisa trafikprognoser ger underlag för bättre trafikinformation, vilket underlättar för både resenärer och tågoperatörer när störningar uppstår.

Ett fördjupat samarbete mellan tågoperatörer och Trafikverket i trafikledningen skulle även det förbättra trafikledningen. Det är därför viktigt att samarbetet fördjupas. I ett förändringsskede är det extra viktigt att även kunna mäta kvaliteten i trafikledningen, både i situationer och för individer. Trafikverket bör därför åläggas att följa, mäta och följa upp den egna trafikledningens kvalitetsutveckling.

Framförhållningen, robustheten och effektiviteten vid underhållsarbeten måste bli bättre

Robusthet vid underhållsåtgärder i järnvägssystemet saknas i Trafikverkets förslag. I dag har Trafikverket allt för kort framförhållning när järnvägssystemet ska underhållas, dels beroende på anslagsmodellen, dels i planeringsmodellen. Dessutom kommer berörda tågoperatörer in allt för sent i processen. Ett tydligt exempel på detta är planeringen av kontaktledningsbyte på Västra Stambanan mellan Laxå och Skövde. Den korta framförhållningen och valet av metod leder till stora minskningar av kapaciteten på banan och att trafiken blir mer sårbar för störningar och mindre robust, vilket får effekter för både resenärer och godstransportköparna. Det behövs därför ett ökat fokus på robusthet och framförhållning även vid underhållsåtgärder. Detta är inte minst viktigt med tanke på att ökade anslag till järnvägsunderhåll i förslaget till nationell plan.

Ett utökat underhållsarbete är viktigt, men det måste genomföras på ett effektivt sätt där alla samhällsaspekter och kostnader tas med redan på planeringsstadiet liksom i valet av metod. Det är viktigt att Trafikverket i sin planering av de utökade underhållsinsatserna tar hänsyn till såväl de företagsekonomiska konsekvenserna i både underhålls- och operatörsföretagen, som konsekvenserna för resenärerna, godstransportköparna och samhället i övrigt. I detta sammanhang förtjänar det att påpekas att tågoperatörernas kvalitetsbristkostnader (egna och andras kvalitetsbrister) idag är lågt räknat 1 mdr kr för branschen. Under en period med mer banunderhåll kommer förmodligen "kvalitetsbristerna" bli än mer påtagliga. Trafikverket bör i sin underhållsplanering vara berett att jämka sina planer på samma sätt som tågoperatörerna i trafikplaneringen. Framförhållningen och effektiviteten måste öka i både trafik- och underhållsplaneringen. Dessutom måste underhållet planeras utifrån att trafiken ska fungera så bra som möjligt under byggtiden. Planeringsmetoden för stora planerade projekt bör gälla även vid "vanliga" banarbeten.

²² Kapitel 6

Anslagen till FOI behöver ökas

Trafikverket föreslår 6 916 miljoner kronor avsätts för forskning, utveckling, innovation och demonstration (FOI) under perioden 2014-2025. Detta motsvarar drygt en procent av den ekonomiska ramen på 522 miljarder kr. Trafikverket pekar i sitt förslag till nationell plan på att den samlade FOI-budgeten har minskats sedan Trafikverkets bildades. 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.

Som redan nämnts är vi positiva till att Trafikverket vill sätta sammodalitet i fokus för forsknings- och innovationsinsatser och till att forskningen när det gäller utvecklingen av de samhällsekonomiska beräkningarna ska stärkas. Tågoperatörerna ställer sig därför positiva till Trafikverkets förslag om att "Metoder och processer" ska vara ett av fem forsknings- och innovationsområden som Trafikverket ska fokusera sin FOI-verksamhet på (kapitel 3). Vi delar Trafikverkets bedömning att effektsamband, prognosmodeller och de samhällsekonomiska bedömningarna behöver utvecklas för att bättre kunna planera, prioritera och följa upp transportsystemets utveckling. BTO förutsätter FOI kring hur de samhällsekonomiska metoderna ska utvecklas ska ges stort utrymme inom detta prioriterade område. Vi förutsätter även att FOI kring effektsamband inom järnvägen kommer att prioriteras högt. Detta är mycket viktigt med tanke på att det inom järnvägen, till skillnad från vägtrafiken, inte finns några etablerade kvantitativa effektsamband mellan tekniskt tillstånd och tågförseningar. Därför baseras nuvarande åtgärdsplan på järnvägens ålder och trafikintensitet, kombinerat med expertbedömningar.²³

TTT, tillsammans för tåg i tid. Punktlighetsprojektet som startats av Trafikverket och som drivs gemensamt i järnvägsbranschen måste följas och följas upp i forsknings- och utvecklingsarbetet. Möjligheterna till effektiviseringar inom alla områden av järnvägssystemet bör här tas tillvara.

Systemet med kvalitetsavgifter startades för ett år sedan och har förvisso ett antal barnsjukdomar att komma tillrätta med. Tågoperatörerna anser likväl att kvalitetsavgifter kan verka styrande för att utveckla kvaliteten. Systemet skulle kunna utvecklas än mer genom att andra parametrar skulle kunna ingå, t.ex. för underhållsintreprenörerna och för Trafikverkets löpande förvaltning av infrastrukturen, alltså inte bara det som tillhör trafikledningens orsakskodning av fel.

Andra viktiga forskningsområden är

- Effektiv godstrafik, t.ex. gods/capita, marknadsandel, tillväxttakt, axellaster, tågstorlekar, vinterproblematik och avreglering
- Utveckling av nästa generation banor. Fokus på lägre byggkostnader och snabbare färdigställande
- Styrning av avreglerad järnvägstrafik
- Kapacitetsökning på befintliga banor
- Ökad punktlighet på systemnivå
- Vintertålighet

²³ S.55

Trafikverket pekar på att utvecklingen av styrmedel kan användas för att effektivisera utnyttjandet av transportsystemet. Tågoperatörerna anser att Trafikverket bör ha ett vidare perspektiv på forskningen om styrmedel. Utöver att effektivisera utnyttjandet av transportsystemet kan, och bör, styrmedel användas för att öka måluppfyllelsen när det gäller de transportpolitiska målen, generationsmålet om miljö samt miljö kvalitetsmålen, inte minst målet om Begränsad klimatpåverkan. Detta kan bl.a. ske genom att styrmedlen stimulerar resande och transporter med hållbara transportmedel. Detta bör vara ett viktigt prioriteringsområde. I detta sammanhang är det också viktigt att stärka forskningen och analyserna av hur åtgärder, som traditionellt inte brukar kallas för styrmedel, men som ändå fungerar som sådana genom att de påverkar järnvägen kostnadsutveckling, t.ex. ERTMS. Detta ligger helt i linje med fyrstegsprincipen.

Förstärk kapaciteten i järnvägens sidosystem

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.

Prioriterade investeringsåtgärder

Tågoperatörerna i Sverige har tillsammans tagit fram en sammanställning över de viktigaste infrastrukturprojekten på järnvägsområdet. Dessa projekt bör prioriteras och genomföras så snart som möjligt. Åtgärderna har delats in i stora projekt som behövs i närtid (från norr till söder), stora projekt till år 2030 (från norr till söder) och mindre infrastrukturprojekt (se bilaga). Vår definition av smärre objekt är att vi bedömer att kostnaderna inte överstiger ca 10 mkr, att ingen järnvägsplan krävs och att åtgärden kan genomföras i närtid.

Stora projekt som behövs i närtid (från norr till söder)

- **Malmbanan**

Det behövs partiella dubbelspår Kiruna-Riksgränsen samt Gällivare-Murjek, flera mötesstationer med 750 m ny mötesstation på Svappavaarabanan och ökad axellast till 32,5 t samt effektivare trafikstyrning. Övrig gods- och persontrafik fordrar också kapacitet. Alternativet till järnväg - en mycket tung malmlastad långträdare var femtioåttonde sekund Kiruna-Narvik.

Tågoperatörerna ställer sig positiva till de namngivna järnvägssatsningarna i förslaget till nationell plan om att öka kapaciteten på Malmbanan för 870 Mkr finns med under planperioden 2014-2019. Vi delar också Trafikverkets bedömning att det kommer att finnas kvarstående kapacitetsbrister på Malmbanan efter att de namngivna åtgärderna under perioden 2014-2019 har utförts, särskilt på sträckan Kiruna – Riksgränsen. Dessa brister ska utredas 2014-2016, men någon finansiering av åtgärder finns inte med i förslaget till nationell plan. Tågoperatörerna anser att åtgärder för att komma till rätta med de kvarstående kapacitetsbristerna på Malmbanan Kiruna – Riksgränsen ska finansieras och genomföras.

- **Stockholm Norr**

Ny kombiterminal behövs för att klara varuförsörjningen av Sveriges befolkningstätaste region.

- **Hallsberg-Mjölby**
Pågående dubbelspårsutbyggnad snabbas upp och ska omfatta hela sträckan
- **Uppsala–Gävle**
Komplett dubbelspår
- **Södra stambanan**
Malmö - Lund fyra spår, kapacitetsutbyggnad genom ett antal förbigångsspår och bangårdsombyggnader Lund – Alvesta
- **Västkustbanan**
Komplett dubbelspår Göteborg-Helsingborg-Lund
- **Malmö godsbangård**
Kapacitetsförstärkning med förlängda spår och nya växlar
- **Sävenäs rangerbangård**
Ny infart från Västra stambanan
- **Hamnbanan i Göteborg**
Dubbelspår
- **Västra stambanan**
Kapacitetsförstärkningar: fyra spår Olskroken-Alingsås, ett antal förbigångsspår Alingsås-Laxå
- **Värmlandsbanan**
Dubbelspår Kil-Kristinehamn, fler plattformsspår på Karlstad C samt ny godsbangård i Karlstad
- **Bergslagsbanan Kil–Ställdalen**
Mötesstationer, trafikledningssystem
- **Godsstråket genom Bergslagen**
Storvik-Hallsberg med anslutande bandelar Storvik-Falun-Borlänge – Omfattande kapacitetsförstärkning med fler mötesstationer, förlängda mötesspår, linjeomläggningar och partiella dubbelspår

Stora projekt till år 2030 (från norr till söder)

- **Malmbanan**
Dubbelspår hela sträckan Kiruna C – Riksgränsen
- **”Botniska korridoren”**
kapacitetsförstärkning längs Stambanan genom övre Norrland eller en nybyggnad i form av Norrbotniabanan
- **Ostkustbanan**
210 km enkelspår Gävle och Sundsvall är redan idag hårt belastat med 70 tåg per dygn
- **Gävle–Sundsvall**
Dubbelspårsutbyggnad hela sträckan med linjeomläggningar på delsträckor
- **Uppsala-Myrbacken**
Utbyggnad till fyra linjespår, gynnar utbyggnaden av den regionala trafiken
- **Värmlandsbanan**
Ny, genande anslutning till Västra Stambanan nordost om Laxå. Dubbelspår hela sträckan Kil-Kristinehamn
- **Mäljarbanan**

- Utbyggnad till fyra linjespår Karlberg-Kallhäll
- **Grödingebanan**
Flemingsberg-Järna Utbyggnad till fyra linjespår
- **Västra stambanan**
250 km/h Katrineholm-Alingsås
- **Göteborg**
Västlänken
- **Södra stambanan**
Utbyggnad till fyra linjespår Lund-Hässleholm
- **En svensk höghastighetsjärnväg för 2000-talet Götalandsbanan och Europabanan**
Det behövs en strategisk satsning på korta restider och ökad kapacitet i hela järnvägsnätet, minst 320 km/h.

BTO välkomnar regeringens beslut om att bygga Ostlänken, sträckan Järna – Linköping. Eftersom järnvägsnätet på viktiga sträckor redan nu är nära kapacitetstaket och efterfrågan på spårburna trafiklösningar tycks öka, är det viktigt att regeringen ger Trafikverket ett tydligt uppdrag att fortsätta utreda hur höghastighetsbanor ska kunna införas i Sverige. Viktigt att byggstart år 2017 och färdig bana 2028 kan hållas, eller ännu hellre tidigareläggas. Därför är det nödvändigt att minst den summa som föreslås reserveras fram till 2025.

Vi är dock kritiska till den allt för låga ambitionsnivå när det gäller utbyggnaden av höghastighetsbanor som antyds i Trafikverkets förslag till nationell plan. Istället för höghastighetsbana kallar Trafikverket Ostlänken för ”stambana för snabbtåg” och istället för att ta ett helhetsgrepp föreslås en snuttvis utbyggnad. Dessutom saknas det i Trafikverkets förslag till nationell plan resurser till en fortsatt utbyggnad av höghastighetsbanor i Sverige.

BTO anser att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att omgående ta fram en plan för separata höghastighetsbanor med internationell standard mellan Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö för trafik med tåg som går i lägst 320 km/ timmen. Även Oslo – Köpenhamn bör finnas med i den långsiktiga planen. En utbyggnad av ett höghastighetsnät kan ske utan att störa befintlig trafik och skulle dessutom skapa 4-5 gånger högre kapacitet i det nuvarande systemet för den starkt växande regiontrafiken liksom för godstrafiken.

Stockholm 2013-10-01

Branschföreningen Tågoperatörerna



Christel Wiman
VD

Bilaga 1 - Tågoperatörernas 40-lista med smärre infrastruktur objekt 2013

Nr	Region	Var?	Vad?	Förväntad effekt
1	Nord	Malmbanan	Tydlig markering av EVR-vxl	Mindre risk för uppkörning av vxl
2	Nord	Malmbanan	Byte av rälsmörjningsapparater	Bättre funktion, mindre slitage fläns/räl
3	Nord	Piteå	Elektrifiering spår 34 Svedjan för lokuppst. O. rep.vagnar	Frigör kapacitet på tågspår
4	Nord	Lycksele	Utflyttning av driftplatsgräns till öster om Lyt	Ökad kapacitet och flexibilitet
5	Mitt	Ånge	Lokuppställningsplats med värmeposter	Mindre driftproblem p g a uppst. utan värme eller med strömavtagare
6	Mitt	Ånge/Vallvik	Möjlighet att från dp Vallvik lägga om växeln i Ånge	Tidsvinst 3-4 min för spärrfärd t/fr Ljusne bruk
7	Mitt	Ånge - Ljusne bruk bg	Elektrifiering, inkl två spår på bg	Miljövinster
8	Mitt	Ljusne	Bangårdsbelysning, gångbanor	Bättre arbetsmiljö
9	Mitt	Avesta Krylbo, Sala	Spänningssättning eller flyttning av skyddssektioner	Tids- och kapacitetsvinst, mindre risk för fastkörning
10	Mitt/Öst	Dalabanan	Samtidig infart, prio: Snb, Gtf, Hdm, Ry	Ökad kapacitet
11	Mitt	Avesta Krylbo	Fjärrmanövrering av vxl 183a + spärr (sidospår Hedins)	Ökad kapacitet (f n krävs ½ tim tågfrött mot Hma vid växling t/fr Hedins; 6 ggr/v)
12	Mitt	Avesta Krylbo - Uppsala	Sth 160 A/B-tåg km 75-79, 80-98, 121-126, 145-157	Restidsvinst, ökad konkurrenskraft, ökad kapacitet
13	Öst	Sala	ATC 10-övervakning ersätts av 40 d:o (skyddsvxl finns)	Restidsvinst, ökad konkurrenskraft, ökad kapacitet
14	Öst	Sala	Sth till spår 3 vid vxl-byten: 100 i norr, 80 i söder	Restidsvinst, ökad konkurrenskraft, ökad kapacitet
15	Öst	Uppsala - Knivsta	Avkortning av hastighetsnedsättning Trunsta mosse	Restidsvinst, ökad konkurrenskraft, ökad kapacitet
16	Öst	Uppsala - Myrbacken	Sth-optimering inom befintlig järnvägsmark	Restidsvinst, ökad konkurrenskraft, ökad kapacitet
17	Öst	Ekeby - Knivsta, inkl Kn dp	Återställande till linjebeskrivningens sth	Restidsvinst, ökad konkurrenskraft, ökad kapacitet
18	Stockholm	Kummelby - Karlberg	Sth-optimering inom befintlig järnvägsmark	Restidsvinst, ökad konkurrenskraft, ökad kapacitet
19	Öst	Västerås	Högre sth för B-tåg kring Vå	Restidsvinst, ökad konkurrenskraft, ökad kapacitet
20	Stockholm	Årstabron - Flemingsberg	Sth-optimering inom befintlig järnvägsmark	Restidsvinst, ökad konkurrenskraft, ökad kapacitet
21	Stockholm	Flemingsberg	Upplåsning av msi 29 och 89	Ökad kapacitet
22	Stockholm	Utsikten	Bergskrotning i Tullinge tunnlar	Ökad flexibilitet; enklare/säkrare att omlada godståg
23	Stockholm	Södertälje, Gläntanspåret	Höjning av sth från 40 till 70 km/h	Ökad kapacitet, mindre risk för "kurkning"
24	Stockholm	Järna - Mölnbo	Repeterbaliser	Ökad kapacitet
25	Öst	Vingåker	Växel för 100 km/h till spår 3 från öster (Bt)	Ökad kapacitet; snabbare uppehåll och förbigångar
26	Mitt	Silverhögsspåret: Gg - Ggm	Spårbyte 1 km	Ökad kapacitet/säkerhet (sämst delsträcka på potentiellt tekniskt dsp)
27	Öst	Örebro C	Mellansignaler på spår 3	Ökad kapacitet/flexibilitet
28	Öst	Hallsberg	Repeterbalis för signal 104 (uppspår)	Ökad kapacitet
29	Öst	Laxå	Repeterbalis för signal 83 (mot Värmland)	Ökad kapacitet; tidigare besked om höjning från 40 till 70 km/h
30	Öst	Laxå	Återöppnande av spår 5	Växling av godståg, uppställning av repvagnar etc stör ej annan trafik
31	Väst	Kristinehamn	Växel från utdragsspår till spår 1 västerut	Godståg västerut kan gå från spår 10-15, frigör kapacitet på spår 4-5
32	Väst	Väse	Ny plattform vid spår 1	Ökad kapacitet/flexibilitet; två tåg kan ha resandeutbyte samtidigt
33	Väst	Kornsjö - Skålebol	Utökad lastprofil i tunnlar (Mon och Teåker)	Ökad transportkapacitet/flexibla vagnanvändning
34	Öst	Nyköping C	Samtidig infart	Ökad kapacitet
35	Öst	Mjölby	Överhastighet (sth 125) på spår 1, km 261+540 - 262+100	Ökad kapacitet
36	Väst/Syd	Nässjö - Falköping	Samtidig infart, prio 1: N-Jö, 2: Jö-F	Ökad kapacitet, Förbättrad punktlighet, snabbare restider
37	Syd	Nybro	Elektrifiering av spår till ny gods-bg, ca 300 m	Miljö/ekonomi; mindre dieselnörning resp. mindre behov av dubbla lok el/diesel
38	Väst	Halmstad C	Nya mellansignaler spår 1-4	Ökad kapacitet; underlättar vid till-/frånkoppl. samt ta in tåg mot vagnar
39	Syd	Malmö godsbangård	Fler spår för lokuppst.; förlängning spår 91-92 "Pistolens"	Trafik- och konkurrenshämmande restriktion undanröjs
40	Syd	Malmö C, uppställnings-bg	Individuella växelställare (i st f nuv "kopplade")	Ökad säkerhet (Ej klart 2013-03-07)

