

Infrastrukturdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037. I2020/02739

Green Cargo AB har tagit del av Trafikverkets inriktningsunderlag för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037 och lämnar remissyttrande enligt nedan. Vi vill även hänvisa till innehållet i det remissyttrande över inriktningsunderlaget som lämnas av bransch- och arbetsgivarförbundet Tågföretagen där Green Cargo är medlem.

Green Cargo har tidigare i skriften *”Bygg framtiden – infrastruktursatsningar för hållbara godstransporter och stärkt konkurrenskraft för näringslivet”* presenterat företagets syn på dagens och framtidens godstransporter. Den läggs som bilaga till vårt remissyttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag.

Huvudkontor Solna

Postadress
Green Cargo AB
Box 39
171 11 Solna

Besöksadress
Svetsarvägen 10, Solna

Telefon
010-455 40 00

E-post
info@greencargo.com

Webbplats
www.greencargo.com

Organisationsnummer
556119-6436

Innehåll

Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037. I2020/02739.....	1
Övergripande synpunkter och sammanfattning	3
Ett vidgat näringspolitiskt perspektiv krävs	4
Utökad anslagsram för underhåll är centralt	4
En långsiktig och finansierad underhållsplan behöver upprättas	5
Planperiodens längd	6
Oroande kostnadsutveckling	7
Nya stambanor måste finansieras utanför nationell infrastrukturplan	7
Fördubbla näringslivspoten	8
Stärk kopplingarna nationellt – internationellt i inriktningsunderlaget	8
Fehmarn Belt-förbindelsen innebär ökade gods- och persontransporter att ta höjd för	9
Bra initiativ för en starkare nordisk samplanering av infrastrukturen.....	10
Starkare fokus på järnväg och sjöfart för hållbara transporter	10
Alla transportslag behöver effektiviseras var för sig och tillsammans.....	11
Järnvägen är till största delen redan elektrifierad	12
Öka kunskaperna om de samlade effekterna av skatter och avgifter på transporter.....	12
Trafikverkets basprognoser för trafikutvecklingen behöver förfinas	13
Frågan om ERTMS kräver ett helhetsgrepp.....	13
Påskynda införandet av marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK)	14
Effektivisera banavgifterna för ökad kapacitet	14
Rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller för godstransporter	15
Öka ambitionsnivån för forskning och särskilt till innovation	16
Bra förslag till åtgärder för att klara kompetensförsörjningen	17
Högt tempo och snabb verkställighet är viktigt	17

Övergripande synpunkter och sammanfattning

Väl fungerande infrastruktur och hållbara transporter för näringslivets konkurrenskraft och för Sverige som nation är utgångspunkten för Green Cargos remissyttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag.

Green Cargo anser att inriktningsunderlaget i delar är bra och utförligt. I vårt remissvar kommer vi att fokusera på ett antal för företaget viktiga områden som vi anser inte är tillräckligt belysta. Av dessa områden vill vi särskilt lyfta fram följande fem:

➤ **Ett vidgat näringspolitiskt perspektiv krävs**

Green Cargo anser att Trafikverket bör få i uppdrag av regeringen att i kommande arbete med att ta fram en ny nationell infrastrukturplan analysera hur näringslivets behov av godstransporter bättre kan vägas in i infrastrukturplaneringen.

➤ **Utökad anslagsram för underhåll är centralt**

För att eliminera eftersatt järnvägsunderhåll erfordras ytterligare 30 miljarder kr - en komplettering som föreslås av Green Cargo i ett planalternativ på en utökad + 20 procentsnivå under den 12-åriga planperioden 2022 – 2033. Åtgärder för att eliminera eftersatt underhåll på järnväg föreslås prioriteras mot bakgrund av hur sliten och föråldrad anläggningen är. Trafikverket kan då komma i fas med uteblivna reinvesteringar på järnvägsområdet.

➤ **En långsiktig och finansierad underhållsplan behöver upprättas**

Green Cargo föreslår att regeringen i infrastrukturpropositionen anger att en långsiktig nationell underhållsplan omfattande minst 12 år skall upprättas. Planen bör även innefatta vad en ökad digitalisering och automatisering inom järnvägssektorn, såväl av själva infrastrukturen som tågoperatörernas fordon, kommer att leda till i termer av mer effektivt underhåll.

➤ **Nya stambanor måste finansieras utanför nationell infrastrukturplan**

Green Cargo anser att nya stambanor bör lyftas ur anslagsramen och ha en annan finansiering. Detta för att vid ökade kostnader undanröja risken för utträngning av angelägna projekt på befintligt järnvägsnät.

➤ **Stärk kopplingarna nationellt – internationellt i inriktningsunderlaget**

Green Cargo efterlyser ett starkare fokus på kopplingarna mellan de nationella och de internationella transporterna liksom på infrastrukturen i de nordiska länderna. Det finns bra formuleringar punktvis om detta i inriktningsunderlaget, men området borde ha getts ett särskilt kapitel och behandlats mera utförligt.

Ett vidgat näringspolitiskt perspektiv krävs

Väl fungerande infrastruktur och hållbara transporter för näringslivets konkurrenskraft och för Sverige som nation är utgångspunkten för Green Cargos remissyttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag.

En mycket handelsberoende nation som Sverige med långa transportavstånd såväl inom landet som till utländska exportmarknader ställer krav på en bättre koppling mellan infrastruktur, transportpolitik, näringspolitik, tillväxt och konkurrenskraft. Handeln är flöden där transporterna är det smörjmedel som behövs för att dessa flöden ska fungera. Till detta ska läggas att transportsystemet måste bli långsiktigt hållbart i linje med beslutade miljö- och klimatmål.

Transportslagen kompletterar varandra och har sina olika komparativa fördelar. En hög ambitionsnivå vad gäller investeringar och underhåll av den samlade infrastrukturen är ett medel för att behålla och förstärka attraktivitet och konkurrenskraft. Tidigare underinvesteringar har skapat en infrastrukturens skuld med eftersatt underhåll och otillräckliga nyinvesteringar som måste tas igen.

Trafikverket skriver i kapitlet "En bredare transportplanering" i inriktningsunderlaget att: *"Sammantaget kan det uttryckas som att den traditionella 'infrastrukturplaneringen' behöver breddas till en 'transportplanering' som bättre integrerar utvecklingen av den fysiska infrastrukturen med till exempel utveckling av prissättning och regleringar, digitala infrastrukturer och tjänster, lagstiftning och organisationsformer."*

Green Cargo instämmer helt i denna breddning i synen på infrastrukturen till att inkludera olika förutsättningsskapande verksamheter. Vi vill dock bredda perspektivet ytterligare till även en näringspolitisk syn på infrastrukturens betydelse, vilket vi i stort sett saknar i Trafikverkets inriktningsunderlag.

Stöd för en breddning till ett näringspolitiskt perspektiv på infrastrukturplaneringen finns i den av regeringen framtagna Nationella Godstransportstrategin 2018. I denna aviseras i avsnittet "Infrastrukturplaneringens näringslivsfokus stärks" ett uppdrag till Trafikverket: *"I framtidens infrastrukturplanering bör näringslivets behov och industrins investeringar i produktionskapacitet analyseras och beaktas. Regeringen kommer att uppdraga åt Trafikverket att analysera hur näringslivets behov av godstransporter bättre kan vägas in i infrastrukturplaneringen. Regeringen bedömer att det, utöver att bättre spegla näringslivets behov av godstransporter, även kan bidra till förbättrade förutsättningar att beakta intermodala transportlösningar med låga utsläpp av växthusgaser i planeringsprocessen"*.

Green Cargo anser att Trafikverket bör få i uppdrag av regeringen att i kommande arbete med att ta fram en ny nationell infrastrukturplan analysera hur näringslivets behov av godstransporter bättre kan vägas in i infrastrukturplaneringen.

Utökad anslagsram för underhåll är centralt

Green Cargo instämmer i det fokus på vidmakthållande av befintlig infrastruktur – drift, underhåll och reinvesteringar - som görs i inriktningsunderlaget. Rapporten visar att gapet är fortsatt stort mellan behovet av insatser för att ta igen långvarigt eftersatt underhåll och tillgängliga ekonomiska resurser. Särskilt stora är bristerna inom järnvägen med mångårigt eftersatt underhåll och reinvesteringar. När vi skriver underhåll avser vi både faktiskt underhåll men även reinvesteringar för att sänka den höga medelåldern på dagens infrastruktur. Det senare är en förutsättning för att på sikt

kunna minska underhållet och inte som nu hela tiden se att behovet av medel ökar utan att infrastrukturens funktionalitet och driftsäkerhet ökar i önskad takt. Genom rejäla satsningar på reinvesteringar kan man skapa en positiv spiral uppåt.

Trots de insatser med ett ökat järnvägsunderhåll som finns i nu gällande nationell infrastrukturplan har nivån på det eftersatta järnvägsunderhållet ökat med 7 miljarder under de senaste åren d.v.s. sedan föregående inriktningsunderlag, 2015. Detta är en illustration av hur hårt slitet och föråldrat det svenska järnvägsnätet är. Det räcker inte med att upprätthålla dagens funktionalitet. Även det eftersatta underhållet måste elimineras. Järnvägsnätet måste återställs till den funktionalitet den är konstruerad för. Härtill kommer behov av investeringar i utveckling av järnvägsnätet för ökad kapacitet och att säkerställa, effektiva, tillförlitliga och konkurrenskraftiga godstransporter.

I avsnittet kallat "Underhållet är eftersatt" anges att: *"På järnvägssidan redovisade Trafikverket ett eftersatt underhåll på cirka 36 miljarder kr i inriktningsunderlaget som föregick gällande plan för transportsystemet. Som framgår beräknar vi nu det eftersatta underhållet på järnväg till cirka 43 miljarder kr. På samma sätt som för väg gäller att det eftersatta underhållet kommer att öka när anläggningen inte kan underhållas i den takt som krävs."*

Trafikverket analyserar i rapporten vad som krävs för att upprätthålla dagens funktionalitet i anläggningarna. Med dagens funktionalitet avser Trafikverket som anges ovan *"aktuell prestanda eller standard i form av bland annat hastighet, bärighet och kapacitet"*. Eftersatt underhåll anges: *"...som, enkelt uttryckt, utgörs av uteblivna reinvesteringar"*.

I Trafikverkets +20 procent alternativ B anges för den 12-åriga planperioden 2022 – 2033 att: *"Det finns ett visst utrymme för återtagande av eftersatt underhåll (13 miljarder kronor)".* För att eliminera eftersatt järnvägsunderhåll erfordras då ytterligare 30 miljarder kr - en komplettering som föreslås av Green Cargo i ett planalternativ på en utökad + 20 procentsnivå under den 12-åriga planperioden 2022 – 2033. Åtgärder för att eliminera eftersatt underhåll järnväg föreslås prioriteras mot bakgrund av hur sliten anläggningen är. Trafikverket kan då komma i fas med uteblivna reinvesteringar på järnvägsområdet. Denna inriktning förordas av Green Cargo i det fall regeringen väljer en 12-årig planperiod.

En långsiktig och finansierad underhållsplan behöver upprättas

Som framgår ovan delar Green Cargo Trafikverkets uppfattning om nödvändigheten av att hålla befintlig infrastruktur i gott skick. En långsiktig nationell underhållsplan behövs för att ge stabila förutsättningar i anslagstilldelningen. Aktörer involverade i underhåll måste få bra planeringsförutsättningar. Det finns en ryckighet i anslagstilldelningen med gjorda tilläggsanslag i olika budgetpropositioner, tilläggsbudgetar och ändringsbudgetar. Dessa utökningar är i sig positiva men de riskerar att försvåra systematiska, långsiktiga insatser. Ryckigheter i anslagsgivningen gör det svårt att planera.

Green Cargo föreslår att regeringen i infrastrukturpropositionen anger att en långsiktig nationell underhållsplan upprättas. Detta är i linje med att regeringen i november 2019 gav Trafikverket i uppdrag att upprätta en långsiktig underhållsplan för genomförande av järnvägsunderhåll. Uppdraget som redovisades av Trafikverket i juli 2020 innehöll inget förslag till långsiktig underhållsplan utan förordade utveckling av och en tydligare koppling mellan de långsiktiga infrastrukturplanerna, Trafikverkets 6-åriga genomförandeplan och dagens 4-åriga underhållsplan. Detta är positivt men inte en tillräcklig åtgärd för att skapa långsiktighet och systematik i underhållsplaneringen. En långsiktig underhållsplan bör omfatta minst 12 år och även innefatta vad

en ökad digitalisering och automatisering inom järnvägssektorn, såväl av själva infrastrukturen som tågoperatörernas fordon, kommer att leda till i termer av mer effektivt underhåll.

Sverige är grovt sett uppdelat i konsumtions- och produktionsregioner. Storstadsregionerna och angränsande regioner till dessa är starka konsumtionsregioner med en växande befolkning som ska varuförsörjas. Produktionsregionerna finns på längre transportavstånd i delar av Sverige med ett mindre befolkningsunderlag men med betydelsefulla godstransporter för svensk bas- och tillverkande industri. Järnvägen är särskilt viktig för näringslivet inom bas- och tillverkande industri då det handlar om tyngre transporter på långa avstånd och som börjar eller slutar på järnvägar eller vägar där underhållet är eftersatt.

Green Cargo vill peka på nödvändigheten av både ett systematiskt förebyggande underhåll och ett felavhjälpande underhåll i olika delar av landet. Vi vill därför peka på behovet av järnvägsunderhåll för bättre funktionalitet även på banor i delar av Sverige med mindre persontrafikflöden. Detta är särskilt viktigt då även vagnslasttrafik för näringslivets transporter sker på olika delar av järnvägsnätet - inte enbart systemtransporter. Att ett systematiskt underhåll sker är viktigt för godskundernas långsiktiga val av transportsätt för sina godsflöden.

Planperiodens längd

Trafikverket redovisar i rapporten tänkbara inriktningar i två planperioder 2022 – 2033 och 2022 – 2037. Green Cargo kan konstatera att inte ens i alternativen som innebär en ökning av infrastrukturanslaget med plus 20 procent jämfört med gällande plan elimineras det eftersatta underhållet annat än i mindre grad. I av Trafikverket redovisade alternativ med ekonomiska behov och ramar ligger beräknat eftersatt underhåll på 43 miljarder kr för järnväg **utöver** de behov som redovisas för de ovan nämnda planperioderna.

Green Cargo instämmer i Trafikverkets bedömning att en 12-årig planperiod är att föredra då det ger större handlingsfrihet. Från näringslivshåll har det dessutom i olika sammanhang efterlysts en ökad flexibilitet och en snabbare hantering i infrastrukturplaneringen för att möta de behov som uppkommer vid exempelvis strukturförändringar i näringslivet, omläggning av logistiska flöden eller för att eliminera flaskhalsar i transportsystemet. Detta är bakgrunden till att det finns en särskild näringslivspott i den nu gällande infrastrukturplanen.

Green Cargo vill se långsiktigt hållbara planeringsförutsättningar. En planrevidering kan givetvis alltid innebära justeringar men det är varken rimligt eller realistiskt att lyfta ut större planerade objekt i dagens infrastruktur ur befintlig plan. Ska befintlig plan genomföras innebär det att en stor del av det ekonomiska utrymmet framåt redan är in-tecknat. Därför är utrymmet för nyinvesteringar begränsat även i Trafikverkets mest ambitiösa föreslagna inriktning med en ökad ekonomisk ram om + 20 procent och där nya stambanor finansieras utanför plan. Det är oroväckande. Green Cargo menar att den ekonomiska ramen bättre måste svara upp mot behoven av ökade resurser till drift och underhåll samtidigt som nya angelägna utbyggnader också bör genomföras i befintligt järnvägsnät. Sveriges järnväg är i stort behov av såväl upprustning som modernisering och digitalisering men utbyggd kapacitet är också helt avgörande för framtidens hållbara transporter.

Green Cargo föreslår därför att inriktningarna kompletteras med enbart ett 12-årigt planalternativ på en utökad plus 20 procentsnivå baserat på det som Trafikverket anger i sitt alternativ B där nya stambanor lyfts ur anslagsramen och har en annan finansiering.

Trafikverket skriver vidare i inriktningsunderlaget: "För att stärka näringslivets konkurrenskraft krävs anslagsnivå +20 procent. Då kan också förutsättningar skapas för ett transportsystem i linje med regeringens godstransportstrategi och EUs ambitioner i den gröna given för att nå klimatmålen." Detta är ännu ett viktigt skäl till att förorda att en utvidgad + 20 procentsnivå ska ligga till grund för den kommande åtgärdsplaneringen 2022 – 2033 eller 2022 – 2037 för att ytterligare stärka näringslivets konkurrenskraft genom att ta igen eftersatt underhåll på järnväg.

Oroande kostnadsutveckling

Green Cargo ser med stigande oro på kostnadsutvecklingen för både vidmakthållande och att kostnaderna för namngivna objekt i gällande infrastrukturplan för 2018 –2029 har ökat. Detta trots Trafikverkets mångåriga arbete med FIA-projektet för förnyelse i anläggningsbranschen och andra insatser. Det är bara i de inriktningar där anslagen ökar med minst 20 procent och där nya stambanor har en annan finansiering än genom infrastrukturanslaget, som det finns visst utrymme för nya namngivna investeringar.

Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att: "Kostnadsindex för investeringar och underhåll av transportinfrastruktur har under de senaste tio åren ökat betydligt mer än konsumentprisindex. Givet ramarna i den gällande planen och den uppräknade av anslagen som ungefär motsvarar konsumentprisindex (NPI/KPI-KS), har det reella utrymmet för infrastrukturåtgärder minskat. Om skillnaden i kostnadsutveckling skulle bestå under planperioden 2022–2033 givet en ram på 622,5 miljarder kronor i 2017 års priser, skulle det kunna innebära en urholkning av ramen med i storleksordningen 50 miljarder kronor. För att resurserna ska ge större nytta arbetar Trafikverket med att utveckla produktivitet och innovation inom branschen".

Green Cargo välkomnar regeringens uppdrag till Trafikverket att analysera kostnadsutvecklingen vid upphandling och genomförande av investerings- och reinvesteringsprojekt.

Nya stambanor måste finansieras utanför nationell infrastrukturplan

I inriktningsunderlaget anges: "Trafikverket konstaterar att de delar av de nya stambanorna som finns med i den gällande planen bör hanteras och finansieras utanför den vanliga planen. Flera skäl talar för detta".

Trafikverket anger fyra viktiga skäl:

1. Det ger en effektivare utbyggnad till en lägre kostnad. Om man genomför utbyggnaden av nya stambanor som ett sammanhållet projekt under kortare tid minimerar man temporära lösningar.
2. Med en annan finansiering som skulle medge en snabbare utbyggnad, skulle nyttor i form av ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet kunna realiseras snabbare. Om stambanorna ska rymmas i ordinarie plan blir genomförandetiden mycket lång.
3. Det är komplicerat att hantera så stora objekt inom Trafikverkets ordinarie anslag, eftersom vi har begränsade möjligheter att flytta medel mellan år. Även små förskjutningar i framdrift och kostnad får stora konsekvenser för möjligheten att planera och driva andra projekt framåt.
4. Ett inkluderande av stambanorna i ordinarie plan innebär att många angelägna åtgärder inte ryms i planen".

Green Cargo instämmer helt i Trafikverkets bedömningar och föreslår att nya stambanor lyfts ur anslagsramen och har en annan finansiering. Detta för att vid ökade kostnader undanröja risken för utträngning av angelägna projekt på befintligt järnvägsnät. Green Cargo föreslår att ett ställningstagande avseende detta görs i den kommande infrastrukturpropositionen.

Den bärande idén bakom nya stambanor för höghastighetståg är att separera den snabba persontrafiken på egna spår från den långsammare regionalstågs-, pendeltågs- och den tunga godstrafiken på befintliga stambanor. På så sätt kan kapacitet tillföras för ökad tågtrafik på det svenska järnvägsnätet. En högeffektiv godstrafik utan väntan på spåren i form av kostsam skogstid kan exempelvis förverkligas.

Green Cargo konstaterar att fokus i genomförda utredningar liksom samhällsdebatten om nya stambanor för höghastighetståg har varit på själva banbyggnationen. Perspektivet måste vidgas.

Green Cargo vill peka på det faktum att ökad tågtrafik på det svenska järnvägsnätet även ställer krav på utökad bangårdskapacitet med uppställningsspår, underhållsverkstäder, depåer för arbetsfordon och andra sidofunktioner. Även ökade volymer av gods på järnväg måste således hanteras vid en utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg.

Det långsiktiga behovet av ökad bangårdskapacitet samt åtkomst till verkstäder och andra servicefunktioner för godstrafiken så att de svarar upp mot trafikutvecklingen – liksom finansieringen av dessa faciliteter – måste lösas. Behovet är särskilt stort i storstadsregionerna där planeringen pågår av nya stambanor för höghastighetståg. Enligt Trafikverkets basprognoser 2020 väntas det inrikes godstransportarbetet på järnväg öka med 42 procent till år 2040.

Fördubbla näringslivspotten

I den nu gällande infrastrukturplanen för 2018-2029 finns inom ramen för Trafikverkets anslag för trimningsåtgärder en näringslivspott på i genomsnitt 100 miljoner kr per år, totalt 1,2 miljarder under den 12-åriga planperioden för riktade åtgärder för näringslivets transportbehov på järnväg. Det kan gälla mindre effektiviseringsåtgärder som kan uppstå med kort varsel för att täcka behov av justeringar i infrastrukturen. T.ex. mindre kapacitetshöjande åtgärder, borttagande av hinder för att möjliggöra större, bredare eller högre tåg eller installera en ny växel för att effektivisera ett transportflöde.

Green Cargo föreslår att näringslivspotten i kommande infrastrukturplan höjs till i genomsnitt 200 miljoner kr per år totalt 2,4 miljarder under den 12-åriga planperioden 2022-2033 eller till 2,8 miljarder under den 16-åriga planperioden 2022-2037.

Vidare föreslår Green Cargo, för att snabba upp genomförandet av mindre åtgärder, att ett snabbspår skapas för prioriterade projekt från näringslivspotten där dessa hanteras vid sidan av Trafikverkets ordinarie planeringsprocess.

Stärk kopplingarna nationellt – internationellt i inriktningsunderlaget

Green Cargo efterlyser ett starkare fokus på kopplingarna mellan de nationella och internationella transporterna liksom på infrastrukturen i de nordiska länderna. Det finns bra formuleringar punktvis om detta i inriktningsunderlaget men området borde ha getts ett särskilt kapitel och behandlats mera utförligt. Trafikverket skriver själva i inriktningsunderlaget att: *”Det internationella perspektivet måste beaktas i planeringen mot bakgrund av godstransporternas betydelse för Sveriges exportintensiva industri. EUs stomnätskorridorer och stomnät för godstransporter behöver utvecklas och nationella och regionala anslutningar till dessa bör stärkas”*. Green Cargo instämmer. Detta borde ha getts ett större utrymme i inriktningsunderlaget mot bakgrund av hur viktig utrikeshandeln är för svensk ekonomi.

Som Trafikverket själva skriver i inriktningsunderlaget: *”På EU-nivå pågår under 2020 omfattande arbete med en ny strategi för hållbar och smart mobilitet baserad på den ”europeiska gröna given” (The European Green Deal). Den nya strategin ska läggas fram under 2020 och den kommer att ha en betydande inverkan på EU:s transport- och mobilitetspolitik”*. Det pågående arbetet inom EU är i sig ett starkt skäl till att ha ett starkare fokus på samspelet mellan det nationella svenska transportsystemet och transportsystemen inom EU. Green Cargo vill här särskilt peka på att den gränsöverskridande godstrafiken på järnväg behöver en tillförlitlig, kapacitetsstark och robust infrastruktur.

Green Cargo vill starkt framhålla nödvändigheten av ett målinriktat engagemang från transportmyndigheterna och hela järnvägsbranschen inom EUs olika organ. Värt att uppmärksamma är att inom EU har år 2021 utsetts till ”Järnvägens år”. Det gäller att Sverige - gärna tillsammans med övriga nordiska länder - är aktiva för att den nord-sydliga dimensionen på utbyggnaden av de Trans-Europeiska Transportnätverken (TEN-T) och EUs godskorridorer på järnväg förstärks. Liksom att Sverige och övriga nordiska länder i ökad utsträckning får del av den finansiering av utbyggnaden av TEN-T som finns genom medlen från fonden för sammanlänkat Europa (CEF).

För godstransporter på järnväg behövs såldes sammanhängande, väl fungerande, godsstråk och noder. Att noder som t.ex. terminaler, bangårdar, hamnar och flygplatser har god kapacitet är angeläget. Det gäller särskilt kapaciteten i de noder som finns i eller i anslutning till storstadsregionerna som är starkt internationellt orienterade.

Green Cargo förutsätter att åtgärder för att få det nationella och de internationella transportsystemen att hänga ihop bättre ges ett stort utrymme i regeringens kommande infrastrukturproposition. Att vid utbyggnader nationellt och internationellt planera för sammanhängande fungerande stråk, noder och godsflöden. Anslutningar från stråken till noder som hamnar, terminaler och bangårdar måste ha tillräcklig kapacitet.

Sverige berörs direkt av stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet (ScanMed). Positivt är att regeringen i september 2020 gett Trafikverket i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag inför översynen av EUs godskorridorer på järnväg.

Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att: *”Hamnarna och kombiterminaler är viktiga för en effektiv sjöfart och järnväg, och för att möjliggöra en överflyttning från väg till sjöfart och järnväg... Det finns också en fråga om utpekande av hamnar av central betydelse för godstransporter, vilket kan vara vägledande för framtida satsningar och prioriteringar. Ett sådant eventuellt utpekande bör utgå från hamnens strategiska funktion i godstransportsystemet, inklusive det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T)”*. Green Cargo instämmer i detta. Exempelvis kan staten genom investeringar i den anslutande infrastrukturen skapa bra förutsättningar. Vi vill peka dock peka på att fler hamnar än de fem svenska hamnar som inom ramen för TEN-T tidigare utpekats som särskilt prioriterade svenska CORE-hamnar är viktiga för näringslivets godsflöden. Godstransporter är marknadsstyrda. Det är dynamiken på godstransportmarknaden, marknads efterfrågan, som avgör vilka hamnar som godsflöden söker sig till.

Fehmarn Belt-förbindelsen innebär ökade gods- och persontransporter att ta höjd för

Den tyska förbundsförvaltningsdomstolen i Leipzig har i november 2020 godkänt byggandet av tunneln under Fehmarn Belt. Den beslutade utbyggnaden av en fast förbindelse under Fehmarn Belt är av stor betydelse för gods- och persontrafiken mellan alla de nordiska länderna och den

europiska kontinenten. För näringslivet i de skandinaviska länderna handlar det om att på en kortare transporttid nå de stora marknaderna i kontinental-Europa. Landtransportsträckan mellan Danmark och Tyskland förkortas med 16 mil. Enligt Green Cargos beräkningar minskar ledtiderna med minst två timmar med direkttåg. Öppnandet av förbindelsen planeras ske år 2029 d.v.s. under den nu i Sverige, aktuella planperioden vilket borde tala för att förbindelsen ges en stark fokusering i den nya infrastrukturplanen. Det är av central betydelse att regeringen i infrastrukturpropositionen tar höjd för en betydande ökning av gränsöverskridande transporter av både resenärer och gods. Infrastrukturen i Sydsverige och i Danmark får inte bli en flaskhals då Fehmarn Belt-förbindelsen är färdigställd. Fehmarn Belt, liksom andra transportkorridorer i de Transeuropeiska Transportnätverken (TEN-T) och EUs godskorridorer på järnväg, aktualiserar även frågan om en harmoniserad dimensionering av infrastrukturen. Det gäller tåglängder, lastprofiler, axellaster och metervikt.

Bra initiativ för en starkare nordisk samplanering av infrastrukturen

I inriktningsunderlaget anges att: *”Trafikverket har också initierat ett forum mellan de nordiska myndigheterna Bane Danmark och Vejdirektoratet i Danmark, Traficom och Väylä i Finland, Jernbanedirektoratet och Statens vegvesen i Norge samt Trafikverket i Sverige. Samarbetet syftar bland annat till att bidra till samsyn om flaskhalsar och brister i gränsöverskridande relationer och att kunna informera om och diskutera respektive myndighets underlag och förslag till åtgärder och transportplaner.”*

Green Cargo ser positivt på detta. Vi utgår från att samarbetet mellan transportmyndigheterna även gäller samarbete kring underhåll och reinvesteringar av gränsöverskridande infrastruktur och föreslår att den svenska regeringen tar initiativ till ett ökat samarbete även på regeringsnivå kring gränsöverskridande infrastrukturprojekt. Detta är särskilt viktigt då den fasta förbindelsen under Fehmarn Belt beräknas öppna under den kommande planperioden, 2029.

Starkare fokus på järnväg och sjöfart för hållbara transporter

Green Cargo efterlyser fler åtgärder där järnvägens och sjöfartens potential och utvecklingsmöjligheter i ett hållbart transportperspektiv tas tillvara. I inriktningsunderlaget behandlas utförligt olika insatser för att minska klimatutsläppen från vägtransporter på i huvudsak tre sätt; elektrifierade och effektivare fordon, genom att ersätta fossila drivmedel med biodrivmedel och el samt genom att minska det fossildrivna trafikarbetet. Samtidigt och utan någon hänvisning till källor dras slutsatsen att potentialen för minskade klimatutsläpp genom utveckling av alternativ till vägtransporterna är närmast negligerbar.

Det anges i inriktningsunderlaget om järnvägsinvesteringarna i den nu gällande nationella infrastrukturplanen 2018-2029: *”De investeringar vars climateffekter beräknats kostar tillsammans nära 170 miljarder kronor och beräknas minska transportsektorns klimatutsläpp med omkring 0,1 procent. Om investeringarna kunde färdigställas omedelbart skulle effekten bli större, eftersom dagens fordon släpper ut mer än framtida fordon – men även då skulle effekten vara klart under en procents minskade utsläpp.”*

En förklarande text om hur Trafikverket kommit fram till dessa beräkningar på en promillenivå hade varit önskvärt. Green Cargos erfarenhet är att hos våra kunder liksom potentiella kunder är - vid översynen av logistikkedjorna - diskussionen om hur klimatutsläppen från företagets transporter ska kunna minskas i högsta grad närvarande. Flera varuägare väljer aktivt transporter på järnväg för att

omedelbart kunna minska sin klimatpåverkan kopplat till transportslagets yt- och energieffektivitet. Där järnvägslösningar har valts har varuägarnas klimatutsläpp minskat betydligt.

Det finns således inte bara tekniska lösningar för minskade klimatutsläpp på vägsidan utan en mångfald av lösningar för att minska klimatutsläppen från hela transportsektorn med syfte att uppnå beslutade klimat- och miljömål. Möjliga överflyttningar av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart ska då inte väljas bort. Härtill kommer att godstransporterna enligt basprognoserna i inriktningsunderlaget ökar under aktuella planperioder och där godstransporter på järnväg - liksom sjöfart - kan ges en utvidgad roll i transportsystemet och vid genomförandet av intermodala transportlösningar.

Trafikverket skriver att: *"Efterfrågan på godstransporter förväntas öka med drygt 50 procent mellan 2017 och 2040 och nå en nivå på cirka 156 miljarder tonkilometer år 2040. Det innebär en årlig tillväxt på 1,8 procent, vilket är en hög takt historiskt sett."*

Vidare har en rad olika uppdrag lämnats av regeringen till Trafikverket som uppföljning av den Nationella Godstransportstrategin. I redovisningarna av uppdragen presenterar Trafikverket själva en mångfald av olika åtgärder för att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Att frågan om överflyttning av gods tas på största allvar kan även illustreras med det som sades i en interpellationsdebatt mellan infrastrukturministern och Trafikutskottets ordförande den 17 november 2020. Infrastrukturministern framhöll i debatten: *"Det är viktigt att komma ihåg att det finns flera olika insatser som vi behöver göra för att kunna flytta över gods från väg till sjöfart och järnväg. Att göra det är regeringens uttalade ambition, det ska det inte råda något tvivel om"*.

Ett konkret och positivt exempel är att riksdagen på förslag av regeringen i budgetpropositionen beslutat om en ökning och vidareutveckling av miljökompensationen för godstransporter på järnväg till 400 miljoner kronor per år åren 2021-2025. Ambitionen är enligt budgetpropositionen *"...att ytterligare öka miljöstyrningen och träffsäkerheten"*. På motsvarande sätt har beslut fattats om även en förlängd ekobonus för sjöfart.

Alla transportslag behöver effektiviseras var för sig och tillsammans

Trafikverket går i inriktningsunderlaget utförligt igenom olika åtgärder för att effektivisera och minska klimatutsläppen från godstransporter på väg, som implementering av bärighetsklassen BK4 för tyngre lastbilar 74-ton samt även längre lastbilar. I inriktningsunderlaget anges: *"Trafikverket bedömer att ett sammanhängande vägnät som uppgår till cirka 450 mil kan upplåtas för längre lastbilar inom en snar framtid"*. Tyvärr görs inte motsvarande omfattande genomgång av effektiviseringsåtgärder för järnväg och sjöfart.

Green Cargos uppfattning är att alla transportslag ska effektiviseras var för sig och tillsammans. Alla transportslag i olika kombinationer behövs i det svenska transportsystemet. Vi föreslår att regeringen i infrastrukturpropositionen gör en systematisk och en i närtid tidsatt genomgång av de effektiviseringsmöjligheter som föreligger t.ex. för att framföra längre, tyngre, större och snabbare godståg på det svenska järnvägsnätet. Det skulle omedelbart ge ökad kapacitet och kostnadseffektivitet för godstransporter på järnväg. Genomförande av den europeiska standarden med tåglängd 750 meter bör därför påskyndas. På de platser där det finns geografiska förutsättningar att bygga för längre tåglängder bör inriktningen vara minst 830 meter, vilket är en anpassning till tåglängder i Danmark och Tyskland. Underlag för en systematisk genomgång finns i det regeringsuppdrag som Trafikverket redovisade i augusti 2020 kallad *"Längre och tyngre tåg"*.

Järnvägen är till största delen redan elektrifierad

Green Cargo föreslår vidare att Trafikverket i det kommande arbetet med åtgärdsplaneringen gör en kartläggning av banor, av betydelse för basindustrins och den tillverkande industrins godsflöden, i det kapillära järnvägsnätet. och att dessa banor övervägs för elektrifiering för att smidigt ansluta till bantyper med stora trafikflöden. Detta som ett led i regeringens arbete med att ta fram en nationell elektrifieringsstrategi. Det skulle effektivisera järnvägstransporterna och ge en bättre transportekonomi med en ökad lönsamhet. Det är inte kostnadseffektivt att vid transporter till eller från oelektrifierade banor behöva byta lok eller ha med ett extra lok under transporten. Det skulle även ge en styrsignal till berörda godskunder i deras långsiktiga val av transportsätt för sina godsflöden. Icke-elektrifierade banor klassificerade i olika bantyper bör elektrifieras, inte enbart lågtrafikerade banor av betydelse för näringslivet. Ett exempel på en icke-elektrifierad bandel med idag stora godsflöden är sträckan Älmhult-Olofström. Den är klassificerad i bantyp 5, övriga för näringslivet viktiga banor.

Öka kunskaperna om de samlade effekterna av skatter och avgifter på transporter

Green Cargo anser i likhet med regeringen att den behövs ökade kunskaper om de samlade effekterna av skatter och avgifter på transporter. I regeringens Nationella Godstransportstrategi 2018 angavs att: "Regeringen anser att det finns ett behov av en samlad bild av hur skatter och avgifter samverkar och styr användningen av transportsystemet och hur skatte- och avgiftsnivåer förhåller sig till de mål som regering och riksdag beslutat."

Green Cargo föreslår att ett initiativ skyndsamt tas av regeringen för en dylik samlad översyn av skatter och avgifter på transporter.

Trafikverkets basprognoser för trafikutvecklingen behöver förfinas

Trafikverket skriver att prognoser är osäkra och har i inriktningsunderlaget ett avsnitt om tidigare prognosers överensstämmelse med utfall. Trafikprognoserna för det regionala tågresandet har uppnåtts snabbare än prognostiserat och trafiken har ökat mera än vad prognoserna visat. Av genomgången framgår att: *”Samtliga prognoser har kraftigt underskattat tillväxten i regionalstågsresandet.”*

I inriktningsunderlaget anges om godstransportprognoser att de kan: *”...slå betydligt mer fel än persontransportprognoser, åtminstone på kort sikt, särskilt om en prognosperiod råkar börja på toppen eller botten av en konjunkturcykel”.*

Green Cargo anser att Trafikverkets basprognoser behöver förfinas till att så långt möjligt spegla verklig efterfrågan på transporter. Ett sätt är att Trafikverket som ett komplement till analyserna har regelbundna dialoger med tågföretagen, de 20–25 största varuägarna och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om hur de bedömer sitt långsiktiga transportbehov på järnväg.

Frågan om ERTMS kräver ett helhetsgrepp

I inriktningsunderlaget anges att: *”Trafikverket har i samtliga inriktningar tagit höjd för det planerade införandet av ERTMS, vilket innebär ökade kostnader jämfört med den gällande nationella planen”.*

Green Cargo framhåller betydelsen av en noggrann uppföljning av kostnaderna för införandet av ERTMS. Detta för att vid ökade kostnader undanröja risken för utträngning av andra angelägna projekt på befintligt järnvägsnät. En harmonisering av takten i införandet gentemot andra länder inom EU föreslås ske. Risken för störningar i införandeskedet måste minimeras. Införandet bör ske längs med sammanhängande stråk. Teknikstrul måste undvikas och driftssäkerheten säkerställas.

Hur finansieringen av ombordutrustning ska ske måste lösas utan att ekonomiska svårigheter uppstår för tågföretagen. Den finansiering som idag finns tillgänglig inom EU täcker högst 50 procent av kostnaden. Green Cargo föreslår att resterande del av kostnaden finansieras via infrastrukturanlaget.

Trafikverket meddelade i november 2020 att verket har gjort översyn av hela utrullningsplanen. Införandet av ERTMS på Södra Stambanan senareläggs till tidigast 2025 eller 2026. Green Cargo noterar det positiva i att Trafikverket vill: *”i dialog med branschaktörer utveckla och förbättra strategin och ta ett helhetsgrepp inför den fortsatta utrullningen av ERTMS i Sverige”.* Här vill Green Cargo särskilt lyfta fram de nya förutsättningarna som har uppkommit med anledning av införandet av kompositbromsblock för europeiska vagnar. Konsekvensen blir lägre bromsprestanda, något som införandet av ERTMS kan motverka då systemet medger andra bromsprocenttabeller och därmed tillåter högre hastigheter. Med anledning av detta vill Green Cargo föreslå att man även prioriterar stambanorna i norr där bromsproblematiken kopplat till vinterförhållanden är störst.

I tillägg till det bör det i ett helhetsgrepp även ingå att lösa finansieringen av ombordutrustning. Kostnaderna för ombordutrustningen ingår inte i det medelsbehov som anges i Trafikverkets inriktningsunderlag som uppgår till 13,6 miljarder för 12 år 2022-2033 eller 23,7 miljarder för 16 år 2022-2037. Härtill kommer i gällande infrastrukturplan avsatta 12,3 miljarder kr för perioden 2018-2029. Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att: *”Det är i nuläget inte möjligt att ge en komplett bild av totalkostnaden för ERTMS-införandet i Sverige.”* I ett sådant läge är risken uppenbar för utträngningseffekter där andra angelägna projekt kan riskera att bortprioriteras vid kostnadsfördyringar av ERTMS.

Påskynda införandet av marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK)

Kapacitetstilldelningen är ett område där Trafikverket själva i stor utsträckning har rådigheten. Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att: *”För järnvägstransporternas attraktivitet har kapacitetstilldelningen särskild betydelse. Den nuvarande processen behöver effektiviseras på flera sätt, så att möjligheten att erbjuda attraktiva godstågslägen ökar, mängden ändrade och outnyttjade tåglägesbokningar minimeras och möjligheten att även med kort varsel erbjuda tåglägen förbättras.”* Green Cargo instämmer helt i detta konstaterande. Det projekt Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK) som arbetar med dessa frågor måste påskyndas.

Effektivisera banavgifterna för ökad kapacitet

Trafikverket beräknar i inriktningsunderlaget intäkterna från banavgifter till 25 miljarder under 12 år, drygt 2 miljarder per år 2022-2033. Intäkterna från banavgifter beräknas till 35 miljarder under 16 år, nästan 2,2 miljarder per år.

Till bilden hör att banavgifterna ökat kraftigt under innevarande och tidigare planperioder och kommer således att fortsätta att ligga på en hög nivå. I regeringens budgetproposition för 2021 anges att intäkterna från banavgifter 2019 uppgick till 1,94 miljarder kronor och 1,8 miljarder kronor 2018. Prognosen för 2020 angavs i budgetpropositionen för 2021 till intäkter på 1,77 miljarder kronor. Samma utveckling finns inom sjöfarten med kraftigt höjda farleds- och lotsavgifter under flera år. Samtidigt uttrycks från politiskt håll det önskvärda i att få till en ökad andel järnvägs- och sjötransporter. Risken är uppenbar för att höjda banavgifter liksom sjöfartsavgifter får motsatt effekt mot den avsedda. Att intäkterna från banavgifter och sjöfartsavgifter minskar på grund av minskad godstrafik när det är dyrt att köra tåg och bedriva sjötransporter.

Green Cargo har för några år sedan i samarbete med flera branschorganisationer för transportköpare föreslagit en differentiering av systemet med banavgifter på tre områden. Frågorna är lika aktuella idag.

Green Cargo föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att genomföra en översyn av banavgifterna enligt nedan:

- Nya, mer dynamiska, planeringsmetoder som ständiga optimeringar och successiv tilldelning för att öka kapaciteten i järnvägssystemet

Det är angeläget att effektivisera utnyttjandet av infrastrukturen och frigöra kapacitet på järnvägen. Dagens metodik för planering av kapacitetstilldelning på spåren är en utdragen beslutsprocess – omständlig, långsam och tidskrävande – och därmed inte särskilt ändamålsenlig varken för varuägare eller tågföretag. För att effektivt utnyttja infrastrukturen måste kapacitetstilldelningen vara mer dynamisk. En successiv tilldelning i kapacitetsfördelningen bör skyndsamt tillämpas i stor skala. Därmed skapas förutsättningar för en ökad järnvägstrafik och ökade intäkter från banavgifter.

- Differentiering av banavgifter

Idag utgår samma banavgifter för ett tågläge med korta ledtider/hög prioritet som ett tågläge med långa ledtider/låg prioritet. För att få en effektivare och mer konkurrensneutral kapacitetsfördelning föreslås att mer differentierade banavgifter införs. Det saknas idag en differentiering av banavgiften

avseende den servicenivå som Trafikverket levererar till sina olika kunder samt vad tåg företag betalar för efterfrågad/erhållen kvalitet. Green Cargo menar att avgiften bör differentieras med avseende på den servicenivå, krav på högre kvalitet, snabbare ledtider och där varje tåg företag betalar för den kvalitet och prioritet som efterfrågas i planering och operativ verksamhet och som sedan levereras av Trafikverket.

- Tåglägesbaserade banavgifter som ett sätt att bättre styra tågkapaciteten

Idag utgörs merparten av banavgifterna av bruttotonkilometer-baserade avgifter. Green Cargo föreslår att Trafikverket av regeringen ges i uppdrag att utreda en ny fördelning mellan tåglägesavgifter och bruttotonkilometer-baserade banavgifter i syfte att öka kapaciteten på banorna. I dagsläget spelar det liten roll (med avseende på banavgifter) om ett godståg företag väljer att transportera 3 000 ton i ett tåg eller i tre tåg då tåglägesavgiften är lågt satt. Med en högre tåglägesavgift får tåg företagen en styrsignal att överväga hur de kan minimera antalet tåglägen och istället optimera tågfyllnad. Effekten av detta blir ett incitament till att köra tyngre och längre tåg vilket ger ett effektivare utnyttjande av infrastrukturen. Det finns även anledning att se över möjligheten med rabatterade banavgifter kopplat till längre och tyngre tåg.

Rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller för godstransporter

Green Cargo har i olika sammanhang tagit upp frågan om rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller för godstransporter. Exempelvis i skriften *"Bygg framtiden – infrastruktursatsningar för hållbara godstransporter och stärkt konkurrenskraft för näringslivet"*.

Det behövs bättre analysverktyg för den samhällsekonomiska värderingen av förbättrad godstrafik. Godsnyttor och störningskostnader liksom nyttan av internationella stråk måste på ett rättvisande sätt inkluderas i kalkylmodellerna.

Frågan har även tagits upp av regeringen i den Nationella Godstransportstrategin under punkten utvecklade modeller. Där anges: *"Regeringen bedömer att befintliga prognosmodeller och samhällsekonomiska modeller behöver utvecklas utifrån ett godstransportperspektiv, så att de bättre avspeglar konsekvenserna för godstransporterna vid förseningar samt bättre hanterar investeringar som knyter samman transportsystemet med internationella godskorridorer. Urbana transporter bör även inkluderas i de samhällsekonomiska analyserna"*.

Vidare tas detta upp av Trafikverket i inriktningsunderlaget i avsnittet: *"Namngivna åtgärder och vidmakthållande ej prissatta effekter"*. Där anges att de samlade effekterna av åtgärder för ett sammanhängande godsstråk sannolikt är underskattad liksom att effekterna för intermodala transportkedjor av åtgärder inte blir tillräckligt belysta:

"Analyser av både namngivna åtgärder och vidmakthållande fångar inte alltid alla potentiella effekter då delar av viktiga stråk för gods analyseras. Detta beror på att godsanalyser kopplade till delar av ett stråk inte nödvändigtvis summerar till den totala effekten för godstransporter när ett helt stråk är åtgärdat. Sådana stråkeffekter gör också att den totala effekten av respektive åtgärdstyp sannolikt är underskattad. Det är dock oklart hur sådana utelämnade stråkeffekter skulle påverka bedömningarna av inriktningarna. Orsaken är att den är potentiellt relevant både för namngivna åtgärder och för vidmakthållande. Det kan också finnas en risk för att separata analyser av väg och järnväg inte tillräckligt belyser intermodala aspekter i olika transportkedjor, det vill säga transporter/resor som använder två eller flera trafikslag. För godstransporter är det också viktigt med utveckling och vidmakthållande av infrastrukturen i internationella transportrelationer".

Green Cargo vill peka på ytterligare en brist med dagens samhällsekonomiska kalkylmodeller för transporter. Kalkylmässigt belastas alla kostnader för investering, drift och underhåll i transportsektorn som täcks med skatter med ett påslag på 30 procent som en skuggprissättning av samhällsekonomisk ineffektivitet. Påslaget gäller enbart för transportinfrastruktur och påslaget tillämpas inte på andra offentliga verksamheter. Bakomliggande modell och antaganden bygger på en hypotetisk bild av hur samhällsekonomin ser ut. Enligt uppgift till Green Cargo har flera länder avfärdat användandet av en skattefaktor eftersom den avsedda effekten inte går att mäta. Det högre skuggpriset bidrar också till en snedvridning mellan transportslagen eftersom det belastar kalkylerna för den kapitalintensiva järnvägen mer än andra trafikslag.

Den hypotetiskt tilltagna skattefaktorn bör tas bort. Detta skulle resultera en relativt sett mer positiv samhällsekonomisk kalkyl för infrastrukturinvesteringar i Sverige och en tillämpning likformig med jämförbara länder.

Green Cargo föreslår att regeringen tar ett initiativ i frågan om rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller för gods.

Öka ambitionsnivån för forskning och särskilt till innovation

Green Cargo föreslår att anslaget till forskning och innovation ökar markant.

Statistiska Centralbyrån SCB redovisar FoU-utgifterna för olika branscher i relation till nettoomsättningen. Av SCB:s statistik framgår att en FoU-satsning på drygt en procent är låg jämfört med t.ex. transportmedelsindustrins satsning på 7,8 procent av nettoomsättningen år 2017. Motsvarande siffra för 2019 har ännu inte redovisats. Den transformering som nu pågår av fordonsindustrin med en stark produktutveckling har sannolikt sin grund i mångåriga och omfattande satsningar på forskning och utveckling.

Anslagsnivån till forskning och innovation i Trafikverkets inriktningsunderlag är låg ställt mot de utvecklingsmöjligheter som hela transportsystemet står inför. Särskilt är behovet stort inom innovation och tillämpning med att skala upp projekt. Fokusera särskilt på marknadsnära innovation och implementering.

Trafikverket skriver själva i inriktningsunderlaget att: *"Vid en ökad ambitionsnivå kan långsiktiga satsningar på kunskapsutveckling utvecklas och fördjupas och kompletteras med nya, angelägna områden. Sverige deltar aktivt i flera stora europeiska forskningsarbeten, exempelvis sådana som startas inom ramen för EU:s Den gröna given. Större riktade forsknings- och innovationsinsatser genomförs tillsammans med andra myndigheter. Samarbetet med industrin kan utvecklas".*

Det pågår en snabb teknisk utveckling inom vägtransporter, sjöfart och flyg med digitalisering, automatisering och utvecklad förmåga att hantera stora datamängder som effektiviserat transporter. Utvecklingen går inte lika fort på järnvägsområdet. Bristande lönsamhet har gjort att företag som i likhet med Green Cargo bedriver godstransporter på järnväg haft få eller inga möjligheter alls att satsa på forskning och innovation. Nu är läget förändrat. Innovationskraften kommer att växlas upp.

Green Cargo utvärderar kontinuerligt ny teknik. Under 2020/21 testar vi, i samarbete med en rad andra aktörer, järnvägsvagnar med automatkoppel där fokus ligger på att se hur tekniken klarar svåra vinterförhållanden. I ett annat samarbetsprojekt mellan Green Cargo och ett stort speditörsföretag

testas nya kylvagnar där el används från loket istället för dagens dieselaggregat, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Ett tredje exempel är att ett teknikskifte pågår för vagnar och lastbärare för ståltransporter. 40 nya vagnar är inhyrda. De kommer ha skivbromsar som innebär tystare tåg, större flexibilitet i vagnanvändandet, ökad säkerhet i vinterförhållanden och minskat underhållsbehov.

En omsvängning är således på gång i järnvägsbranschen. Samverkan mellan offentliga och privata aktörer för utvecklingen framåt. Steg för steg ska den svenska godsjärnvägen moderniseras till att svara upp mot 2020-talets krav på effektiva tågssystem för godstransporter.

Bra förslag till åtgärder för att klara kompetensförsörjningen

I inriktningsunderlaget föreslås att Trafikverket får i uppdrag av regeringen att inrätta ett nationellt råd för kompetensförsörjningsfrågor inom infrastrukturbranschen. Flera bra förslag lämnas i avsnittet som att undersöka förutsättningarna för att starta en branschskola för järnvägsbranschen och att förbättra samverkan mellan järnvägsbranschen och utbildningssektorn.

Green Cargo föreslår att en fokusering sker på genomförandet av åtgärder för att säkerställa kompetensförsörjningen. Ett sätt vore att genomföra en systematisk benchmarking visavi de aktörer i andra branscher som är mest framgångsrika i sitt arbete med kompetensförsörjningsfrågor. På järnvägsområdet föreslår Green Cargo att befintliga organ för Stärkt Branschsamverkan som Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS) används istället för att tillskapa nya forum eller organ.

Högt tempo och snabb verkställighet är viktigt

Avslutningsvis vill Green Cargo framföra betydelsen av ett starkare fokus på högt tempo i beslut och genomförandet av olika infrastrukturåtgärder.

Trafikverket har utifrån lämnade uppdrag från regeringen levererat en rad olika rapporter, en handlingsplan och en färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart som uppföljning av den Nationella Godstransportstrategin. I inriktningsunderlaget till ny infrastrukturplan föreslår Trafikverket nu att det ska tillsättas ytterligare en utredning om godstransporter på järnväg. Green Cargo anser att ett omfattande beslutsunderlag redan föreligger. Nu handlar det om att snabbt både komma fram till beslut och genomförande.

Omvärlden är i kontinuerlig förändring. I många länder anges ökade investeringar i infrastruktur som en viktig beståndsdel vid återstarten efter pandemin Covid-19 och för att stärka deras konkurrenskraft. Det är således ett rörligt mål som Sverige har att förhålla sig till inför beslut om en ny nationell infrastrukturplan – vilka investeringsnivåer, vilken inriktning och vilka prioriteringar som ska gälla. Det behövs kraftsamling och högt tempo i med såväl närtidsatsningar med fokus på ett snabbt genomförande i en framtung nationell plan som mer långsiktiga framtidsatsningar för systematiska kvalitetshöjningar av infrastrukturen.