



Remissvar
Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen
2026–2037

Dnr: LI2025/01587

Mottagare:

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Datum: 2025-12-19

Green Cargo AB har tagit del av Trafikverkets förslag till nationell plan och lämnar remissyttrande enligt nedan.

Innehåll

1. Sammanfattning	3
2. Inledning	5
2.1 Remissinstansens uppdrag och roll	5
2.2 Avgränsning av remissvaret	6
3. Första delen: Utgångspunkter	7
3.1 Transporternas förväntade utveckling	7
3.2 Kapacitetsutnyttjande	8
3.3 Trafiksäkerhet och klimat	8
3.4 Gränsöverskridande planering	10
3.5 Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet	11
4. Andra delen: Förslag	14
4.1 Fördelning av medel i sammanfattning	14
4.2 Vidmakthållande av transportinfrastrukturen	15
4.3 Utveckling av transportinfrastrukturen	18
5. Tredje delen: Effekter	31
6. Remissinstansens övergripande bedömning och rekommendationer	32
7. Kontaktpersoner	33

1. Sammanfattning

Infrastrukturen är en av Sveriges största tillgångar och en förutsättning för stora delar av näringslivet och landets fortsatta välbefinnande. Järnvägen är en del av infrastrukturen med unika egenskaper och en särskild potential som kan utvecklas till något som ännu mer och tydligare främjar Sveriges utveckling. Detta kräver dock att systemet levererar tillförlitlighet, punktlighet och tillräcklig kapacitet. Kapacitetsbrister har kostsamma effekter såsom: lägre effektivitet i produktionsupplägg, tillförlitlighetsproblem, ökad energiförbrukning och ökad resursåtgång.

Förslaget till nationell plan pekar i rätt riktning, men justeringar och kompletteringar kan ge betydande bidrag till samhällsutvecklingen både i Sverige (och övriga EU) genom stärkt konkurrenskraft för viktiga industrier på flera platser i landet. Järnvägen är också central för att möta och hantera klimatförändringar och som ryggrad i totalförsvaret. Sveriges geografiska läge innebär att Nato-medlemskapet ger Sverige en central roll som logistikhubb för allierade transporter. Civila och militära flöden genom landet kommer i ökande grad att nyttja samma transportstråk, noder och system. Detta ställer höga krav på järnvägens kapacitet, robusthet och redundans.

EU har också identifierat järnvägens nyckelroll i unionens arbete med att stärka sin konkurrenskraft och ger tydligt uttryck för en strävan att flytta gods till järnvägen för att påskynda klimatarbetet, frigöra plats på vägnätet och bidra till ökad trafiksäkerhet.

Trots, och delvis på grund av, den snabba utvecklingen av tågtrafiken har järnvägen stora svårigheter att möta transportbehoven. Kapacitetsbristen är påtaglig på flera sträckor från Riksgränsen i norr till Trelleborg i söder. Eftersatt underhåll innebär att tillförlitligheten inte möter godstransportköparnas krav och utdragna underhållsinsatser skapar långa perioder av nedsatt kapacitet. Trafikplaneringen tar inte hänsyn till det fulla värdet av det gods som transporteras, vilket ytterligare försvagar industrins konkurrenskraft.

Medel för vidmakthållande och återtagande av underhållsskulden är en viktig del av den nationella planen. Green Cargos bestämda uppfattning är att värdet av detta återtagande underskattas eftersom såväl de starkt positiva effekterna för industrin som den efterfrågeökning som följer av en stabilare trafik saknas i kalkylen. Vi är övertygade om att en kombination av effektivare arbetsmetoder, bättre planering av omledningstrafik och ett antal mindre trimningsåtgärder för att möjliggöra effektiv omledning kan öppna för ett betydligt snabbare och mer kostnadseffektivt återtagande av underhållsskulden. Bra omledningsmöjligheter ökar toleransen för längre banarbetsavstängningar, vilket i sin tur ger ett kostnadseffektivt underhåll.

Green Cargo anser vidare att trimningsåtgärder bör få ett stort utrymme för att snabbt tillskapa kapacitet, robusthet och resiliens. Vi saknar flera viktiga triangelspår som skulle kunna ge just detta, bland annat i Umeå, Frövi, Karlstad, Falköping och Herrljunga. Med införandet av bromsprocenttabell D på flera sträckor kan godståg köras snabbare och frigöra kapacitet för andra tåg. Bärighetsåtgärder på tre sträckor med tillfälliga nedsättningar är viktiga för att ståltransporterna ska kunna fortgå vid underhållsarbeten. Många av trimningarna torde vara

steg 1- och 2-åtgärder som inte kräver utdragna planprocesser och därför kan genomföras tidigt i planperioden. Vi vill betona att denna typ av insatser har systemeffekter långt bortom godstrafikens mer direkta behov av desamma.

Sveriges industrier är spridda över landet, med en tyngdpunkt i norr. Flertalet målpunkter för godset som transporteras finns i södra Sverige med Göteborg, Öresundsbron och Trelleborg som särskilt viktiga. För att säkerställa systemkapaciteten efterfrågar därför Green Cargo en kapacitetsförstärkning av viktiga enkelspåriga stråk i norra/mellersta Sverige och satsningar där kapacitetsbristen är allra störst på de två dubbelspåriga stambanorna i söder:

- Malmbanan, Boden – Luleå
- Norrbottenbanan, främst delen Luleå – Skellefteå
- Ådals- och Ostkustbanan, främst delen Härnösand – Söderhamn
- Bergslagsbanan, främst delen Borlänge – Grängesberg
- Södra stambanan, Alvesta – Hässleholm – Lund
- Västra stambanan, Skövde – Alingsås – Olskroken – Göteborg Skandiahamnen

Green Cargos genomgång av hela Sveriges järnvägsnät och den kapacitet som redan nu efterfrågas visar att just dessa sex sträckor är särskilt viktiga att adressera. Screeningen visar också att ytterligare 4–5 sträckor behöver kapacitetsförstärkas för att säkra transportbehoven. Totalt behövs ca 210 km dubbelspårsutbyggnad (2 % av banlängden). Runt 60 % av denna sträcka kan väljas efter skattad nytta och anläggningskostnad, främst på sträckorna Boden – Luleå och Härnösand – Söderhamn, medan resterande har en placering som med nödvändighet styrs av geografiska förhållanden såsom lutningsförhållanden och knutpunkters placering.

Green Cargo ser Norrbottenbanan som ett av de viktigaste objekten i planförslaget, men ställer sig frågande till om den enkelspåriga utformning som föreslås verkligen hanterar kommande behov. De satsningar som görs i Norrbotten borde mer än väl motivera ett dubbelspår, särskilt som banan inte väntas klar förrän om 15–20 år.

Att avstå från en snabb utbyggnad av Ostkustbanan riskerar också att bli ett dyrköpt misstag för Sverige som industrination. Detsamma gäller flera av de övriga sträckorna som inte ens nämns i planförslaget.

För de dubbelspåriga sträckorna Alvesta – Lund och Alingsås – Olskroken vill Green Cargo särskilt lyfta vikten av snabb kapacitetsutbyggnad, både med fyrspår på de viktigaste delsträckorna och ytterligare förbigångsspår på övriga. Att förstärka Södra stambanan är mycket viktigt för att klara den ökade trafiken som följer på Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande.

För att klara ovanstående krävs en kombination av kort genomförandetid, kostnadseffektivt genomförande och större budgetram.

Green Cargo står bakom tanken att använda samhällsekonomiska beräkningar för val av objekt, men noterar en besvärande diskrepans mellan modellresultat och prioriteringar i form av

investeringsbeslut. Den samhällsekonomiska modellen behöver kalibreras så att den bättre följer det som invånarna faktiskt värderar, inklusive de nyttor som industrin bidrar med. Modellen behöver också bli bättre på att fånga de systemeffekter som är så karaktäristiska för järnvägen.

Remissvaret följer i huvudsak planförslagets struktur men kompletteras med två fördjupande underlag: en behovsscreening av kapacitetskritiska järnvägssträckor, som ingår i Green Cargos pågående kapacitetsprojekt (Bilaga 1), samt ett PM om sambandet mellan godstrafikens utveckling, kostnads- och avgiftsutvecklingen och marginalkostnadsprincipen (Bilaga 2).

2. Inledning

Den nationella planen är avgörande för Sveriges konkurrenskraft, klimatomställning och försörjningsberedskap. Trots ökande efterfrågan på järnvägstrafik har medelstilldelningen för vidmakthållande och investeringar inte räknats upp i takt med inflationen, vilket innebär en ambitionssänkning. Planförslaget saknar en tydlig målbild och integrering av EU:s och Natos krav på interoperabilitet, nordisk samplanering och industrins omställning. Kapacitetsbrister och eftersatt underhåll hotar både klimatmål och robusthet. Green Cargo är helt beroende av en välfungerande svensk järnvägsinfrastruktur och vår mångåriga och breda nyttjande av infrastrukturen ger oss unika insikter om dess styrkor och brister.

Tyngdpunkten i vårt remissvar ligger på vidmakthållande av järnvägen och investeringar i ny infrastruktur. Vi föreslår snabbare återtagande av underhållsskulden, strategiska kapacitetsutbyggnader, trimningsåtgärder som triangelspår och fullt genomförande av fyrstegsprincipen innan stora investeringar görs. Handlingsplanen 2026–2028 måste integreras för att undvika strategiska glapp. En långsiktig plan för underhåll, effektivare metoder och bättre omledningsstrategier är avgörande för ett kostnadseffektivt och resilient järnvägssystem.

Vi vill även hänvisa till innehållet i det remissyttrande över planförslaget som lämnas av bransch- och arbetsgivarförbundet Tåg företagen där Green Cargo är medlem.

2.1 Remissinstansens uppdrag och roll

Green Cargo är Sveriges mest erfarna aktör inom järnvägslogistik med rötter i den svenska tågtrafikens ursprung. 98 procent av vårt transportarbete sker med eltåg med mycket låg klimatpåverkan. Varje vardag kör vi 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed dagligen minst 9 000 lastbilstransporter. Vi levererar hållbara logistiklösningar och är en viktig del av skandinaviskt näringsliv.

Vi erbjuder näringslivet säkra, kapacitetsstarka och hållbara transporter till cirka 200 platser i Skandinavien och med partners når vi närmare 1000 i övriga Europa, vilket innebär att våra tåg trafikerar nästan hela det svenska järnvägsnätet och stora delar av Danmark och Tyskland. Green Cargo är därför helt beroende av den svenska järnvägsinfrastrukturen samtidigt som vi har unika erfarenheter och insikter om de brister som idag finns på järnvägen.

2.2 Avgränsning av remissvaret

Tyngdpunkten i vårt remissvar ligger på vidmakthållande av järnvägen och investeringar i ny infrastruktur. Remissvaret följer i stort planförslagets struktur med ett kompletterande avsnitt som visar vilka järnvägssträckningar som redan 2025 har en så stor efterfrågan på tågtrafik att kapacitetshöjande åtgärder behöver utredas. Dessa resultat är en del i ett större kapacitetsprojekt som Green Cargo driver i syfte att effektivisera trafikeringen av Sveriges järnväg. Kommande steg i denna metodutveckling redovisas i Bilaga 1.

3. Första delen: Utgångspunkter

3.1 Transporternas förväntade utveckling

Underlagsrapporten "Förväntad utveckling av transporter" är central för den nationella planen. Beskrivningen syftar till att visa på en trolig utveckling av transportarbetet givet förutsättningar och beslut som har tagits och kan förutses. Anslaget blir därigenom deskriptivt och inte så offensivt och framåtlutat som det skulle behöva vara i en föränderlig tid. Green Cargos övergripande bedömning är att underlaget saknar tydliga målbilder, till exempel avseende Sveriges konkurrenskraft, klimatarbete och beredskap.

Planförslaget redovisar utvecklingstendenser för transportsektorn men saknar enligt Green Cargos bedömning en tillräckligt detaljerad analys av hur strukturella förändringar i näringslivet och förändrade säkerhetspolitiska förutsättningar påverkar efterfrågan på järnvägstransporter. Särskilt industrins omställning mot fossilfri produktion, ökade råvaruvolymer och nya produktionsmönster innebär att transportbehoven förändras i snabb takt och på ett sätt som den nationella planprocessen i dag har svårt att fånga upp. Därutöver tillkommer totalförsvarets behov av ökad rörlighet, vilket ytterligare förstärker kraven på järnvägssystemets kapacitet och robusthet. I det avseendet måste en dimensionerande målbild fastställas så att planförslagets kapacitetshöjande åtgärder kan valideras faktabaserat.

3.1.1 Godstransporter

Avsnittet om järnvägens roll för godstransporter är begränsat i sin omfattning och speglar inte järnvägens betydelse för svensk industri, export och försörjningskedjor, eller den andel av investeringsmedlen som föreslås för järnvägen i planförslaget. Genomgången av lastbilstrafikens elektrifiering är däremot relativt detaljerad och mynnar ut i slutsatsen att elektrifieringen inte nämnvärt kommer att påverka järnvägens marknadsandel av godstrafikarbetet.

Detta är ett långtgående antagande som förutsätter att eldrivna lastbilar för långa och tunga transporter kan uppnå samma effektivitet, räckvidd och flexibilitet som dagens fossildrivna lastbilar. Green Cargo vill lyfta ett alternativt och minst lika sannolikt scenario, där elektrifieringen av vägtransporter inte utvecklas i den takt eller med den funktionalitet som antas i underlagsrapporten. I ett sådant scenario ökar järnvägens relativa attraktivitet som transportslag. Järnvägen är redan fullt elektrifierad och har en mycket hög energieffektivitet per transporterad enhet. Dessa antaganden bör även bedömas mot järnvägens samlade systemnytta, vilket behandlas närmare i avsnitt 3.3.

Samtidigt saknas i underlagsrapporten en diskussion om godstrafikens faktiska utveckling över tid. Statistiken visar att godstrafikens trafikarbete mätt i tågkilometer varit stabilt eller minskat, medan transporterat gods i tonkilometer legat relativt still. Det innebär att mer gods transporteras per tåg, vilket tyder på en ökad effektivitet i godstrafiken. Denna utveckling skiljer sig tydligt från persontrafiken och bör beaktas i analysen av både kapacitetsbehov och kostnadsutveckling.

Mot denna bakgrund är det problematiskt att kostnaderna för drift och underhåll av järnvägen, liksom banavgifterna för godstrafik, har ökat kraftigt utan att detta relateras till godstrafikens faktiska utveckling. Kostnads- och avgiftsutvecklingen påverkar direkt industrins transportkostnader och valet av trafikslag, och är därmed en central del av förutsättningarna för godstransporternas framtida utveckling.

Vidare saknas i underlagsrapporten en diskussion om EU:s roll i klimatarbetet och dess uttryckliga ambition att flytta gods från väg till järnväg, i syfte att minska klimatpåverkan, öka trafiksäkerheten och frigöra kapacitet i vägnätet. Denna inriktning är central för bedömningen av järnvägens framtida roll i ett europeiskt perspektiv.

På motsvarande sätt saknas en analys av Fehmarn Bält-förbindelsens betydelse för järnvägens godstrafik. Green Cargos uppfattning är att denna nya förbindelse väsentligt effektiviserar internationella godstransporter på järnväg, i linje med EU:s intentioner. Det är därför rimligt att förutsättningarna för internationell godstrafik förbättras, vilket kan driva ökade godsvolymer på järnväg och samtidigt förändra kraven på järnvägsinfrastrukturen, särskilt i södra Sverige.

En fördjupad analys av sambandet mellan godstrafikens utveckling, kostnads- och avgiftsutvecklingen samt Trafikverkets tillämpning av marginalkostnadsprincipen redovisas i bifogat PM *Banavgifter, marginalkostnad och järnvägens konkurrenskraft*, (Bilaga 2) som utgör ett kompletterande underlag till detta remissvar.

3.2 Kapacitetsutnyttjande

Kapacitetsutnyttjandet på den svenska järnvägen är generellt högt på många av landets järnvägssträckor. Åtta sträckor, från Härnösand i norr till Trelleborg i söder, visar en så stor efterfrågan på tågtrafik att alla tåg inte får plats. Green Cargos unika genomgång av hela järnvägsnätet påvisar investeringsbehovet på de mest akuta sträckorna och redovisas i avsnittet om utveckling av transportinfrastrukturen.

3.3 Trafiksäkerhet och klimat

Intermodalitet och överflyttning av gods från väg till järnväg har ett tydligt ändamålsenligt egenvärde ur både klimat, säkerhets, försörjnings och systemeffektivitetsperspektiv. Järnvägen är det trafikslag som i störst utsträckning möjliggör betydande utsläppsminskningar per transporterat ton. Förutsättningarna för att nå nationella och europeiska klimatmål påverkas därför direkt av järnvägens kapacitet och tillförlitlighet.

Ett ökat järnvägsutnyttjande innebär dessutom lägre olycksrisker i hela transportsystemet. Tunga vägtransporter står för en oproportionerligt stor andel av allvarliga trafikolyckor. När tungt gods flyttas över till järnväg frigörs dessutom kapacitet i vägnätet, vilket medför positiva effekter även för persontrafiken och regional tillgänglighet.

Överflyttning stärker också den nationella försörjningsberedskapen. Järnvägen har högre kapacitet per enhet infrastruktur, är mindre personalintensiv än vägtransporter och är mindre känslig för bränsleförsörjningsstörningar. Ett robust järnvägssystem utgör därmed en stabil bas för transporter av insatsvaror, energi, råmaterial och industriprodukter även i lägen där vägtransporter eller sjöfart kan påverkas av störningar, klimatrelaterade avbrott eller höjd beredskap.

Därutöver är järnvägens systemeffektivitet en förutsättning för långsiktig konkurrenskraft. Lägre energikostnader per tonkilometer, hög lastkapacitet och låga marginalkostnader för ytterligare volymer innebär att järnvägen ger en strukturell fördel för industrin. När större del av det tunga godset flyttas från väg till järnväg minskar även den totala slitagenivån på väginfrastrukturen, vilket i sin tur reducerar framtida underhållsbehov och därmed kostnader för staten.

Sammantaget innebär detta att intermodalitet och överflyttning av gods till järnväg bidrar med en samlad systemnytta som sträcker sig långt utöver klimatvinsten. Det stärker trafiksäkerheten, minskar samhällets sårbarhet, förbättrar industrins konkurrenskraft och effektiviserar statens resursanvändning.

Det är samtidigt viktigt att tydliggöra att överflyttningspotentialen främst gäller fjärrtransporter, det vill säga den ungefär tiondel av Sveriges tunga lastbilstransporter som avser sträckor längre än cirka 300 kilometer. Det är i dessa relationer som järnvägen uppvisar störst strukturella fördelar genom hög lastkapacitet, låga marginalkostnader per tonkilometer och betydande energieffektivitet. Dessa fjärrflöden utgör basen i landets industriella försörjningskedjor och är därför strategiskt viktiga både för klimatmålen och för försörjningsberedskapen.

Genom att stärka de intermodala gränssnitten – exempelvis terminaler, hamnar, omlastningspunkter och rangerbangårdar – kan effektiva och klimatsmarta transportkedjor utvecklas i nära samverkan med lokala och regionalt verksamma åkerier. Detta skapar förutsättningar för att first- och lastmile-transporter kan utföras på kortare sträckor som är betydligt enklare att elektrifiera fullt ut. På så sätt kan järnvägens systemfördelar kombineras med styrkorna hos övriga trafikslag; sjöfartens kapacitet och lastbilstrafikens flexibilitet, vilket stärker både miljöprestanda och konkurrenskraft.

Dessa faktorer innebär sammantaget att långväga godstransporter på järnväg, kombinerat med elektrifierad och effektiv lokal distribution, utgör en central komponent i en modern, resilient och klimatneutral svensk logistikstruktur.

Green Cargo delar Trafikverkets bedömning att järnvägen spelar en central roll för att nå klimatmål och minska utsläppen från transportsektorn. För att möjliggöra överflyttning av gods från väg till järnväg krävs dock att systemet levererar tillförlitlighet, punktlighet och tillräcklig kapacitet. Kapacitetsbrister leder till längre gångtider, ökad energiförbrukning och lägre effektivitet i produktionsupplägg, vilket negativt påverkar järnvägens konkurrenskraft och klimatnytta. En robust järnväg är därför en grundläggande förutsättning för både klimatmålen och näringslivets transportomställning.

3.4 Gränsöverskridande planering

Genom Nato-medlemskapet får Sverige en ny strategisk roll som logistikhubb mellan Nordatlanten, Norden och det europeiska fastlandet. Allierade transporter till och genom Norden kommer i hög grad att passera svensk infrastruktur. Järnvägen utgör därmed inte enbart ett nationellt transportsystem, utan en del av Natos samlade logistikkedja. Åtgärder som stärker järnvägens kapacitet och robusthet för civila godstransporter är därför samtidigt avgörande för Sveriges och Natos samlade försörjnings- och transportförmåga.

Trafikverket betonar vikten av koordinering med omvärlden, men Green Cargo bedömer att planförslaget inte i tillräcklig omfattning beaktar de förändringar som följer av Sveriges medlemskap i Nato, EU:s utvecklade krav på militär mobilitet och den ökade betydelsen av nordiska transportkorridorer.

3.4.1 Europeisk transportpolitik

EU:s transport och försvarspolitik genomgår en strukturell förändring med ökade krav på interoperabilitet, strategisk redundans och förmåga att hantera både civila och militära transporter i samma system. Inom ramen för TEN-T-förordningen och EU:s initiativ för militär mobilitet ställs krav på att medlemsstaterna säkerställer infrastruktur som möjliggör effektiv rörlighet av tung materiel, längre tåg, högre axellaster och anpassade lastprofiler. Dessa krav är inte separerade från de civila transportbehoven, utan är i hög grad överlappande. Green Cargo bedömer att planförslaget inte fullt ut integrerar dessa krav i prioriteringen av åtgärder. Detta gäller särskilt:

- kapacitetskritiska järnvägsstråk med tung industriell trafik,
- noder och terminaler som fungerar som strategiska knutpunkter för både industri och försvar,
- brist på redundans i stråk som även fungerar som transitkorridorer inom Nato.

EU:s ökade fokus på dual-use-infrastruktur öppnar för finansiering via CEF och försvarsinriktade instrument. Planförslaget bör därför tydligare identifiera svenska objekt som kvalificerar för sådan medfinansiering. Detta inkluderar i synnerhet stråk i syd-nordliga samt väst-östliga riktningar, noder och hamnanslutningar där civila och militära transportbehov sammanfaller.

3.4.2 Nordisk samplanering av infrastruktur

Sveriges roll som transitland mellan Norge, Finland och övriga Europa innebär att den nordiska transportplaneringen blir alltmer strategisk. För att säkerställa robust rörlighet krävs koordinering av kapacitet, tidtabeller, banarbeten och redundans i gränsöverskridande stråk. Detta gäller särskilt godsflöden och militära transporter mellan:

- norra Norge och Sverige,
- norra Sverige och Finland,

- Västsverige och Norge,
- Danmark och Sverige.

Trots att dessa grundförutsättningar är viktiga saknas i planförslaget en konkret strategi för hur nordisk samplanering ska genomföras i praktiken. Det gäller både operativ koordinering och gemensam utveckling av åtgärder i noder och stråk med högt strategiskt värde. Den ökade militära integreringen i Norden förstärker kraven på tydlig samordning, särskilt i regioner där civila industriflöden och försvarsrelaterade transporter delar samma kapacitetsbegränsade nät.

Green Cargo bedömer därför att planen bör omfatta:

- strukturerade samverkansformer med danska, norska och finska myndigheter,
- gemensamma analyser av kapacitetsbehov i nordiska korridorer,
- planering för samfinansierade objekt av strategisk betydelse,
- utveckling av redundanta rutter i norra Sverige för att minska sårbarheten i gränsöverskridande flöden.

3.5 Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet

3.5.1 Planering enligt fyrstegsprincipen

Trafikverket anger att fyrstegsprincipen ska vara styrande för all planering och att åtgärder i steg 1 och 2 ska prövas innan investeringar görs i ny infrastruktur. För järnvägen innebär detta att åtgärder som förbättrar kapacitetsutnyttjandet, minskar konflikter och ökar den operativa effektiviteten i befintligt system ska prioriteras. Detta inkluderar bland annat tidtabelloptimering, driftrelaterade förbättringar, trimningsåtgärder och kapacitetshöjande justeringar som kan genomföras utan stora investeringar.

Green Cargo bedömer att tidtabelloptimering är en central och ännu outnyttjad steg 1–2 åtgärd. Genom att anpassa tidtabellerna efter olika tågtypers dynamik, minska överlänga gångtider och reducera strukturell skogstid kan genomströmningen öka utan att ny kapacitet behöver byggas. Detta ligger i direkt linje med fyrstegsprincipens syfte att först använda, och därefter optimera, den infrastruktur som redan finns.

Ett konkret exempel är införandet av bromsprocenttabell D, vars dokumenterade effekter inkluderar avsevärt högre snitthastigheter, kortare gångtider, minskad skogstid och betydande förbättringar i punktlighet. Effekterna är så omfattande att behovet av nya förbigångsspår minskar på vissa stråk. Enligt fyrstegsprincipens logik ska sådana åtgärder prövas innan Trafikverket går vidare till investeringsalternativ i steg 3 och 4. Mot bakgrund av detta bör Trafikverket skyndsamt utreda på vilka stråk införandet av bromsprocenttabell D är tekniskt och driftmässigt möjligt, samt vilka kompletterande trimningsåtgärder som krävs för att kunna realisera effekterna fullt ut.

I detta ljus framstår det som särskilt problematiskt att Trafikverkets planförslag inte integrerar de åtgärder som Trafikverket själv ska genomföra inom ramen för *Handlingsplanen för långväga godstransporter 2026–2028*. Handlingsplanen innehåller flera av de mest centrala och kapacitetsdrivande steg 1–2 åtgärderna för järnvägen, bland annat förbättrad tidtabellsplanering, införande av bromsprocenttabell D, andra trimningsåtgärder, lastprofilhöjningar och analyser av redundans. Samtliga dessa aktiviteter ligger inom planförslagets första tre år och kommer att påverka kapacitetsbehov, investeringsprioriteringar och systemets strategiska inriktning.

Att dessa tidiga och kunskapsintensiva åtgärder inte används som ingångsvärden innebär en risk att Nationell plan byggs på ett ofullständigt och snabbt inaktuellt kunskapsunderlag. Det leder till att viktiga steg 1–2-lösningar underutnyttjas, medan investeringar i steg 3–4 riskerar att överprioriteras i strid med fyrstegsprincipens grundläggande ordning.

Detta har även bredare systemkonsekvenser. När handlingsplanens åtgärder inte integreras riskerar den nationella planen att inte stödja näringslivets behov, intermodalitetens utveckling, totalförsvarets transportkrav eller EU-rättsliga krav (TEN-T) i rätt tid. Eftersom handlingsplanens analyser och åtgärder avser att justera styrningen av det långväga godstransportsystemet redan under 2026–2028, riskerar frånvaron av dessa i nationell plan att skapa ett betydande strategiskt glapp i planperiodens inledning.

För att genomföra handlingsplanen behöver den integreras i den nationella planen, samt att tillhörande finansiering och prioriteringsutrymme reserveras. Detta är en förutsättning för en korrekt tillämpning av fyrstegsprincipen och för att nationell plan ska vila på ett aktuellt, evidensbaserat och robust beslutsunderlag.

3.5.2 Pågående informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder

Informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder ska enligt Trafikverkets styrning säkerställa att aktörer i transportsystemet har tillgång till relevant, aktuell och transparent information om kapacitet, driftförutsättningar och planerade åtgärder. Green Cargo bedömer att detta område behöver utvecklas för att stärka förutsägbarheten i produktionsplaneringen.

I dag saknas en sammanhållen modell för hur data om kapacitetsutnyttjande, konfliktytor, banarbeten och tidtabellsförutsättningar kommuniceras till branschen. För godstrafiken och dess kunder i näringslivet innebär detta att planeringshorisonten förkortas och att reell effektivitet i befintligt system inte kan uppnås. Informationsinsatser bör därför inriktas på:

- tidig och fullständig kommunikation om planerade banarbeten och kapacitetsbegränsningar,
- öppen redovisning av kapacitetslägen och belastningsgrad i kritiska stråk,
- tillgängliggörande av analysverktyg och datakällor som gör det möjligt för operatörer att optimera sina godstransportupplägg,

- konsekvensbedömningar som beskriver hur olika åtgärder påverkar genomströmning och robusthet.

Dessa åtgärder utgör ett nödvändigt komplement till fyrstegsprincipens inriktning men skiljer sig från de operativa förändringar som behandlas i avsnitt 3.7.1. Informationsinsatserna syftar inte till att förändra driftförutsättningarna i sig, utan till att skapa förutsättningar för bättre beslutsunderlag, högre transparens och ökad förutsebarhet i det dagliga trafiksystemet.

4. Andra delen: Förslag

4.1 Fördelning av medel i sammanfattning

Medelstilldelningen för vidmakthållande och investeringar i järnväg har ökat med ca 15 % sedan föregående plantillfälle för fyra år sedan. Under samma period har inflationen varit drygt 23 %. Denna enkla jämförelse indikerar att satsningarna på järnvägen inte håller jämna steg med tidigare perioder, trots en stadigt ökande efterfrågan på järnvägstrafik.

Det är mycket positivt att fokus, på kort sikt, läggs på vidmakthållande, men samtidigt helt otillfredsställande att medlen för vidmakthållande inte räknas upp med inflationen. Den kommunicerade satsningen är i princip en ambitionssänkning sett till värdet som tillförs järnvägsanläggningen.

För namngivna investeringar är planförslaget väl strukturerat med fyra kategorier av investeringar där de tre första kategorierna (87 %) betraktas som bundna. Detta innebär att det faktiska reformutrymmet endast uppgår till 13 % av planen, trots att det vid en jämn investeringstakt borde uppgå till 33 % och vid en ökande takt högre än så. Detta visar att ambitionsnivån för investering i järnväg (och annan infrastruktur) har sänkts jämfört med tidigare planer.

Principen att använda samhällsekonomiska bedömningar för att välja objekt som inte är bundna stöds av Green Cargo, men metoden behöver kalibreras så att den faktiskt fångar alla de egenskaper som är unika för järnvägen. Rådande diskrepans mellan modell och investeringsbeslut undergräver i längden metodens legitimitet. Stora brister finns inom tre områden som är särskilt viktiga för godstrafiken på järnväg:

- Prognoserna underskattar systematiskt järnvägstransporter, medan sjö- och vägtransporter överskattas.
- Tidtabellsrelaterade kostnader underskattas. Kapacitetsbrister i infrastrukturen leder till förlängda transport- och restider samt ökad resursåtgång då tåg tvingas vänta på varandra. Effekterna blir såväl minskad konkurrenskraft som utestängning från viktiga stråk.
- Förseningar och tillförlitlighet värderas inte. Just tillförlitligheten är en uttalad förutsättning för godstransporter på järnväg. Det finns vedertagna samband mellan antal tåg och tillförlitlighet som kan användas.

Ovanstående brister innebär också att den samhällsekonomiska modellen övervärderar mindre, icke-systemförstärkande investeringar och missar de stora effekterna av mellanstora och stora förändringar i infrastrukturen.

I Bilaga 1 redovisas en alternativ metod att finna de mest intressanta järnvägsinvesteringarna för att komma till rätta med flera av de svagheter som är förknippade med den samhällsekonomiska modell som i nuläget används.

I planförslaget är det flera objekt som lyfts ur, trots att de kommit med i tidigare plan. Detta skapar en osäkerhet och undergräver förtroendet för planprocessen och Trafikverket. Det måste finnas bättre sätt att lösa sådana här situationer internt och mellan planomgångarna.

De samhällsekonomiska kalkyler som används i transportplaneringen är utvecklade för att optimera transportsystemet under normala förhållanden. När infrastruktur ska planeras för att möta totalförsvarets behov blir dessa bedömningar i många fall otillräckliga och i vissa avseenden direkt missvisande. Kalkylerna saknar förmåga att värdera strategisk redundans, försörjningsberedskap och den systemnytta som uppstår först i kris och höjd beredskap. Som beslutsunderlag för totalförvarsrelaterade investeringar har de därför begränsad relevans.

4.2 Vidmakthållande av transportinfrastrukturen

Vidmakthållande och underhåll av befintlig järnvägsinfrastruktur är helt avgörande för systemets funktion och Green Cargo stödjer den successiva ökning av reinvesteringar som inletts och i vissa delar redan börjat ge positiva effekter för systemet. Vi vill samtidigt understryka det orimliga i att endast 10–15 % av underhållsskulden hanteras i planförslaget, att arbetet behöver gå fortare och att en långsiktig plan för hur skulden ska arbetas bort behöver upprättas.

4.2.1 Järnvägssystemet

Om planförslaget för återtagande av det eftersatta underhållet sätts i relation till behoven och värdet i att ha en tillförlitlig järnväg framstår ambitionsnivån som otillräcklig och för låg. För att snabbare komma till rätta med bristerna krävs en kombination av åtgärder.

Green Cargo vill särskilt lyfta behovet av effektivare metoder och ny teknik för att snabbt återta det eftersatta underhållet liksom nödvändigheten i förbättrade upphandlingar för att entreprenörerna ska kunna investera i nödvändiga maskiner.

Att inledningsvis fokusera på de mest trafikerade bansträckningarna är en naturlig strategi för att snabbt få stor effekt. Samtliga fyra prioriterade flöden är viktiga för godstrafiken, inte minst det nordliga flödet Hallsberg – Luleå där en betydande del av Sveriges godstrafik framförs.

Trafikomfattningen är sådan att flödet delas i två parallella grenar på en stor del av sträckan.

Green Cargo vill lyfta fram att flödet i praktiken består av fem delsträckor som alla är viktiga:

- Hallsberg – Borlänge – Storvik
- Hallsberg – Avesta Krylbo – Storvik
- Storvik – Ånge – Långsele – Vännäs
- Storvik – Gävle – Sundsvall – Umeå – Vännäs
- Vännäs – Boden – Luleå

På tre av dessa delsträckor är dessutom kapacitetsbristen påtaglig, vilket ytterligare förstärker nyttan och nödvändigheten att reinvesteringar sker.

I takt med att underhållsskulden betas av på de prioriterade flödena kan fokus delvis flyttas till andra delar av järnvägsnätet för att maximera marginaleffekten av vidtagna åtgärder. Ett sådant resonemang saknas i planförslaget.

Att ytterligare öka takten i reinvesteringsarbetet är sannolikt möjligt, givet genomtänkta flödesanalyser för omledning av trafik och tillfällig ersättning med alternativa färdmedel. Banarbetenas effekter på godstrafiken är inte analyserade trots att de är omfattande och påverkar industrin direkt. Green Cargo efterlyser en tydlig strategi just för trafikflödena under de omfattande arbeten som väntar. Utan sådana strategier är det dock svårt dra slutsatsen att implikationerna för trafiken blir för stora med en högre reinvesteringstakt.

Reinvesteringarna kommer att pågå under en längre tid, vilket öppnar för förebyggande trimningsåtgärder och mindre investeringar i syfte att möjliggöra effektiv omledning när reinvesteringarna ska genomföras. Triangelspår, mötesspår och blocksignaler är särskilt effektiva åtgärder för att öppna alternativa vägar att använda för omledning när ordinarie sträckning stängs av. Green Cargo vill därför lyfta behovet av, och möjligheterna med, att anlägga flera strategiska triangelspår, kompletterat med enstaka mötesspår och blocksträckor.



Figur 1 Princip för ett triangelspår i Falköping för att möjliggöra tåg i relationen Herrljunga – Jönköping.

Dessa åtgärder kan visa sig vara självfinansierande då de öppnar för effektivare reinvesteringsmetoder när trafiken kan köras andra vägar. Denna typ av investeringar kan också användas för avlastning av belastade stråk under normala driftförhållanden och i samband med oplanerade störningssituationer och för att möta totalförsvarets behov, vilket ökar deras samhällsnytta ytterligare.

Trafikverket uttalade ambition är att på sikt öka det förebyggande underhållet. Green Cargo delar uppfattningen att förebyggande underhåll, under kontrollerade former, är att föredra framför felavhjälpande, akuta insatser. Även i detta framtida arbetssätt med planerade, kortare avstängningar för underhåll skulle triangelspår kunna vara en del av lösningen för att enklare,

och till en lägre kostnad, få underhållsinsatserna genomförda. Järnvägen behöver få nätverksegenskaper där flödet av tåg kan välja alternativa vägar.

Planförslaget redovisar inte möjliga effekter av bättre metodval för reinvestering- och underhållsarbeten. Det är en stor brist, eftersom kombinationen av god flödeshantering av tågtrafiken och effektiva arbetsmetoder sannolikt är det bästa och mest ekonomiska sättet att bli av med underhållsskulden.

I planförslaget anförs risken för kapacitetsbrist i entreprenadsledet och upptrissade priser som ett argument för att hålla nere återtagningsrisken. Green Cargo saknar ett resonemang om att successivt öka underhållstakten för att bygga upp marknaden och undvika dessa risker. Vi noterar att motsvarande risker inte lyfts på vägsidan och att inspiration sannolikt kan hämtas därifrån.

I planförslaget görs en ansats att uppskatta de samhällsekonomiska effekterna av reinvestering och underhåll. Det är rimligt att man försöker skatta effekterna och ställa dem mot kostnaderna för åtgärderna, men då måste mer ansträngningar läggas på att kalibrera metoden så att dess resultat blir rimliga. I beräkningarna ingår till exempel inte positiva effekter för godstrafiken av reinvesteringarna då "sådana metoder saknas". Dessutom saknar modellen effekter på efterfrågan. Det är sannolikt att en mer tillförlitlig järnväg skulle attrahera fler godstransportköpare och resenärer, vilket skulle öka lönsamheten för reinvesteringar och underhåll ytterligare.

Trots ovanstående brister indikerar den använda metoden att det är lönsamt att återta allt eftersatt underhåll. Mot bakgrund av metodbristerna är det troligen betydligt mer lönsamt än kalkylen visar. I så fall vore det ett stort misstag att inte genomföra underhållet så fort som möjligt och att inte inkludera alla sträckor med aktiv järnvägstrafik.

4.3 Utveckling av transportinfrastrukturen

Godstrafik på järnväg är flöden som kräver fungerande stråk. I Sverige är stråken tydliga i nord/sydlig riktning mellan Riksgränsen/Luleå i norr och Göteborg/Öresundsbron/Trelleborg i söder. I den nationella åtgärdsplaneringen bör därför stråken vara i fokus, snarare än enstaka punkter i nätverket. Undantaget är de större terminalerna, som är centrala noder i godsets flöde. Viktiga noder är rangerbangårdarna, hamnarna, intermodala terminaler och stora godskunder.

Cirka 80 % av det svenska järnvägsnätet består av enkelspår och många av godstrafikens viktigaste sträckor är just enkelspåriga. Det gäller i princip alla sträckor mellan Riksgränsen/Luleå och Hallsberg/Kil, samt flera sträckor i Värmland, Dalsland, Västra Götaland, Småland, Blekinge och Skåne.

Enkelspår anlades i järnvägens barndom då antalet tåg som framfördes var lågt, tågen kördes i låga hastigheter och tidsvärdena var lägre, vilket begränsade de negativa effekterna av tågmöten. I takt med att alla tre faktorerna förändrats har enkelspåren blivit alltmer begränsande för järnvägstrafiken, både kapacitetsmässigt, restidsmässigt och kvalitetsmässigt (låg punktlighet). På 28 % av landets enkelspåriga sträckor är det idag svårt att få plats med fler tåg¹ och på 16 % av enkelspårssträckorna är det så fullt att alla tåg inte får plats².

Green Cargo vill därför lyfta behovet av att de mest trafikerade sträckorna successivt byggs dubbelspåriga. En sådan konvertering innebär att kvarvarande enkelspårssträckorna på ett stråk måste klara en trafikökning, vilket i sin tur innebär att de sträckor man bör bygga ut först är de som är sämst lämpade för mer trafik. En vägledande princip kan därför vara att bygga sträckor med branta stigningar först, eftersom dessa annars blir begränsande för hela linjen vid en trafikökning.

På dubbelspåren, främst sträckorna Mjölby – Lund och Skövde – Göteborg, finns stora utmaningar att kombinera godståg med snabba resandetåg av olika slag, vilket varje år ger upphov till tåglägeskonflikter när tågplanen ska konstrueras. Konflikterna löses ofta genom exkludering, tidsförskjutning eller förlängd körtid (skogstid) för godstågen.

Även dubbelspåren har en ändlig kapacitet och när denna nås blir fyrspårsutbyggnad, med integrerad eller separerad utformning, den långsiktiga åtgärden för att möta kapacitetsbehoven. Mindre ingripande åtgärder är nya förbigångsspår som öppnar för nya tidtabellsalternativ och tidseffektiva förbigångar som är en förutsättning för en snabb och konkurrenskraftig godstrafik.

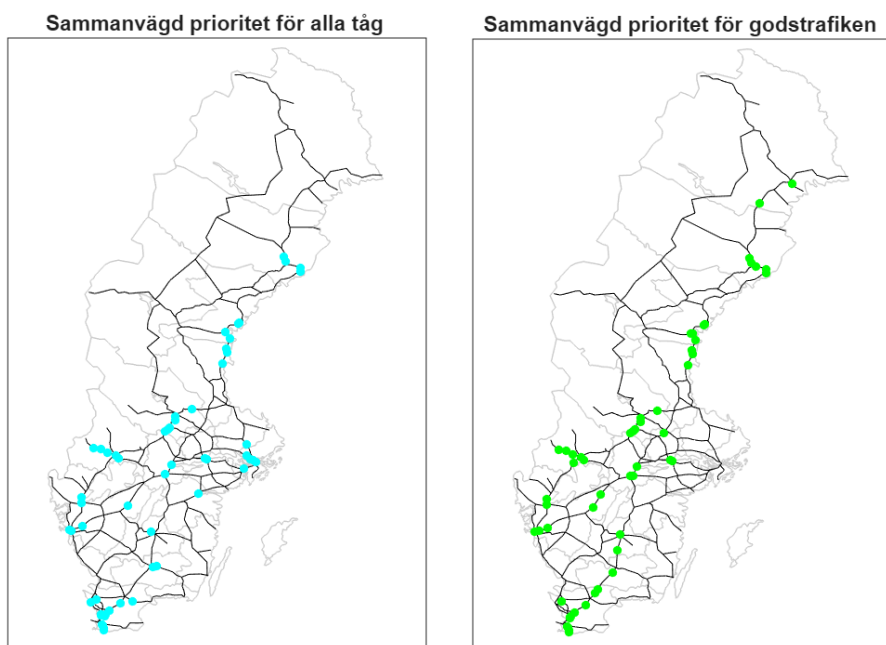
¹ Fler än 65 sökta tåglägen/dygn.

² Fler än 80 sökta tåglägen/dygn.

4.3.1 Green Cargos behovsscreening

För att helt objektivt visa vilka järnvägssträckor som bör prioriteras i investeringsplanen har Green Cargo sammanställt tåglägesansökningar för T25. För närmare 3 000 signalsträckor (blocksträckor) finns data om antalet ansökta tåg, antalet konflikter mellan ansökta tåg och tågens beläggningstid.

Denna databas bildar en screener där sträckor med många tåg, många konflikter mellan tågen och lång beläggningstid (hög utnyttjandegrad och svårigheter att lösa ut konflikterna) kan filtreras fram som kandidater för kapacitetshöjande åtgärder. På detta sätt har 5 % av de enkelspåriga sträckorna och närmare 10 % av de dubbelspåriga screenats fram, se nedanstående figurer.



Figur 2 Sträckor med många tåg, många tåglägeskonflikter och lång beläggningstid.

Kapacitetsbristerna för godstrafiken är i princip desamma som för gods- och persontrafik sammantaget, med undantag för nordligaste Sverige där bristerna är större för godstrafiken och Stockholmsområdet där bristerna är större för persontrafiken. En annan indikator för sträckor med högt kapacitetsutnyttjande är merförsening. Det visar sig att flertalet av sträckorna i Figur 2 också är de som har flest försenade tåg i landet. De åtgärder som Green Cargo föreslår innebär därför även betydande punktlighetsförbättringar.

Resultaten summeras i nedanstående tabell som också jämför identifierade brister med planförslagets åtgärder för att få fram sträckor med otillräckliga åtgärder. Sträckor med en större kvarstående brist efter planförslagets genomförande har markerats med rött. Två sträckor är renodlade flaskhalsar med landets mest omfattande tågtrafik på enkelspår (137–138 sökta tåglägen/dygn) som bara sträcker sig över en driftplatssträcka och markeras med gult.

	Antal delsträckor med brist		Antal delsträckor med åtgärd i planförslag	Kvarstående brist
	Gods- trafik	All trafik		
ENKELSPÅRIGA STRÄCKOR				
Bergslagsbanan	6	6	1	5
Botniabanan	2	2	1	1
Godsstråket gm Bergslagen	1	0	1	0
Godsstråket gm Skåne	4	6	2	4
Hamnbanan i Göteborg	1	1	0	1
Jönköpingsbanan	0	1	1	0
Malmbanan	1	0	1	0
Kust-till-kustbanan	0	2	0	2
Norge-Vänerbanan	3	2	0	3
Ostkustbanan	4	4	0	4
Skånebanan	1	2	0	2
Stambanan gm Ö Norrland	4	2	2	2
Svealandsbanan	1	1	0	1
Värmlandsbanan	5	5	3	2
Ådalsbanan	3	3	0	3
DUBBELSPÅRIGA STRÄCKOR				
Godsstråket gm Bergslagen	2	1	1	1
Mälarbanan	0	3	2	1
Nynäsbanan	0	1	0	1
Ostkustbanan	0	1	1	0
Södra stambanan	10	8	3	7
Västkustbanan	0	2	2	0
Västra stambanan	5	7	5	2
Mittbanan	1	0	0	1

Tabell 1 Antal driftplatssträckor per stråk med kapacitetsbrist, antal driftplatser per stråk med åtgärd i planförslaget och kvarstående brist. Rödmarkerade stråk har brister på flera driftplatssträckor. Gulmarkerade är stråk med särskilt intensiv trafik och bristen har karaktären av en flaskhals mellan områden med högre kapacitet.

4.3.2 Namngivna investeringar

I detta avsnitt går vi igenom de röd- och gulmarkerade stråken i Tabell 1. Genomgången är uppdelad efter angelägenhetsgrad där åtgärder kopplade till Fehmarn Bält följs av andra särskilt viktiga sträckor och brister på övriga sträckor.

Åtgärder kopplade till Fehmarn Bält-förbindelsen

Södra stambanan, Alvesta – Hässleholm – Lund

Green Cargo noterar att planförslaget för Södra stambanan uppvisar stora brister, i förhållande till befintliga trafikbehov och vill därför särskilt lyfta detta stråk. Satsningar i Tyskland och Danmark kopplade till Fehmarn Bält-förbindelsen väntas leda till en kraftig ökning av godstrafik på järnväg, vilket ytterligare förstärker behoven på just Södra stambanan.

På sträckan **Alvesta – Hässleholm** är hastighetsskillnaderna mellan tågen stora och behovet av alternativa platser att genomföra förbigångar uttalat. Green Cargo vill därför lyfta fram vinsterna med att samtliga föreslagna förbigångsspår byggs, inklusive de som ligger i planförslagets tilläggsalternativ +10 %. Detsamma gäller tilläggsförslaget om spårförlängning i Älmhult som är en viktig knut i Sveriges godstrafik och dessutom har stor betydelse för persontrafiken.

Fyrspåret **Hässleholm – Lund** är ett objekt i planförslaget som Green Cargo ser som särskilt viktigt och centralt. Tågantalet mellan Lund och Klostergården överstiger redan 550 tåg/dygn och svårigheterna att planera dagens trafik genom Lund är betydande. En snabb utbyggnad av fyrspåret Klostergården – Lund – Stångby är prioriterat, följt av en fortsättning på sträckan Stångby – Hässleholm, gärna med etappvis ibruktagning om så blir möjligt.

Öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen och den tillkommande godstrafik som då väntas kommer att kräva tuffa trafikprioriteringar just på sträckan Hässleholm – Lund i väntan på att fyrspåret blir klart.

Ny standard för godstågslängd Hallsberg – Malmö

Fehmarn Bält-förbindelsen utformas med en dimensionerande längd om 1 050. Eftersom en stor andel av godstågen inte har Malmö som utgångs-/målpoint finns stora vinster i att låta de långa tågen utgå från/fortsätta till Hallsberg som också byggs ut för 1 050 m långa tåg. Med denna anpassning stärks järnvägens konkurrenskraft ytterligare samtidigt som antalet tillkommande godståg blir lägre och behovet av spårförlängning på Malmö godsbangård minskar.

Befintliga förbigångsspår på sträckan Hallsberg – Malmö klarar i dagsläget bara 740 m långa godståg. Som ett svar på Fehmarn Bält-projektet är det därför naturligt att Sverige ändrar standard för godstågslängd just för sträckan Hallsberg – Malmö, i första hand genom att tillkommande förbigångsspår direkt får den nya spårlängden och på sikt också genom att befintliga förbigångsspår förlängs där så är praktiskt möjligt.

Andra särskilt viktiga sträckor för godstrafiken

Historiskt sökta tåglägen är en släpande indikator. Om denna kombineras med en ledande indikator, i form av förväntade ökning i godsvolymer, framträder ytterligare tre sträckor som extra viktiga för svensk godstrafik på järnväg, nedan presenterade från norr till söder.

Norrbotnia- och Botniabanan, Luleå – Umeå – Gimonäs

Norrbotniabanan är central för samhället och den stora industrisatsningen i norr.

Kapacitetsbristerna är redan nu påtagliga på Stambanan genom övre Norrland. Green Cargo vill därför lyfta fram vikten av att Norrbotniabanan byggs snabbt och med en hög kapacitet. Ett sätt att bygga banan snabbare är att bygga på flera fronter samtidigt (jämför tunneldrivning). Det är också ett sätt att snabbare få till tåg i efterfrågade regionala reserelationer såsom Luleå – Piteå.

Green Cargo ser också med oro på det faktum att banan planeras som enkelspårig, trots alla begränsningar som detta medför och att trafikprognoserna indikerar större trafikvolymer än ett enkelspår klarar av. Näringslivets satsningar i denna region är mångdubbelt större än den extrakostnad som ett dubbelspår innebär. Vi ställer oss frågan om Sverige verkligen ska avstå från de stora mobilitetsvinster som ett dubbelspår skulle skapa?

Norrbotnia-, Botnia- och Ådals och Ostkustbanan hänger samman i ett system. Det är därför troligt att högre kapacitet i delar av denna kedja skjuter fram behovet av kapacitetshöjande åtgärder i andra delar. Med en starkare Norrbotniabana kan mer kostnadskrävande åtgärder i den befintliga Botniabanan skjutas framåt i tiden.

Det föreslagna dubbelspåret mellan Umeå C och Umeå Ö är ett av planförslagets viktigaste objekt, sett till dagens tågantal och antal tåglägeskonflikter. Åtgärden riskerar dock att bli otillräcklig då den lämnar ett kortare enkelspårsavsnitt. Green Cargos förslag är därför att dubbelspåret utsträcks så att även sträckan Umeå Östra – Gimonäs (Holmsundsbanans anslutning) blir dubbelspårig (2,5 km). På så sätt hamnar alla stationer och terminaler vid dubbelspår och området blir något mindre begränsande för tågtrafiken. Det är också ett sätt att hantera det faktum att första driftplatssträckan söder om Gimonäs i riktning mot Örnsköldsvik redan nu är hårt belastad och flaggad för åtgärd i Green Cargos screening.

Ådals- och Ostkustbanan, Härnösand – Söderhamn

Flertalet av godstrafikens kunder norr om Gävle är lokaliserade längs kusten. Kustjärnvägarna är också den kortaste och snabbaste vägen mellan norra och södra Sverige. Tillkommande godstrafik, liksom stora delar av den trafik som tidigare körts i inlandet, förväntas därför i framtiden välja Botniabanan och Ostkustbanan. Det är därför oroande att sträckan Härnösand – Sundsvall – Söderhamn redan nu trafikeras av 75–85 tåg/dygn, att utrymmet för ytterligare trafik är begränsat och att i princip inga åtgärder för denna sträcka finns med i planförslaget.

Green Cargo vill därför lyfta behovet av kapacitetsförstärkningar, i första hand mellan Härnösand och Söderhamn och gärna i form av strategiskt placerade dubbelspårssträckor. Den täta trafiken innebär att tågmöten sker längs hela sträckan och att de första dubbelspårsetapperna med fördel läggs där anläggningskostnaden är låg och

genomförandetiden är kort för att snabbt uppnå högsta samhällsnytta. Green Cargo planerar att presentera en utbyggnadsplan för Ostkustbanan med strategiskt placerade partiella dubbelspår.

Västra stambanan, Alingsås – Göteborg Skandiahamnen

Tillsammans med Öresundsbron och Trelleborgs hamn är Göteborgs hamn den stora sänkan och källan för godstrafik i södra Sverige med stadigt ökande godsvolymer på järnväg.

Kapacitetsbegränsningarna i Göteborgsområdet är välkända och kommer att öka ytterligare i betydelse när Västlänken tas i bruk.

En fyrspårsutbyggnad av sträckan Alingsås – Göteborg ses av Green Cargo som helt nödvändig för en fortsatt positiv utveckling av godstrafiken på Västra stambanan och för att Västlänkens potential ska kunna nyttjas fullt ut. Det är därför positivt att delsträckan Olskroken – Partille finns med som utredningsobjekt, även om en kort genomförandetid krävs även för denna fyrspårssträcka.

Hamnbanan i Göteborg har Sveriges näst mest trafikerade enkelspår (2,5 km) med 137 sökta tåglägen/dygn, trots rådande kapacitetsplan för sträckan Alingsås – Göteborg som just nu begränsar attraktiviteten att köra godståg till/från Göteborg. För kommande planeringsomgång är det därför särskilt viktigt att denna sista enkelspårssträcka byggs ut till dubbelspår så att den inte blir alltför styrande för omkringliggande banor och infrastruktur.

I planförslaget återfinns flera nya förbigångsspår mellan Laxå och Herrljunga. Dessa är viktiga för att all trafik ska kunna utvecklas på Västra stambanan och matchar det screenade kapacitetsbehovet väl. Detsamma gäller tilläggsförslaget (+10%) om ytterligare ett triangelspår i Laxå, den så kallade Porlasvängen, för tåg i relationen Hallsberg – Värmlandsbanan. Green Cargos uppfattning är att spåret tillför betydande kapacitet på den känsliga sträckan Hallsberg – Laxå och att det dessutom skulle bidra till förbättrad punktlighet på såväl Västra stambanan som Värmlandsbanan och att Regeringen därför bör prioritera detta tilläggssubjekt.

Brister på övriga sträckor

Ytterligare sex sträckor, främst i mellersta och södra Sverige, uppvisar så stora kapacitetsbrister att de behöver adresseras i en investeringsplan för att bevara och öka industrins konkurrenskraft genom högre kapacitet samt ökad tillförlitlighet och kostnadseffektivitet för transporter.

Bergslagsbanan, Borlänge – Ludvika – Grängesberg

Sett till såväl antalet kritiska driftplatssträckor som trafikbelastning är Bergslagsbanan, delen Borlänge – Ludvika – Grängesberg, ett av de viktigaste stråken att förstärka rent kapacitetsmässigt. Green Cargo noterar att Trafikverket helt saknar åtgärdsförslag för denna sträcka och vill lyfta denna brist. En försvårande omständighet är de branta stigningarna ut från Ludvika, både mot Borlänge och mot Grängesberg. Den strategiskt riktiga åtgärden för dessa båda stigningar är dubbelspår (17 + 14 km), likt det som anläggs söderut från Avesta Krylbo.

Rent trafikmässigt kan kanske Bergslagsbanan avlastas av Dalabanan och Godsstråket genom Bergslagen, men det förutsätter både investeringar och underhållsåtgärder i dessa stråk, med bärighetsåtgärder Borlänge – Avesta Krylbo och triangelspår i Frövi.

Svealandsbanan, Folkesta – Rekarne

Strax utanför Eskilstuna, mellan Folkesta och Rekarne (4 km), återfinns landets mest trafikerade enkelspår med 138 sökta tåglägen/dygn. Flaskhalsen bildar korset mellan järnvägssträckorna Södertälje – Eskilstuna – Frövi och Kolbäck – Eskilstuna – Flen. Området runt Eskilstuna är centralt för godstrafiken med flertalet befintliga och planerade terminaler. Transportvägarna i både nord/syd och öst/väst är viktiga godsflöden. Dessutom bedriver Mälardalstrafik omfattande regionaltågstrafik i alla fyra riktningarna. Att åtgärda denna flaskhals skulle ha stora systemeffekter för såväl gods- som regionaltågstrafiken med positiva effekter för hela Mälardalsområdet, begränsat av Stockholm, Uppsala, Örebro och Norrköping.

Värmlandsbanan, Karlstad – Kil

Värmland är en landsände med många bruk och andra köpare av godstransporter på järnväg. Region Värmland har också utvecklat ett nät av regional tågtrafik samtidigt som även fjärrtrafik till och från Oslo, Göteborg och Stockholm trafikerar den enkelspåriga Värmlandsbanan. Den stora efterfrågan på tågtrafik har lett till att delen Karlstad – Skåre – Klingerud (6 + 8 km), med 107 tåg/dygn (varav 25 godståg), tillhör landets 3 % mest trafikerade delsträckor.

Sträckan är därför en given kandidat för kapacitetshöjande åtgärder, i synnerhet med tanke på den komplicerade blandningen av olika tågslag och sträckans begränsade längd. Green Cargo vill därför lyfta denna tydliga brist som enligt vår mening är tillräckligt allvarlig för att motivera en omprövning. I planförslaget föreslås satsningar på andra delar av Värmlandsbanan med betydligt färre tåg och tåglägeskonflikter, vilket matematiskt ter sig som en felaktig prioritering.

Norge/Vänerbanan, Kil – Öxnared

Sträckan Skälebol – Öxnared (27 km) har i tidigare utredningar pekats ut för dubbelspårsutbyggnad och med sina 72 sökta tåg/dygn, varav 25 godståg, flaggas sträckan även i Green Cargos behovsscreening. Även om det finns flera sträckor i landet med mer trafik kan en satsning just här vara strategisk för att flytta godstrafik från Västra stambanan till stråket väster om Väneren. Utbyggnaden skulle i så fall samordnas med en kapacitetsförstärkning av Bergslagsbanan runt Ludvika enligt ovan för att bli attraktiv för godstrafik mellan Gävle/Borlänge och Göteborg.

I planförslaget föreslås, som tilläggsalternativ (+10%), två nya mötesspår mellan Kornsjö och Skälebol för att möjliggöra mer trafik till/från Norge. Green Cargo vill här framhålla att en satsning på sträckan Skälebol – Öxnared får betydligt större effekt då den är gemensam för trafik till/från Norge och Värmland (Kil) och därför är ett naturligare första steg.

Skånebanan, Åstorp – Helsingborg

Skånebanan är ett viktigt stråk för godstrafiken. Antalet godståg är särskilt stort, drygt 30 per dygn, på banans västra del mellan Åstorp och Helsingborg godsbangård där den totala

trafikvolymen uppgår till 107 sökta tåglägen/dygn. Detta placerar alla fem driftplatssträckorna bland de 20 mest trafikerade i landet (av 652). Till detta kommer utmaningar med trafikeringen av sträckan eftersom alla godståg måste korsa den hårt trafikerade Västkustbanan (dubbelspår) i plan på väg till/från Helsingborgs gbg. Banans branta stigning upp från Helsingborg är ytterligare en försvårande omständighet. Mot bakgrund av ovanstående behövs kapacitetsförstärkningar för sträckan, allra helst genom dubbelspår i stigningen mellan Helsingborg och Påarp/Mörarp (7 km). Sådana åtgärder ger sannolikt även stora nyttor för regionaltågstrafiken då en effektivare tågföring relativt godstrafiken kan uppnås.

Godsstråket genom Skåne, Lockarp – Trelleborg

Godsstråket genom Skåne, delen Lockarp – Trelleborg, består av fyra driftplatssträckor som alla återfinns bland de 13 mest trafikerade enkelspårssträckorna i landet (av 652). Konfliktnivån är också hög med 10–20 tåglägeskonflikter per driftplatssträcka och dag. Få sträckor är därför, sett till efterfrågan på tåglägen, mer intressanta för en kapacitetsförstärkning. Om man också väger in sträckningens strategiska betydelse för svensk import och export via Trelleborg hamn blir valsituationen ännu tydligare.

I planförslaget föreslås inga åtgärder för detta viktiga stråk. Green Cargo vill därför påtala behovet av omprövning och omprioritering så att minst en av de fyra driftplatssträckorna (ca 6 km) kan byggas ut till dubbelspår kommande planperiod. En sådan investering skulle också betyda mycket för den lokala och regionala trafiken genom att öppna helt nya tidtabellsstrukturer för hela Skåne med omliggande regioner då det är just tågmöten på enkelspår som styr dessa.

Luleå malmbangård

Luleå Malmbangård är en systemkritisk nod för Malmbanan, hamnen och industriflödena i regionen. Det samlade underlaget visar att Luleå Malmbangård är en nödvändig systeminvestering och att finansieringen i nationell plan behöver utökas för att undvika betydande kapacitetsbrister och störningar i samhällskritiska transporter.

Bangården är redan hårt belastad och saknar redundans vilket innebär att kapacitetsbristen riskerar att bli akut i takt med industrins snabbt ökande volymer. Industrins prognoser visar en fördubbling av godstransporter inom fem år, vilket gör att kapacitetsproblem kan uppstå redan 2027.

Green Cargo delar problembilden och konstaterar att nuvarande medel endast täcker en mindre del av behoven. En stegvis utbyggnad av bangården är den enda genomförbara vägen att säkerställa kapacitet i tid och ligger i linje med fyrstegsprincipens tidiga skeden. Den skulle stärka Malmbanans funktion, öka nyttan av hamninvesteringar och möjliggöra nödvändig dual-use-anpassning för militär mobilitet för att undvika undanträngningseffekter.

Inlandsbanan

Inlandsbanan är en viktig omledningsbana, inte minst sträckan Östersund – Hötting – Storuman – Gällivare. Detta visade sig tydligt i samband med översvämningarna i Västernorrland. På sträckan Hällnäs – Boden – Gällivare är Inlandsbanan det enda alternativet till stambanan och Malmbanan.

Green Cargo vill därför lyfta behovet att öka beredskapen för oönskade händelser där stambanan genom övre Norrland blir ofarbar. För detta krävs genomtänkta omledningsplaner och tillhörande, förebyggande åtgärder: för ökad bärighet, förlängda mötesspår och utbildning av tågklarerare som kan bemanna kritiska driftplatser.

4.3.3 Om nyttan med att genomföra åtgärder snabbt

Flera riktigt viktiga åtgärder har i planförslagets planerats sent i planperioden. Nyttan med att göra investeringar är att de ska börja återbetala sig och då är det mer naturligt med framtunga planer än baktunga. Green Cargo vill därför lyfta möjligheterna med, och behoven av, att tidigarelägga viktiga åtgärder så att effekten snabbare kan tas hem.

Vi anser att följande åtgärder är särskilt viktiga för ett snabbt genomförande (från norr till söder): Norrbottenbanan, dubbelspår i Umeå, dubbelspår Ostkustbanan, dubbelspår Folkesta – Rekarne, förbigångsspår Alvesta – Hässleholm samt fyrspår Hässleholm – Lund.

4.3.4 ERTMS och övriga järnvägstekniksystem

Signalsystemet är en central och avgörande del för järnvägen. Enkelheten och effektiviteten i det befintliga ATC-systemet har tjänat den svenska järnvägen väldigt väl. Detta märks också i att nya signalsystem har svårt att matcha flera av ATC-systemets bästa och viktigaste egenskaper. Green Cargo ser ändå fyra viktiga (potentiella) nyttor med att byta ATC mot ERTMS:

- Ökad tillförlitlighet och driftsäkerhet – färre trafikstörande fel
- Interoperabilitet – samma lok kan användas i ett större europeiskt område
- Förbättrade bromsprocenttabeller som möjliggör snabbare godståg
- Lägre driftkostnader för infrastrukturen – lägre kostnader för samhället

ERTMS har visat sig vara mer tillförlitligt och driftsäkert än ATC-systemet och för järnvägsföretag med en stor andel internationell trafik är interoperabiliteten extra viktig. Systemet medger också att godståg framförs i högre hastighet eftersom körbeskeden uppdateras mer kontinuerligt.

Erfarenheten visar dock att ERTMS-systemet ofta behöver uppgraderas, vilket gör att driftkostnaderna till slut inte blir så låga som det var tänkt. Detta indikeras i den nationella planen (underlagsrapport "Sammanhållen signalplan") och här finns en betydande svaghet med systemet.

En annan svaghet är att ERTMS inte generellt ger en högre kapacitet än ATC, vilket tydligast kommer till uttryck i att Trafikverket räknar med att ERTMS, i dess nuvarande form, skulle innebära en kapacitetssänkning i Stockholmsområdet. Green Cargo stödjer därför planen att

avvakta med ERTMS i Stockholmsområdet till efter 2040, men vill samtidigt lyfta farhågan att systemet de facto innebär försämrade kapacitet när det installeras efter 2040 i andra hårt trafikerade noder som Malmö, Göteborg och Hallsberg.

Trafikverkets tvekan märks också i att den reviderade implementeringsplanen är försiktig med en lägre ambitionsnivå än tidigare. Den långa utbytesfasen innebär att nyttorna med systemet, främst ökningen i tillförlitlighet och interoperabilitet samt den höjda hastigheten för godståg fördröjs.

Även efter 2042 kommer viktiga godsstråk såsom Storvik – Borlänge – Kil – Göteborg, Ludvika – Frövi – Eskilstuna – Flen och Avesta Krylbo – Kolbäck – Eskilstuna att vara ATC-banor vilket omintetgör stora delar av de potentiella vinsterna. De dubbla signalsystemen riskerar att bli ett kostnadshinder för godstrafik på järnväg. En följd av den långsamma implementeringen är också att införandet av bromsprocenttabell D blir en intressant trimningsåtgärd, särskilt på ovan nämnda stråk.

En viktig slutsats i underlagsrapport "Sammanhållen signalplan" är att ERTMS-utbyggnaden måste samplaneras med andra trafikpåverkande åtgärder i infrastrukturen. För Green Cargo är det viktigt att en effektiv princip för dessa utbyten tas fram tillsammans med järnvägsföretagen.

Green Cargo ser positivt på statens initiativ till medfinansiering av ombordutrustningen, ETCS. Kravet att i princip alla lok (och motorvagnar) ska vara utrustade till 2030, trots att bara en mindre del av infrastrukturen väntas ha ERTMS sju år senare, är dock inte rimligt. Green Cargo anser att installationstakten bör avgöras av järnvägsföretagen själva. Deras behov kommer att öka gravis då den faktiska ERTMS-utbyggnaden fortskrider, vilket på ett naturligt sätt kan driva ETCS-installationen. Green Cargo vill också påtala det möjliga behovet av medfinansiering av ATC-utrustning (STM-system) på nya lok och motorvagnar som kan uppstå till följd av den utdragna implementeringen.

4.3.5 Central riskreserv

Principen att avsätta en riskreserv är sund och skapar incitament att förbättra precisionen i framtiden.

4.3.6 Trimnings- och miljöåtgärder

I planförslaget föreslås ett utrymme om 33,6 mdr för trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet i hela transportsystemet. Denna tillgänglighet tar sig uttryck i högre total kapacitet för järnvägsnätet samt möjlighet att klara såväl planerade som oplanerade trafikavbrott på enskilda stråk. Trimningarna blir därför nyckelåtgärder för såväl planerade underhållsåtgärder som hantering av oförutsedda klimathändelser och totalförsvarets transportbehov.

En bärande tanke med trimningar är att de är begränsade åtgärder som kan genomföras snabbt och ge stor effekt för samhället. Green Cargo vill därför trycka på vikten av att trimningarna genomförs tidigt i planperioden för maximal samhällsnytta.

För järnvägens del finns flera angelägna områden där trimningar kan göra stor nytta. Vi väljer att särskilt lyfta triangelspår, LTS-åtgärder för att möjliggöra längre, tyngre och större tåg, plattformsåtgärder samt Näringslivspotten.

Triangelspår

Triangelspår fyller flera strategiska funktioner i järnvägsnätet. De öppnar alternativvägar som avlastar hårt belastade sträckor och möjliggör effektiv omledning i samband med såväl underhållsinsatser som oönskade händelser som sätter ned kapaciteten på närliggande sträckor. Green Cargo har gått igenom Sveriges alla knutpunkter (knappt 100) och listat de 20 viktigaste utifrån ett trafikalt perspektiv.

Av dessa vill vi lyfta sex platser där triangelspår skulle göra särskild nytta i att avlasta befintliga järnvägar och öppna för nya körvägar för både gods- och persontrafiken:

- Umeå (Skellefteå – Vännäs): kopplar Norrbottenbanan till Stambanan genom övre Norrland
- Eskilstuna (Strängnäs – Flen): avlastar Eskilstuna C och ger Västra stambanan värdefull redundans
- Karlstad (Skoghall – Kil): avlastar Karlstad C
- Falköping (Jönköping – Herrljunga): avlastar Falköping C och Västra stambanan
- Herrljunga (Falköping – Öxnered): mycket strategisk redundans för godsflöden till och från Göteborgs hamn. Fungerar också som klimatsäkring för den särskilt utsatta Götaälvdalen
- Herrljunga (Falköping – Borås): öppnar en omledningsväg för Södra stambanan och samspelar starkt med triangelspåret som i planen föreslås för Alvesta. Ökar dessutom värdet av sträckan Borås – Göteborg som omledningsväg till/från Göteborg, vilket stärker järnvägsnätet i hela Göteborgsområdet

Green Cargo ser mycket positivt på de fyra utpekade triangelspåren som finns med i planen; Västeråsby, Tenhult, Byarum och Alvesta, men önskar att även de listade spåren tas med i planen på grund av deras strategiska värden.

LTS-åtgärder

LTS-åtgärderna (Längre, Tyngre, Större tåg) är viktiga för att öka effektiviteten i godstrafiken. Flera av dessa åtgärder har dessutom en högre samhällsnytta än övriga åtgärder. Green Cargo är positivt till de objekt som föreslås i planen som innebär att mötes- och förbigångsspår förlängs och att nya anläggs. Särskilt placeringen och utformningen av mötes- och förbigångsspår på nya platser är effektiv då platserna aktivt väljs så att tunga tåg kan stanna och starta på ett tids- och energieffektivt sätt och med liten risk att fastna i branta motlut.

Green Cargo vill också särskilt lyfta behovet att snabbt åtgärda sträckor med tillfälligt nedsatt bärighet. Dessa nedsättningar försvårar omledning i samband med reinvesterings- och underhållsarbeten och fördyrar dessa aktiviteter samtidigt som godstrafikens effektivitet och konkurrenskraft sjunker. De tunga ståltågen drabbas hårt när bärigheten sätts ned under långa perioder. Nedsättningarna är särskilt negativa på följande sträckor:

- Ånge – Sundsvall
- Borlänge – Avesta Krylbo
- Kolbäck – Rekarne

En del i arbetet med trimningarna bör därför vara att återskapa normal bärighet på dessa sträckor.

Plattformer

För att kapaciteten i järnvägsinfrastrukturen ska kunna användas måste den vara utformad på ett sådant sätt att lämpliga tidtabeller kan planeras. På enkelspår styrs tidtabellen i hög grad av tågmöten och en hög kapacitet uppnås när infrastrukturen medger alternativa tågmötesmönster. Om tåg ska kunna mötas på stationer där de har uppehåll för resandeutbyte krävs att dessa stationer har plattform vid minst två spår.

Om plattform bara finns på ett spår skapar detta i stället en begränsning för tidtabellen och trafiken genom att tågen inte kan mötas just här. Detta innebär i sin tur att en kompletterande plattform ökar kapaciteten på högt belastade enkelspår. Exempel på stationer som bara har en plattform och därmed begränsar kapaciteten är: Örnsköldsvik norra, Västerasby, Kramfors, Njurundabommen, Gnarp och Iggesund. Genom att anlägga ytterligare en plattform på dessa stationer ökar kapaciteten på de känsliga Botnia-, Ådals-, och Ostkustbanorna utan omfattande åtgärder i själva järnvägsinfrastrukturen. Green Cargo ser dessa sex som givna trimningsåtgärder som snabbt kan öka kapaciteten i detta ansträngda stråk.

Näringslivspotten

Green Cargo ser positivt på att Näringslivspotten utökas till 150 mkr/år. Potten innebär ytterligare en möjlighet att snabbt genomföra mindre åtgärder med stora effekter. Erfarenheter från arbetet med Näringslivspotten visar att ytterligare effekter, i form av synergier, kan uppnås om Trafikverket aktivt söker egna, kompletterande trimningar i anslutning till platser där pottens medel används. Trafikverkets kostnadsutveckling för trimningsåtgärder talar emellertid för att Näringslivspotten bör stärkas till 200 mkr/år för att säkerställa önskad effekt.

4.3.7 Förslag på prioriterade utredningar

Det är positivt att Trafikverket tar initiativ till ytterligare utredningar av ett fåtal särskilt viktiga objekt, även om en tidsförskjutning på fyra år är svår att acceptera för flera av de aktuella objekten. Green Cargo önskar därför att omtagen görs skyndsamt så att tidsförskjutningen kan minimeras.

Rörande "Stambanorna i södra Sverige" delar Green Cargo Trafikverkets uppfattning att sträckorna Göteborg – Alingsås och Hässleholm – Älmhult (länsgräns Jönköping/Kronoberg) är prioriterade, liksom noden Hässleholm.

"Åtgärder för ökad redundans i järnvägssystemet" är också en mycket central frågeställning med stor potential som Green Cargo stödjer och tror kan tillföra betydande nyttor till industrin och samhället i övrigt.



Att "Norrbotniabanan" tas upp för särskild utredning tolkar Green Cargo som ett tecken på att behovet av dubbelspår gjort sig gällande och att tid ännu finns att utforma åtminstone valda delar av banan för en högre, framtidssäkrad kapacitetsnivå.

För "Ostkustbanan" kan det, som Trafikverket skriver, finnas alternativa utbyggnadsordningar som ger samma effekt till en lägre kostnad. Green Cargos screening indikerar att tågmöten måste ske mycket frekvent längs hela sträckan mellan Sundsvall och Gävle, med allra flest möten på delen Sundsvall – Söderhamn. Oavsett var man bygger kommer tågmöten att kunna förläggas dit, vilket frigör kapacitet och förkortar restiderna.

Till ovanstående prioriterade utredningar vill Green Cargo också lägga steg 1 och 2-åtgärder såsom tidtabelloptimering och införande av bromsprocenttabell D på fler sträckor.

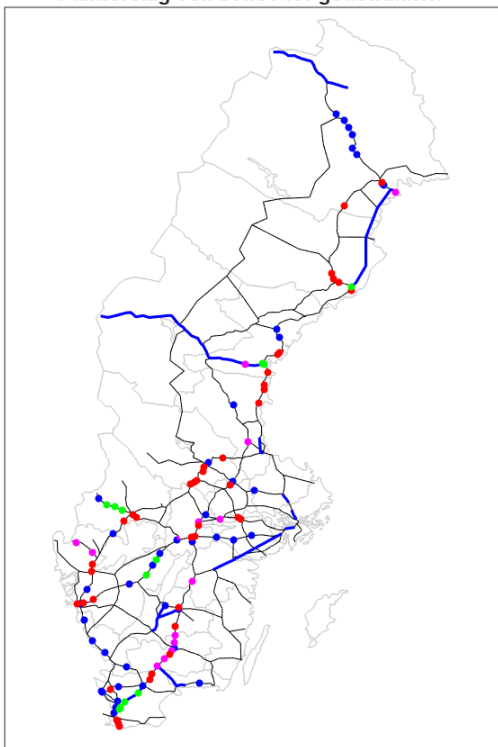
5. Tredje delen: Effekter

Nedanstående karta sammanfattar läget efter att planförslagets många kapacitetshöjande åtgärder genomförts. De objekt som Green Cargo värderar högst, från norr till söder, är: kapacitetsåtgärderna Boden – Luleå, Norrbottenbanan, dubbelspåret i Umeå, förbigångsspåren på Västra stambanan och fyrspåret Hässleholm – Lund. Kartan visar också åtta sträckor med befintliga brister som planen inte adresserar:

- Ådals- och Ostkustbanan, Härnösand – Söderhamn
- Bergslagsbanan, Borlänge – Grängesberg
- Värmlandsbanan, Karlstad – Kil
- Svealandsbanan, Folkesta – Rekarne
- Hamnbanan i Göteborg, Kville – Lindholmen
- Södra stambanan, Nässjö – Hässleholm
- Skånebanan, Åstorp – Helsingborg
- Godsstråket genom Skåne, Lockarp – Trelleborg

Efterfrågan på tågtrafik på flera av ovanstående sträckor är redan 2025 så hög att infrastrukturen kraftigt begränsar trafikens utveckling. Hårda prioriteringar måste göras i åtgärdsplaneringen, men Green Cargo efterfrågar ändå en motivering till varför dessa banor inte är intressanta för kapacitetshöjande åtgärder, trots det tydliga behovet.

Planförslag och behov för godstrafiken



Figur 3 Planförslagets åtgärder i blått och tilläggsalternativet +10 % i lila. Screenat behov som täcks av åtgärder i planförslaget med grönt och behov som inte täcks av planförslag visas i rött. Endast åtgärder som, direkt eller indirekt, ger nytta för godstrafiken är medtagna.

6. Remissinstansens övergripande bedömning och rekommendationer

Green Cargos övergripande bedömning är att den nationella planen och dess underlag inte är tillräckligt offensiva för att möta framtidens krav på konkurrenskraft, klimatomställning och försörjningsberedskap. Planen saknar en tydlig målbild och integrering av strukturella förändringar i näringslivet, EU:s och Natos krav samt nordisk samplanering.

Sveriges geografiska läge gör att landet, som Nato-medlem, i praktiken fungerar som en logistikhubb för transporter. Detta innebär att svensk järnvägsinfrastruktur får en strategisk betydelse som sträcker sig långt bortom nationella behov. Ett järnvägssystem som är dimensionerat för konkurrenskraftiga och tillförlitliga godstransporter är samtidigt en förutsättning för att Sverige ska kunna fullgöra sin roll som transitland och värdland inom Nato. Den nationella planen bör tydligare spegla denna realitet i sina prioriteringar.

Kapacitetsbrister och eftersatt underhåll riskerar att försvaga industrins konkurrenskraft och försvåra uppfyllandet av klimatomålen. Medelstilldelningen för järnvägen har inte justerats för inflation, vilket innebär en ambitionssänkning trots ökande efterfrågan. Dessutom måste de samhällsekonomiska modellerna kalibreras för att bättre fånga järnvägens systemnytta samt framåt nyttjas i större utsträckning i planeringsunderlaget. Utan dessa åtgärder riskerar planen att bli reaktiv och otillräcklig i en tid av snabb förändring.

Green Cargo rekommenderar att ambitionsnivån för järnvägsinvesteringar höjs kraftigt. Medelstilldelningen har inte räknats upp i takt med inflationen, vilket innebär en faktisk ambitionssänkning trots ökande efterfrågan. Vidmakthållande av infrastrukturen är helt avgörande, men nuvarande plan hanterar endast 10–15 procent av underhållsskulden. En långsiktig strategi för återtagande, högre takt och effektivare metoder krävs, liksom förbättrade upphandlingar för att entreprenörer ska kunna investera i nödvändig utrustning.

Handlingsplanen för långväga godstransporter 2026–2028 måste integreras i den nationella planen. Tidiga steg 1–2-åtgärder som tidtabelloptimering, införande av bromsprocenttabell D och andra trimningsåtgärder bör genomföras innan stora investeringar görs, i enlighet med fyrstegsprincipen.

Kapacitetsförstärkningar på kritiska stråk är nödvändiga för att möta industrins och totalförsvarets behov. Detta inkluderar dubbelspår på stambanor och nordliga flöden samt investeringar i triangelspår, mötesspår och blocksignaler för att möjliggöra effektiv omledning vid banarbeten och öka robustheten.

LTS-åtgärder för längre, tyngre och större tåg är effektiva åtgärder som kan genomföras snabbt i syfte att frigöra kapacitet, öka systemets effektivitet och minska transportkostnaderna för godstransportköparna.



7. Kontaktpersoner

Stephan Ray
Chef Kommunikation & Public Affairs
Green Cargo AB
stephan.ray@greencargo.com

Olov Lindfeldt
Infrastruktur- och trafikplaneringsstrateg
Green Cargo AB
olov.lindfeldt@greencargo.com

