

Remissvar till LI2025/01587 hos Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Ert diarienummer LI2025/01587

Om remissvarslämnaren

Hector Rail AB är Skandinaviens största privatägda tågoperatör för godstransporter på järnväg och Europas näst största timmertransportör på järnväg. Hector Rail AB utför, tillsammans med sitt tyska systerbolag godstågstransporter mellan Haparanda i norr och Basel i syd. Tillsammans binder vi samman södra och norra Europa och bidrar till Sveriges tillväxt. Varje år transporterar Hector Rail 4,6 Mdr nettoton kilometer vilket motsvarar 300 000 semitrailers sträckan Stockholm-Malmö och drar näringslivets transporter 6 miljoner tågkilometer årligen, vilket motsvarar 150 varv runt jorden.

Huvudsakliga yttranden om finansiering av ERTMS ombordutrustning

- ERTMS ska enligt målsättningar leda till ökad effektivitet, lägre kostnader och förbättrad interoperabilitet men med nuvarande utformning riskerar utfallet att bli det motsatta.

Ytterligare återkoppling kring nationell plan

- Godstransporter på järnväg tappar i konkurrenskraft mot vägtrafiken på grund av höjda infrastrukturavgifter, ineffektivitet i järnvägssystemet och lägre bränslekostnader för tunga transporter på väg. För att stärka järnvägens roll behövs styrmedel, lägre infrastrukturavgifter och mer tillförlitliga och effektiva transporter.
- Inom vägsidan har ett antal beslut fattats som möjliggör för såväl tyngre som längre lastbilstransporter. Motsvarande ambitioner saknas för järnvägen. Att möjliggöra för långa godståg upp till 1050-meters skulle öka godstågens konkurrenskraft och öka kapaciteten utan fler tågrörelser.
- Nya bromsprocenttabeller kan höja godstågens hastighet och kapacitet, men införs på för få sträckor och ombyggnationer för att realisera rymts inte inom planförslaget.
- Att mer resurser tillförs för att åtgärda järnvägens underhållsskuld är positivt, dock är det viktigt att resurser även tillförs omledningsbanorna för att kunna hantera ev avstängningar under pågående banarbete

- Kraftigt höjda banavgifter under 15 år försvårar godstrafiken och minskar industrins konkurrenskraft mot europeiska aktörer.
- Trafikverket behöver effektivisera upphandlingar, kostnadskontroll och riskhantering för att höja tillförlitligheten och sänka avgiften mot operatörerna.
- Flera stråk kräver dubbelspår eller partiella dubbelspår, bl.a. Umeå–Gimonäs, Norrbottenbanan, Värmlandsbanan och delar av Södra stambanan.
- Uppställningsspår för godståg är en akut brist och behöver byggas ut på strategiska platser i landet.

Finansiering av ERTMS ombordutrustning

ERTMS är avgörande för att modernisera och standardisera den europeiska tågtrafiken. Den nationella planen inkluderar Trafikverkets utrullningsplan samt den avsedda stödmekanismen för investering i ombordutrustning för ERTMS, såsom närmare specificerat i Trafikverkets Rapport om investeringar i ombordutrustning för ERTMS.

Trafikverkets planerade utrullning och den avsedda stödmekanismen för ERTMS innebär betydande utmaningar för järnvägsoperatörer inom godstrafik, inklusive Hector Rail AB, att uppfylla kraven på tidsplan för uppgradering, samtidigt som vi på ett konkurrenskraftigt sätt kan tillhandahålla tjänster till kunder och därigenom bidra till statens och EU:s avsikter om överflyttning av transporter från väg till järnväg. Punkterna nedan innehåller nödvändiga justeringar av Trafikverkets planer för att möjliggöra att företag som vårt kan genomföra de nödvändiga uppgraderingarna.

1. Det maximala stödet per fordon bör höjas

Det nuvarande stödsystemet avser ett stöd om 50 % av berättigade kostnader, upp till maximalt 4 miljoner kronor per seriefordon¹ och 10 miljoner kronor per prototypfordon.

Maxgränsen för prototypfordon är avsevärt lägre än vad som krävs för att järnvägsoperatörerna ska kunna genomföra uppgraderingarna på ett ekonomiskt hållbart sätt. Taket för stöd för prototypfordon bör höjas från 10 miljoner kronor till 40 miljoner kronor. Kostnaderna för installation i prototypfordon kan vara avsevärda och data från svenska installationer påvisar kostnader på upp till 85 miljoner kronor för prototyp².

Bidragsandelen för seriefordon bör höjas från 50 % till 65 % och inkludera stöd för indirekta kostnader (se nästa avsnitt).

¹ Trafikverket TRV2025/17432, avsnitt 5.2.2

² Kostnadsanalys till regeringsuppdrag avseende ombordutrustning, PA Consulting Group, 2025

2. Definitionen av stödberättigade kostnader bör inkludera både direkta och indirekta uppgraderingskostnader

Det nuvarande stödsystemet täcker enbart direkta kostnader, det vill säga inköp av teknisk utrustning och installation³. Denna definition är för snäv eftersom den bara utgör en liten del av den totala kostnaden. Stödberättigade kostnader bör även omfatta indirekta kostnader såsom projektledningskostnader samt tillfälliga kostnader för leasing av lok under den tid som uppgraderingen genomförs. Dessa kostnader är ofrånkomliga för att järnvägsoperatörer ska kunna genomföra uppgraderingarna.

3. Stödsystemet bör omfatta utrustningsuppgraderingar som kontrakteras från och med januari 2026

Nuvarande utformning av stödsystemet kräver att ansökan om stöd lämnas in innan bindande avtal ingås med leverantör⁴. I praktiken förhindrar detta järnvägsoperatörer från att färdigställa uppgraderingarna i tid enligt den planerade ERTMS-utrollningen i Sverige och grannländer såsom Danmark. Om vi antar att stödsystemet öppnar för ansökningar i januari 2027, och att en pilotuppgradering av ett lok beräknas ta cirka 18 månader, innebär detta att färdigställandet tidigast blir i juni 2028. Samtidigt planerar den danska transportmyndigheten att implementera ERTMS på viktiga sträckor redan från april 2027. Detta innebär en betydande utmaning för Hector Rail och andra operatörer som bedriver transporter mellan Sverige och Danmark. Eftersom gränsöverskridande godstransport mellan Danmark och Sverige utgör cirka 8,3 % av Sveriges totala järnvägsgodstrafik⁵ kommer varje hinder för dessa transporter att ha stor påverkan på svensk ekonomi, både direkt för järnvägsbranschen och indirekt för kundbranscher såsom skogs- och intermodala sektorer. Vi begär därför att stödsystemet ska omfatta uppgraderingar som kontrakteras från och med januari 2026.

4. Det ekonomiska stödet bör betalas ut i takt med operatörens utbetalningar

Det nuvarande systemet avser att utbetala stödet när ett uppgraderat fordon är godkänt för trafik, och vid serieleverans först när samtliga fordon är godkända för trafik⁶. Detta får betydande negativa ekonomiska konsekvenser för järnvägsoperatörer, särskilt för små och medelstora privatägda företag. Leverantörer kräver förskottsbetalningar och delbetalningar som kan uppgå till 50-75 % av total kostnad. Privata små och medelstora operatörer har ofta inte möjlighet att själva finansiera dessa delbetalningar utan ett samtidigt utbetalat stöd. Om stödet enbart betalas ut efter godkänd leverans, i enlighet

³ Trafikverket TRV2025/17432, avsnitt 5.2.1

⁴ Trafikverket TRV2025/17432, avsnitt 5.3.1

⁵ https://www.era.europa.eu/assets/factsheets/denmark/ERA_factsheet_DK.html och https://www.era.europa.eu/assets/factsheets/sweden/ERA_factsheet_SE.html

⁶ Trafikverket TRV2025/17432, avsnitt 5.6

med nuvarande förslag, ger detta större och/eller statsägda operatörer en betydande konkurrensfördel. För att motverka detta bör järnvägsoperatörer erhålla ekonomiskt stöd i takt med sina utbetalningar till leverantörer.

5. Krav på utrustning av fordon till 2030 bör lättas och långsiktiga tidplaner behöver bli tydligare

Det saknas en tydlig tidplan för när ERTMS ska rullas ut på olika banor. Detta gör det mycket svårt för oss som operatör att planera våra investeringar och hantera avbrott i verksamheten. Vidare innebär kravet på att senast 2030 ha ERTMS installerat på samtliga fordon att omställningstakten blir mycket hög för branschen. Tids- och investeringskraven riskerar bli orimliga för operatörer med risk för för tidig investering i ombordutrustning och brist på kapacitet för ombyggnation.

Trafikverket bör ta bort kravet på ERTMS ombordutrustning 2030 då det är en strikt affärsrisk som respektive fordonsägare snarare förväntas äga. Det finns idag inga liknande krav att samtliga lok ska vara utrustade med ATC2 signalsystem eller att samtliga lok ska vara kompatibla på dieselsträckor. Året 2030 tillkom när planen var färdigställande av nätverket 2032 och är ej längre aktuellt.

Vi vill också peka på svårigheten att fatta långsiktiga investeringsbeslut så länge det råder oklarhet kring kommande teknikskiften, som till exempel införandet av FRMCS och Baseline 4. Trafikverket bör snarast möjligt ge tydliga besked om planerade teknikgenerationer så att operatörer kan ta välgrundade beslut.

Ytterligare återkoppling kring nationell plan

Godsets nutid

De senaste årens ökade banavgifter för järnväg jämfört med bränslepriser för lastbil har varit ogynnsamt för gods på järnväg. Därtill kommer att svensk industri har längre transportavstånd jämfört med många av konkurrenterna. Sammantaget innebär det en ökad risk för överflyttning av gods från järnväg till väg, något som industrin, hamnar och terminalägare och järnvägsföretag vittnar om. För att stärka järnvägens konkurrenskraft och uppfylla ambitionen om att öka god på järnväg behövs effektiva styrmedel. Miljökompensationen är ett viktigt styrmedel men även minskade banavgifter och andra konkurrensökande åtgärder, som minskad ledtid och färre störningar för godstransporter, är nödvändiga.

Svensk industri har långa transportavstånd för sitt gods jämfört med konkurrenter på kontinenten. Därför är transportkostnaderna än viktigare för Svensk industri.

Förslag: Lägg objekt som gynnar gods tidigt i planen och utöka de som är möjliga.

Långa godståg, för små ambitioner

Vi har i Sverige kört 750 m långa godståg på Södra Stambanan i många år nu, och även om vi välkomnar tanken att öka andelen banor som ska klara av LTS-tåg på 750 m så kan vi inte hjälpa att tycka att initiativet saknar en hög ambitionsnivå. Våra grannländer Danmark och Tyskland kan redan idag stolt säga att det är fullt möjligt att framföra 850 m tåg mellan kontinenten och Skandinavien.

Sverige bör se möjligheten att investera i framtiden och utnyttja möjligheter för 1050 m tåglängd på de utpekade stråken och platserna i Nationella Plan. På det sättet kan Sverige ligga i framkant mot övriga konkurrenter i norra Europa och bättre kunna hantera ett förväntat ökat godsflöde från kontinenten efter 2030. De godståg som planeras att nyttja den nya förbindelsen Fehrman Bält är planerade till 835 m vilket skapar nya flaskhalsar i järnvägsnätet. Men längre spår är inte endast till nytta för godståg. Genom väl placerade förbigångsspår kan även dessa nyttjas av kortare tågslag som partiella dubbelspår (eller fyrspår) och även öka kapaciteten för flera tågslag. Vi menar att de utpekade platserna för LTS uppfyller, delvis de kraven som ställs. Långa godståg är också positivt för resandetågen. De innebär att större mängd gods kan transporteras på järnvägssystemet utan att fler tåg upptar plats. Istället kan kapaciteten ge möjlighet för fler persontransporter, färre störningar och bättre transittider för både resenärer och gods. Att långa och tunga tåg fungerar visas tydligt genom den data som visar att antalet godståg knappt ökat de senaste 15 åren, men att mängden transporterat gods ökat kraftigt.

Med fler banor tillgängliga för långa och tunga godståg kan ännu mer gods rymmas inom samma transport och sedermera skapa kapacitet på järnvägs- och vägnätet.

Konsekvens av nuvarande förslag: Sverige hamnar åter på efterkälken, och svensk industris konkurrenskraft försvagas. Ett längre internationellt tåg kan behöva delas i två kortare på svensk sida vilket ger fler tåg på järnvägsnätet och belastar infrastrukturen ytterligare, men med samma mängd gods.

Jämförelse: Danmarks och Tysklands Fehrman Bält-tunnel där godståg planeras till 835 m.

Bättre kapacitetsnyttjande, likartad hastighet

Vi kan tyvärr konstatera att det inte finns några medel tillsatta för nya bromsprocenttabeller på nya banor. De bromsprocenttabeller som införts nyligen innebär att hastighetsskillnaden mellan godståg och persontåg reduceras och ökar därigenom kapaciteten. I korthet ökas hastigheten hos långsamtgående godståg, och ett bättre flöde kan planeras och realiseras. Tyvärr är det bara på enstaka stråk som detta införts, och en utökning av detta till alla de större godstågssträckorna skulle ge ett betydande bättre kapacitetsuttag. Utredning av nya bromsprocenttabeller på fler

sträckor är en tämligen billig åtgärd medan åtgärder för att realisera tabellerna kan innefatta flyttade signaler och modifieringar av ställverk. Dessa åtgärder bör snarast utredas och prissättas för att kunna kvalificera sig till nationell plan.

Konsekvens av nuvarande planförslag: Trafikverket fortsätter utreda nya bromsprocenttabeller idag, men den fulla effekten inträder först när infrastrukturen justeras till att tillåta den. Utan fysiska infrastrukturåtgärder är risken att många banor inte blir relevanta för utjämnad snitthastighet mellan tågslagen.

Jämförelse: De sträckor som nya bromsprocenttabeller införts på har ett jämnare trafikflöde vilket skapat mer kapacitet och minskat opunktligheten.

Förslag: Fördela medel till åtgärder på redan utpekade stråk för signaljusteringar.

Återtagande av underhållsskulden

Stora medel för underhåll ger också stora begränsningar i framkomligheten för järnvägstransporter. Att det satsas på större utpekade objekt och på att återta delar av det eftersatta underhållet är välkommet. Men under planperioden 2026-2037, som behöver ligga som grund för vad som förväntas vara en upptrappning fram till slutåret 2050 när underhållsskulden ska vara nollad, behöver omledningsbanorna rustas och förstärkas.

I nationell plan saknas tyvärr de viktiga trimningarna på omledningsbanorna för att svensk järnväg ska klara av de år då underhållsskulden ska återtas. Det behövs fler triangelspår, ökade möteslängder, kapacitetsförstärkningar och bärighetsförbättringar. Detta bör Trafikverket kunna ta in i sin planering redan under planperioden.

Konsekvens av nuvarande planförslag: Stora risker att behålla resenärer och kunder vid större och återkommande avbrott i transportkedjorna där omledningssträckan dels är dyrare och attraktiviteten förloras när mängden gods inte kan transporteras.

Förslag: Effektivisera den långa processen före byggstart, frigör medel till triangelspår mot omledningsbanor, bärighetsökningar och förlängda mötesspår i anslutning till Herrljunga, Karlstad, Eskilstuna, Umeå som pekats ut av Omtag Svensk Järnväg.

De höga banavgifterna motverkar näringslivet och ambitionen i nationell plan

De ökade anslagen är positiva. Särskilt i beaktande att kostnaderna för järnvägsinvesteringar har ökat dubbelt så mycket som Konsumentprisindex sedan 1990. Dessvärre finns det fortsatt inhemska utmaningar för Sveriges näringsliv, framförallt basindustrin, som drabbas negativt av den dramatiska höjningen av banavgifter som skett under de senaste 15 åren och som påverkar godstrafiken på järnvägen negativt.

I och med den nya Järnvägsmarknadslagen där järnvägsoperatörerna åläggs att betala marginalkostnaden bör fokus läggas på att sänka marginalkostnaden, genom effektiviseringar, för att inte hämma konkurrenskraften för järnväg inom Sverige och mot övriga Europa.

Konsekvens av nuvarande planförslag: Sveriges industrier lämnar järnvägssystemet till förmån till dieseldrivna fordon. De elektrifierade vägfordonen som industrin rustat med är inte kapabla att köra de distanser som krävs eller har inte laddningsinfrastruktur att klara uppgiften. Det kommer dels leda till betydligt minskad export av svenska varor, men även till en avsevärt ökad mängd lastbilstransporter genom sveriges största städer. De satsningar som görs på järnvägen går om intet då nyttjandet minskar, vilket Trafikverket också redovisat i sina rapporter om ökade banavgifter även om effekterna nu framstår att vara i kraftig underkant. Här krävs en medveten balansgång för att trafiklagen ska kunna samexistera i symbios med varandra.

Förslag: Ålägg Trafikverket kostnadsbesparande aktiviteter i syfte att minska de uppgifter som ligger till grund för beräkningen av slitagekostnader. Det är inte ett fastställt belopp som ligger som grund för beräkning av slitagekostnader utan hur Trafikverket driver sin verksamhet och upphandlar underhåll som ligger som grund för beräkningen. Samtidigt bör Trafikverket åläggas att högprioritera transporttiden för långväga godstransporter och utökad tåglängd, bärighet och utjämnad hastighet mellan tågslagen för att motverka effekterna av de höga avgifterna.

Kommentarer om stråk från transportören

Utöka dubbelspårsutbyggnaden Umeå central-Umeå östra att innefatta sträckan Umeå central-Gimonäs så att en logisk koppling för även godstrafik och anslutningen till Botniabanan för positiv påverkan på hela stråket. Banavgifternas styrande effekt innebär att mer och mer godståg trafikerar på Ådal- och Botniabanan. Trafikverket behöver antingen reducera den faktiska kostnaden via effektiviseringar eller genom att anlägga dyra investeringar längst de stråken där godstågen kommer flyttas till. Ådal- och Botnia banan är ett sådan exempel.

Effekter: Med en utökning av dubbelspåret att ansluta till Gimonäs kan fler tågslag dra nytta av effekterna. Sortering av tågen oavsett tågtyp kan enklare göras och flödet bli jämnare längs Ådal/Botniabanan. Regionaltåg med flera stopp i tät följd kan då enklare passeras av genomgående godståg och fjärrtåg.

Att Norrbotniabanan byggs med enkelspår innebär att den slagit i kapacitetstaket till och med på ett teoretiskt plan. Vi anser att om industrisatsningarna i Norrland ska kunna försörjas och bidra till Sveriges export samtidigt som ny regionaltågstrafik ökar mobiliteten och arbetsmarknadsregionerna så måste alla nya banor utrustas med dubbelspår.

Effekter: Med en dubbelspårsbyggnad ökas mängden tåg möjliga att framföra på sträckan avsevärt. Det skapar en redundans med Stambanan genom övre Norrland vid omledningar och ökar snitthastigheten då färre tågmöten krävs.

För de befintliga banorna behövs olika inslag på olika platser. Sveriges järnvägsnät har en uppsjö av olika intressenter som alla bidrar. Nackdelen är att vi samsas på snäva men avlånga områden. Långsiktigt bör ambitionen vara att alla större och medelstora stråk ska ha dubbelspår. Vägen dit kan successivt uppnås genom fler partiella dubbelspår. Detta kommer öka medelhastigheten och konkurrensförmågan samtidigt som det ökar mängden tåg på banan; mer gods, fler resenärer. Dessutom finns större möjligheter på dubbelspår för underhållsåtgärder då omledning inte alltid är nödvändigt. Östra Göteborg bör utrustas med 4-spår för att kunna hantera snabbtåg, lokaltåg och godståg till och från Sveriges största hamn. Värmlandsbanan väster om Karlstad C bör byggas ut successivt med partiella dubbelspår och triangelspår i Karlstad C mot Skoghall.

Förslag: Omtag Svensk Järnväg har listat ett antal sträckor där trängseln är stor. För godstrafiken innebär detta kortare tåg och längre körtid då förbigångar och tågmöten oftast drabbar godstågen. Åtgärda de utpekade sträckorna först, och långsiktigt bygg färdigt de påbörjade dubbelspårs- och flerspårssträckorna.

En annan viktig aspekt som börjar bli mer och mer akut är bristen av uppställningsspår för godståg. Både vad gäller uppställning för en längre period men även för kortare uppställningsbehov av "heltåg". I linje med att gods på järnvägen ökar innebär det att befintliga terminaler fylls med kundbeställningar. Lastning/lossnings-slottarna blir kortare och snävare. Det innebär att uppställningskapacitet bör finnas såväl på dessa orter som på större "hubbar" (Malmö, Hallsberg, Ånge/Sundsvall, Karlstad/Kil, Sävenäs/Kville, Nässjö etc). Detta gäller inte minst för långväga internationella transporter som behöver ha möjlighet till uppställning under vägen, detta för att få en tidsbuffert där man har möjlighet att nollställa förseningar eller skapa en attraktiv och ekonomisk produkt i ett transportupplägg men även för att kunna pricka de förplanerade godstågskanalerna genom flertalet länder. Faller det i ett land så faller det för alla.

Förslag: Upprätta längre uppställningsspår dedikerat för godstågstrafik.

Rangerbangårdarnas funktion tillåter inte uppställning av transittåg på anläggningen varpå andra alternativ måste utredas. Dessa bör klara av en trafikvolym som är i paritet med godset som passerar samtidigt som spårlängden ska ta hänsyn till de beslut som fattas i frågan 750/850/1050 m tåg. Dessutom bör dessa vara inhängade för att tredje man inte ska inkräkta på sin egen eller tågens säkerhet, och säkrade för uppställning av farligt gods.

Med vänlig hälsning

Patrik Brännström

Hector Rail AB, Sweden