

2022-02-28

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Dnr: I2021/02884

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

Green Cargo har tidigare i skriften *"Bygg framtiden – infrastruktursatsningar för hållbara godstransporter och stärkt konkurrenskraft för näringslivet"* presenterat företagets syn på dagens och framtidens godstransporter. Den läggs som bilaga (2) till vårt remissyttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan.

Huvudkontor Solna

Postadress
Green Cargo AB
Box 39
171 11 Solna

Besöksadress
Svetsarvägen 10, Solna

Telefon
010-455 40 00

E-post
info@greencargo.com

Webbplats
www.greencargo.com

Organisationsnummer
556119-6436

Innehåll

Övergripande synpunkter och sammanfattning	3
Den nationella godstransportstrategin saknas i planförslaget	5
Utökad anslagsram för underhåll är centralt	6
En långsiktig och finansierad underhållsplan behöver upprättas	7
Oroande kostnadsutveckling	7
Nya stambanor måste finansieras utanför nationell infrastrukturplan	8
Fördubbla näringslivspotten	9
Stärk kopplingarna nationellt – internationellt i inriktningsunderlaget	9
Fehmarn Belt-förbindelsen innebär ökade gods- och persontransporter att ta höjd för	10
Bra initiativ för en starkare nordisk samplanering av infrastrukturen	11
Alla transportslag behöver effektiviseras var för sig och tillsammans	11
Trafikverkets basprognoser för trafikutvecklingen behöver förbättras	12
Frågan om ERTMS kräver ett helhetsgrepp	12
Effektivisera banavgifterna för ökad kapacitet	13
Rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller för godstransporter	14
Öka ambitionsnivån för forskning och särskilt till innovation	15
Bra förslag till åtgärder för att klara kompetensförsörjningen	15
Högt tempo och snabb verkställighet är viktigt	16

Övergripande synpunkter och sammanfattning

Väl fungerande infrastruktur och hållbara transporter för näringslivets konkurrenskraft och för Sverige som nation – väl formulerat i den nationella godstransportstrategin – är utgångspunkten för Green Cargos remissyttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan.

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

➤ **Var är den nationella godsstrategin i planförslaget?**

Den nationella godstransportstrategin ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Det är dock anmärkningsvärt att planförslaget varken omnämner eller alls refererar till den nationella godstransportstrategin, trots att Trafikverket, inom ramen för godstransportstrategin, har redovisat en rad regeringsuppdrag som har direkt bäring på den nationella planen. Som Trafikverket formulerar planförslaget och beskriver dess effekter kan järnvägsinvesteringar inte bidra till minskat vägtrafikarbete genom överflytt eller därmed bidra till att snabbare nå Sveriges klimatmål. Det finns en uppenbar målkonflikt mellan den nationella godstransportstrategin och de effekter som beskrivs i Trafikverkets plansförslag.

➤ **Planförslaget är baktungt**

Järnvägsinvesteringarna måste gå i takt med näringslivets investeringar och behov. Nu riskerar stora industrisatsningar att stå utan nödvändig järnvägsinfrastruktur under flera år då de påbörjas alldeles försent. Att snabbt lösa landets tre akuta flaskhalsar (se bilaga 1) i närtid är en avgörande åtgärd för ett nödvändigt kapacitetstillskott i befintligt järnvägssystem. Det ger godstrafiken konkurrenskraftiga möjligheter att snabbt flytta stora volymer av gods från väg till järnväg på både medellånga och långa sträckor som idag hindras av brist på tåglägen. Green Cargo ser, till skillnad från Trafikverket, ett tydligt samband mellan kapacitet och hög efterfrågan på järnvägstransporter.

➤ **Utökad anslagsram för underhåll är centralt**

Det är positivt att underhållssatsningarna ökar med totalt 40 miljarder kronor. Det räcker emellertid inte ens för att hålla jämna steg med de kraftiga kostnadsökningarna och den högre nivå på underhåll som krävs i en sliten anläggning som nyttjas allt hårdare.

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

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

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

Green Cargo anser att nya stambanor borde ha lyfts ur anslagsramen samt ha en annan finansiering och projektör. Detta för att vid ökade kostnader undanröja risken för utträngning av angelägna projekt och underhåll på befintligt järnvägsnät, samt kompetensallokeringsrisker. Ska projektet behållas inom nationell plan bör det ges särskilda projektförutsättningar med avseende på byggteknik, byggtid och driftskostnader för att snabbare uppnå förväntade nyttor.

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

Green Cargo välkomnar att det finns ett särskilt kapitel med fokus på gränsöverskridande trafik, men det är bara av beskrivande innehåll och saknar lösningsförslag. Green Cargo efterlyser en konkret och väl underbyggd analys som omfattar kopplingarna mellan de nationella och de internationella transporterna liksom på infrastrukturen i de nordiska länderna. Bland annat saknas Fehmarn Bälts effekter på trafikutvecklingen och de behov som följer för svensk och norsk godstrafik på järnväg.

Green Cargos rekommendationer på objektnivå återfinns i bilaga 1, våra tre viktigaste infrastrukturbehov, samt i bilaga 2, rapporten Bygg Framtiden sid 10-11.

Väl fungerande infrastruktur och hållbara transporter för näringslivets konkurrenskraft och för Sverige som nation – väl formulerat i den nationella godstransportstrategin – är utgångspunkten för Green Cargos remissyttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan.

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

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

I skrivande stund pågår en kraftfull förändring av balansen i transportsektorn. Den innebär att fraktpriser särskilt för långväga lastbilstransporter stiger väsentligt. Förändringen beror på flera faktorer. I både Europa och i Sverige råder en påtaglig förarbrist, vilket påverkar lönekostnaderna. Vidare implementeras mobilitetspaketet fullt ut under 2022 vilket framförallt kommer att påverka kostnadsbilden för den internationella lastbilstrafiken. Samtidigt råder det en lastbilsbrist och ett läge med allt högre bränslepriser. På järnvägssidan märks förändringen i en kraftigt ökad efterfrågan inom särskilt intermodala transporter från de stora hamnarna och från kontinenten via Öresundsbron. Marknadsutvecklingen driver transportsektorn i den riktning regeringen önskat med den nationella godstransportstrategin, vilket dock ställer höga krav på god kapacitet i infrastrukturen.

Den nationella godstransportstrategin saknas i planförslaget

Regeringen antog 2018 en nationell godstransportstrategi. Den nationella godstransportstrategin är ett uttryck för regeringens inriktning att Trafikverket ska fokusera sitt arbete för att öka transporteffektiviteten, möjliggöra överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart samt föreslå och genomföra åtgärder för omställning till fossilfria godstransporter. Trots att Trafikverket bistår det nationella godstransportrådet med ett kansli samt genomfört och redovisat en rad regeringsuppdrag med förslag på åtgärder saknas helt referenser till den nationella godstransportstrategin i förslaget till ny nationell infrastrukturplan. Faktum är att ordet "godstransportstrategi" inte förekommer överhuvudtaget i planförslaget.

Det är synd, eftersom Trafikverket har genomfört och redovisat ett antal regeringsuppdrag med förslag på åtgärder som kan bidra till en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart på både kort och medellång sikt och på sätt minska vägtrafikarbetet, koldioxidutsläppen och därtill överträffa både Sveriges utsläppsmål och EUs transportpolitiska mål i The Green Deal.

EU och regeringen har var för sig ställt upp mål för transportsektorns utveckling till 2030. EU vill exempelvis att järnvägens andel av godstransportarbetet ska öka från 20 procent till 30 procent till 2030. Populärt kallat "30by30". Det innebär en ökning med 50 procent för godstransportarbetet på järnväg. Trafikverket lägger emellertid fram en plan vars investeringar i allt väsentligt inte bidrar till uppfyllelse av dessa mål och effekten blir, enligt planförslaget, att järnvägens andel av godstransportarbetet ökar med knappt en (1) procent till 2040.

Tvärtom underkänner Trafikverket den nationella infrastrukturplaneringens möjligheter att bidra till väsentligt minskade utsläpp från transportsektorn. Myndigheten anser inte att infrastrukturplaneringen – annat än ytterst marginellt – kan bidra till minskad energianvändning och sänkta utsläpp genom ökad transporteffektivitet. Det som underkänns inom godssegmentet är att överflyttning av transporter från vägtrafik till järnväg kan få en väsentlig påverkan på klimatutsläppen genom ökad intermodalitet och användning av de olika trafikslagen utifrån optimering av energiförbrukning.

En mängd instanser såsom EU-kommissionen, EU-parlamentet, regeringen, flera myndigheter inklusive (delar av) Trafikverket, transportforskare mfl anser att en överflytt av gods från väg till järnväg och sjöfart är nödvändigt för att klimatmålen ska uppnås. Trafikverket anser å ena sidan att "brister i kapacitet och robusthet i stråken begränsar möjligheten till överflyttning mellan trafikslagen" men å andra sidan att järnvägsinvesteringar minskar vägtrafikarbetet med endast totalt en kvarts procent.

Green Cargo anser att Trafikverket har en för Europa unik syn på transportsektorn där:

- investeringar i infrastruktur i allt väsentligt endast genererar nya transporter, men inga möjligheter till överflyttning mellan transportslag
- det enda sättet att minska transportsektorns utsläpp är genom att fordonsflottan elektrifieras/använder biobränsle. Inte utnyttja mer resurs- och energieffektiva transportslag som exempelvis järnväg eller sjöfart i större utsträckning (det som allmänt beskrivs som transporteffektivitet)
- alla möjligheter till, och mål om, överflytt från väg till järnväg är helt onåbara genom infrastrukturinvesteringar

I den delen av Trafikverket, som arbetar med att redovisa regeringsuppdraget "Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter", görs dock en rakt motsatt analys av järnvägens utvecklingsmöjligheter än det som presenteras i planförslaget och dess basprognoser, samhällsekonomiska kalkyler och effektbeskrivningar.

Green Cargo anser således sammanfattningsvis att Trafikverkets förslag till nationell plan saknar en tydlig och strukturerad näringspolitisk syn på infrastrukturens betydelse. Vi anser vidare att de förslag på åtgärder som Trafikverket självt föreslår i redovisade regeringsuppdrag kopplade till realiseringen av godstransportstrategin inte har omhändertagits i Trafikverkets förslag till nationell plan.

Utökad anslagsram för underhåll är centralt

Infrastrukturskulden uppgår till 45 miljarder kronor för järnväg och 25 miljarder kronor för väg. Det är positivt att underhållssatsningarna ökar med totalt 40 miljarder kronor. Det räcker emellertid inte ens för att hålla jämna steg med de kraftiga kostnadsökningarna och den högre nivå på underhåll som krävs i en sliten anläggning som nyttjas allt hårdare.

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

Men gapet är fortsatt stort mellan behovet av insatser för att ta igen långvarigt eftersatt underhåll och tillgängliga ekonomiska resurser. Särskilt stora är bristerna inom järnvägen med mångårigt eftersatt underhåll och reinvesteringar. När vi skriver underhåll avser vi både faktiskt underhåll men även reinvesteringar för att sänka den höga medelåldern på dagens infrastruktur. Det senare är en förutsättning för att på sikt kunna minska underhållet och inte som nu hela tiden se att behovet av medel ökar utan att infrastrukturens funktionalitet och driftsäkerhet ökar i önskad takt. Genom rejäla satsningar på reinvesteringar kan man skapa en positiv spiral uppåt.

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

En långsiktig och finansierad underhållsplan behöver upprättas

Ökningen i underhållsmedel till trots, kommer underhållsskulden för järnväg att växa under planperioden till närmare 60 miljarder kronor. Trafikverket bör få uppdraget att upprätta en långsiktig finansierad underhållsplan med målet att eliminera det eftersläpande underhållet och därmed skapa förutsättningar för en total avbetalning av underhållsskulden och återställa järnvägsnätet till den nivå det är konstruerat för vad gäller hastighet, bärighet och kapacitet.

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

Green Cargo anser att en långsiktig nationell underhållsplan upprättas. Detta är i linje med att regeringen i november 2019 gav Trafikverket i uppdrag att upprätta en långsiktig underhållsplan för genomförande av järnvägsunderhåll. En långsiktig underhållsplan bör omfatta minst 12 år och även innefatta vad en ökad digitalisering och automatisering inom järnvägssektorn, såväl av själva infrastrukturen som tågoperatörernas fordon, kommer att leda till i termer av mer effektivt underhåll.

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

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

Oroande kostnadsutveckling

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

Ett annat exempel på kostnadsdrivande metoder är att dela upp järnvägsinvesteringar i en kort sträcka i ännu mindre etapper och sedan sprida ut genomförandetiden över tid. Ett aktuellt exempel

är Hallsberg – Degerön, en av landets viktigaste sträckor för godstrafik vars kapacitetsbrist ofta orsakar störningar i stora delar av systemet. Sträckan är på blygsamma 50 km. Dåvarande Banverket föreslog 2004 ett dubbelspår hela sträckan, genomfört i två etapper inom gällande plan 2007-2018. Då beräknades anläggningskostnaden för **hela sträckan** till 2,5 miljarder kronor. Efter att Banverket uppgick i Trafikverket delades sträckan upp i sex etapper där tre nu kan anses vara genomförda, och två stycken färdigställs 2023 respektive 2024.

Den sista och mest kritiska sträckan, Hallsberg-Stenkumla på 14 km, har tidigare haft en planerad genomförandetid på fem år med avslut 2025, då till en kostnad på 2,7 miljarder kronor. Därefter har genomförandetiden förlängts till sju år och byggstarten flyttades till den senare byggstartsgruppen i gällande plan, med beräknat avslut ca 2032-2034. I det nya planförslaget föreslås nu byggstart 2023 och färdigställandes först 2030, vilket förvisso är välkommet men alldeles oavsett försent. I nuvarande planförslag uppskattas kostnaden för enbart den sjätte och sista etappen ha ökat till nära 5 miljarder kronor. Lägg därtill de individuella kostnadsökningarna för övriga fem deletapper.

Värt att tillägga är att nyttan med dubbelspåret uppstår först när hela dubbelspåret är i drift, men den totala anläggningstiden för dessa förhållandevis blygsamma 50 km är väl i paritet med den planerade byggtiden för nya stambanor på ca 720 km, dvs ca 25 år. Green Cargo menar att det bör finnas utrymme för effektivisering och godare hushållning med statens medel i planering och genomförande av den här typen av järnvägsinvesteringar.

Regeringen bör uppdraga åt Trafikverket att undvika uppdelning av investeringar i järnvägsstråk i kostnadsdrivande och tidskrävande etapper om nyttan först kommer när hela stråket är färdigställt. Green Cargo instämmer därför i Trafikverkets bedömning om ett fortsatt behov av att utveckla och se över kostnadsstyrning, produktivitet och effektivitet i verksamheten, inte minst i förhållande till stråkinvesteringar.

Nya stambanor måste finansieras utanför nationell infrastrukturplan

Green Cargo föreslår fortsatt att nya stambanor lyfts ur anslagsramen och har en annan finansiering. Detta för att vid ökade kostnader undanröja risken för utträngning av angelägna projekt på befintligt järnvägsnät.

Den bärande idén bakom nya stambanor för höghastighetståg är att separera den snabba persontrafiken på egna spår från den långsammare regionaltågs-, pendeltågs- och den tunga godstrafiken på befintliga stambanor. På så sätt kan kapacitet tillföras för ökad tågtrafik på det svenska järnvägsnätet. En högeffektiv godstrafik utan väntan på sidospår i form av kostsam skogstid, som i dagsläget uppgår till 200 – 250 miljoner kronor årligen för enkom Green Cargo, kan exempelvis förverkligas.

Green Cargo konstaterar att fokus i genomförda utredningar liksom samhällsdebatten om nya stambanor för höghastighetståg har fokuserat på själva banbyggnationen. Perspektivet måste vidgas. Ska projektet behållas inom nationell plan bör det ges särskilda projektförutsättningar med avseende på byggteknik, byggtid och driftskostnader för att snabbare uppnå förväntade nyttor.

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

Det långsiktiga behovet av ökad bangårdskapacitet samt åtkomst till verkstäder och andra servicefunktioner för godstrafiken så att de svarar upp mot trafikutvecklingen – liksom finansieringen av dessa faciliteter – måste lösas. Behovet är särskilt stort i storstadsregionerna där planeringen pågår av nya stambanor för höghastighetståg.

Fördubbla näringslivspotten

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

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

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

Stärk kopplingarna nationellt – internationellt i inriktningsunderlaget

Green Cargo efterlyser ett starkare fokus på kopplingarna mellan de nationella och internationella transporterna liksom på infrastrukturen i de nordiska länderna. I inriktningsunderlaget fanns det bra formuleringar punktvis om detta och planförslaget har ett kapitel om gränsöverskridande trafik. Dessa resonemang saknas dock i planförslaget.

Trafikverket skrev själva i inriktningsunderlaget att: *”Det internationella perspektivet måste beaktas i planeringen mot bakgrund av godstransporternas betydelse för Sveriges exportintensiva industri. EUs stomnätskorridorer och stomnät för godstransporter behöver utvecklas och nationella och regionala anslutningar till dessa bör stärkas”*. Green Cargo instämmer. Detta borde också ha getts ett större utrymme i i planförslaget mot bakgrund av hur viktig utrikeshandeln är för svensk ekonomi.

Som Trafikverket själva skrev i inriktningsunderlaget: *”På EU-nivå pågår under 2020 omfattande arbete med en ny strategi för hållbar och smart mobilitet baserad på den ”europeiska gröna given” (The European Green Deal). Den nya strategin ska läggas fram under 2020 och den kommer att ha en betydande inverkan på EU:s transport- och mobilitetspolitik”*.

Den betydande inverkan som exempelvis mobilitetspaketet effekter, EU-kommissionens mål om en ökning av andelen godstransportarbete på järnväg till 30 procent till 2030, eller åtgärderna för utsläppsminskningar i transportsektorn i klimatpaketet ”Fit for 55” står inte att finna någonstans i planförslaget. Allra minst i beskrivningen av effekter på EU:s transportpolitiska mål. Det pågående arbetet inom EU är i sig ett starkt skäl till att ha ett starkare fokus på samspelet mellan det nationella svenska transportsystemet och transportsystemen inom EU.

Green Cargo vill här särskilt peka på att den gränsöverskridande godstrafiken på järnväg behöver en tillförlitlig, kapacitetsstark och robust infrastruktur.

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

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

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

Sverige berörs direkt av stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet (ScanMed). Den är i praktiken redan förlängd till Narvik och nu förslås även en koppling mellan Hallsberg och Oslo via Värmlandsbanan.

Trafikverket skriver i planförslaget att *"Kraven på fler tåglägen och möjlighet att köra längre och tyngre fordon ökar längs stråket. Stråk och noder samverkar, brister i kapacitet och robusthet i stråket begränsar möjligheten till överflyttning mellan trafikslagen. Exempel på brister i noderna är åldrad anläggning, brister i kraftförsörjning, kapacitetsbrister vid rangering, brister i hantering av längre fordonskombinationer samt väg- och spåranslutningar till och från noderna."*

Green cargo instämmer helt i denna beskrivning. Särskilt med avseende på att brister i kapacitet och robusthet i stråk begränsar möjligheterna till överflyttning mellan trafikslagen, vilket får sägas vara giltigt för hela järnvägssystemet. Green Cargo konstaterar dock att möjligheten till överflyttning mellan trafikslagen underkänns i planförslagets effektbeskrivning.

Beträffade stråk och hamnar vill Green Cargo framhålla att fler hamnar än de fem svenska hamnar som inom ramen för TEN-T tidigare utpekats som särskilt prioriterade svenska CORE-hamnar är viktiga för näringslivets godsflöden. Godstransporter är marknadsstyrda. Det är dynamiken på godstransportmarknaden, marknadens efterfrågan, som avgör vilka hamnar som godsflöden söker sig till.

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

Den tyska förbundsförvaltningsdomstolen i Leipzig har i november 2020 godkänt byggandet av tunneln under Fehmarn Belt. Den beslutade utbyggnaden av en fast förbindelse under Fehmarn Belt är av stor betydelse för gods- och persontrafiken mellan alla de nordiska länderna och den europeiska kontinenten. För näringslivet i de skandinaviska länderna handlar det om att på en kortare transporttid nå de stora marknaderna i kontinental-Europa. Landtransportsträckan mellan Danmark och Tyskland förkortas med 16 mil. Enligt Green Cargos beräkningar minskar ledtiderna med minst två timmar med direkttåg samtidigt som kapaciteten för godståg ökar från 50 till 120

stycken per dygn mellan Tyskland och Danmark. Öppnandet av förbindelsen planeras ske år 2029 d.v.s. under den nu i Sverige, aktuella planperioden vilket borde tala för att förbindelsen ges en stark fokusering i den nya infrastrukturplanen. Det är helt nödvändigt att regeringen tar höjd för en betydande ökning av gränsöverskridande transporter av både resenärer och gods. Infrastrukturen i Sydsverige och i Danmark får inte bli en flaskhals då Fehmarn Belt-förbindelsen är färdigställd. I det ligger behovet av en mellanstatlig utredning om en ny fast förbindelse över Öresund som omfattar långa och tunga godståg samt fjärrtåg. Fehmarn Belt, liksom andra transportkorridorer i de Transeuropeiska Transportnätverken (TEN-T) och EUs godskorridorer på järnväg, aktualiserar även frågan om en harmoniserad dimensionering av infrastrukturen. Det gäller tåglängder, lastprofiler, axellaster och metervikt.

Bra initiativ för en starkare nordisk samplanering av infrastrukturen

Green Cargo ser positivt på att Trafikverket har inrättat ett forum tillsammans med de nordiska myndigheterna Bane Danmark och Vejdirektoratet i Danmark, Traficom och Väylä i Finland, Jernbanedirektoratet och Statens vegvesen i Norge. Samarbetet syftar bland annat till att bidra till samsyn om flaskhalsar och brister i gränsöverskridande relationer och att kunna informera om och diskutera respektive myndighets underlag och förslag till åtgärder och transportplaner.

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

Alla transportslag behöver effektiviseras var för sig och tillsammans

Green Cargos uppfattning är att alla transportslag ska effektiviseras var för sig och tillsammans. Alla transportslag i olika kombinationer behövs i det svenska transportsystemet. Vi föreslår att regeringen gör en systematisk och en i närtid tidsatt genomgång av de effektiviseringsmöjligheter som föreligger t.ex. för att framföra längre, tyngre, större och snabbare godståg på det svenska järnvägsnätet. Det skulle omedelbart ge ökad kapacitet och kostnadseffektivitet för godstransporter på järnväg. Helt i linje med regeringens Nationella godstransportstrategis syfte: att insatser ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Genomförande av den europeiska standarden med tåglängd 750 meter bör därför påskyndas. På de platser där det finns geografiska förutsättningar att bygga för längre tåglängder bör inriktningen vara minst 830 meter, vilket är en anpassning till tåglängder i Danmark och Tyskland. Underlag för en systematisk genomgång finns i det regeringsuppdrag som Trafikverket redovisade i augusti 2020 kallad "Längre och tyngre tåg".

Trafikverkets basprognoser för trafikutvecklingen behöver förbättras

Green Cargo noterar en avsevärd diskrepanz mellan vad Trafikverket skrev i inriktningsunderlaget jämfört med förslaget till nationell plan samt i rapporten Planförslagets samlade effekter. Sannolikt har de författats av olika personer med avvikande uppfattningar i synen på basprognosernas träffsäkerhet.

I inriktningsunderlaget skrev Trafikverket att prognoser är osäkra och hade i ett avsnitt om tidigare prognosers överensstämmelse med utfall. Trafikverket konstaterade att trafikprognoserna för det regionala tågresandet hade uppnåtts snabbare än prognostiserat och trafiken ökat mer än vad prognoserna hade visat. Av inriktningsunderlaget framgår att: *“Samtliga prognoser har kraftigt underskattat tillväxten i regionalstågsresandet.”*

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

Klart är att såsom basprognosen ser ut nu underkänner Trafikverket järnvägens möjligheter att öka andelen godstransportarbete på järnväg i förhållande till andra trafikslag. Järnvägens andel av godstransportarbetet står närmast still enligt prognosen på grund av högre banavgifter och högre elpriser. Ska ett framtida elpris vara en konkurrensfaktor i godsprognoser måste trafikslagets energieffektivitet vägas in. Det görs enklast med kWh/nettonkm i jämförelse mellan elektrifierade trafikslag.

Men slutsatsen av detta är att Trafikverkets modell för godsprognoser helt bortser från att järnvägens konkurrenskraft redan stärks genom tidigare nämnda konkurrensutjämnande åtgärder såsom mobilitetspaketet, kommande handel med utsläppsrätter för transportsektorn etc. Vidare bortser Trafikverket även från den effekt som järnvägsinvesteringar, kapacitetshöjande åtgärder genom längre och tyngre tåg, digitalisering och automatisering samt införandet av digitala automatkoppel innebär.

Green Cargo anser att Trafikverkets basprognoser behöver förbättras till att så långt möjligt spegla verklig efterfrågan på transporter. Ett sätt är att Trafikverket som ett komplement till analyserna har regelbundna dialoger med tågföretagen, de 20–25 största varuägarna och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om hur de bedömer sitt långsiktiga transportbehov på järnväg. Green Cargo hänvisar även till 2.5 *Överflyttning av transportarbete* i Tågföretagens remissvar.

Frågan om ERTMS kräver ett helhetsgrepp

Green Cargo hänvisar till 4.6 *Utrullning av ERTMS-ombordfinansiering* i Tågföretagens remissvar. Regeringen bör dock uppdra åt Säkerhetspolisen och Försvarsmakten att pröva de tekniska aspekterna för ERTMS ur ett säkerhetspolitiskt- och totalförsvarsperspektiv.

Effektivisera banavgifterna för ökad kapacitet

Trafikverket beräknar i planförslaget intäkterna från banavgifter till 26,9 miljarder under 12 år, drygt 2,4 miljarder per år 2022-2033.

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

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

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

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

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

- Differentiering av banavgifter

Idag utgår samma banavgifter för ett tågläge med korta ledtider/hög prioritet som ett tågläge med långa ledtider/låg prioritet. För att få en effektivare och mer konkurrensneutral kapacitetsfördelning föreslås att mer differentierade banavgifter införs. Det saknas idag en differentiering av banavgiften avseende den servicenivå som Trafikverket levererar till sina olika kunder samt vad tågföretag betalar för efterfrågad/erhållen kvalitet. Green Cargo menar att avgiften bör differentieras med avseende på den servicenivå, krav på högre kvalitet, snabbare ledtider och där varje tågföretag betalar för den kvalitet och prioritet som efterfrågas i planering och operativ verksamhet och som sedan levereras av Trafikverket.

- Tåglägesbaserade banavgifter som ett sätt att bättre styra tågkapaciteten

Idag utgörs merparten av banavgifterna av bruttotonkilometer-baserade avgifter. Green Cargo föreslår att Trafikverket av regeringen ges i uppdrag att utreda en ny fördelning mellan tåglägesavgifter och bruttotonkilometer-baserade banavgifter i syfte att öka kapaciteten på banorna. I dagsläget spelar det liten roll (med avseende på banavgifter) om ett godstågföretag väljer att transportera 3 000 ton i ett tåg eller i tre tåg då tåglägesavgiften är lågt satt. Med en högre tåglägesavgift får tågföretagen en styrsignal att överväga hur de kan minimera antalet tåglägen och

istället optimera tågfullnad. Effekten av detta blir ett incitament till att köra tyngre och längre tåg vilket ger ett effektivare utnyttjande av infrastrukturen. Det finns även anledning att se över möjligheten med rabatterade banavgifter kopplat till längre och tyngre tåg.

Rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller för godstransporter

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

Redan 2013 analyserade VTI i rapporten "Godstransporter och samhällsekonomiska kalkyler" nyttan av väl fungerande godstransporter och hur dessa hanteras i samhällsekonomiska kalkyler i den svenska infrastrukturplaneringen. I rapporten konstaterades "att dagens tillämpning av samhällsekonomiska kalkyler uppvisar brister gällande godstransporter". Problemet kvarstår nu även flera år efter att rapporten släpptes, men består i att alla relevanta nyttor, som förbättrad tillförlitlighet, inte inkluderas på ett adekvat sätt. Mer generellt saknas information om effektsamband, dvs hur olika investeringar påverkar tidsåtgången, transporternas tillförlitlighet och transportkostnaderna. Dessutom saknas transparent information om prognosticerade transportvolymerna. Detta innebär att de slutgiltiga resultaten är svåra att granska.

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

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

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

Green Cargo efterlyser den här problematiseringen i både planförslaget och rapporten *Planförslagets samlade effekter*. I likhet med Green Cargos remissvar till inriktningsunderlaget föreslår Green Cargo fortsatt att regeringen tar ett initiativ i frågan om rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller för gods.

Öka ambitionsnivån för forskning och särskilt till innovation

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

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

Green Cargo utvärderar kontinuerligt ny teknik. I samarbete med en rad andra aktörer har vi testat järnvägsvagnar med automatkoppel där fokus ligger på att se hur tekniken klarar svåra vinterförhållanden. I ett annat samarbetsprojekt mellan Green Cargo och ett stort speditörsföretag testas nya kylvagnar där el används från loket istället för dagens dieselaggregat, vilket minskar utsläppen av koldioxid. Ett tredje exempel är att ett teknikskifte pågår för vagnar och lastbärare för ståltransporter. 40 nya vagnar är inhyrda. De har skivbromsar som innebär tystare tåg, större flexibilitet i vagnanvändandet, ökad säkerhet i vinterförhållanden och minskat underhållsbehov. Därutöver pågår en omfattande och internationellt uppmärksammas digitalisering på Green Cargo, vars framsteg nu i sig är föremål för forskning i Sverige.

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

Green Cargo hänvisar i övrigt till 6. *Forskning, innovation och digitalisering* i Tågfaretagens remissvar.

Bra förslag till åtgärder för att klara kompetensförsörjningen

Green Cargo ser positivt på Trafikverkets regeringsuppdrag kring kompetensförsörjning inom järnvägsbranschen och det förslag på ett "järnvägscollege" som nu är framtaget. Green Cargo har deltagit i arbetet med att ta fram förslaget inom ramen för JBS (Järnvägsbranschens samverkansforum) och ser fram emot ett fortsatt aktivt deltagande i utvecklingen av en branschskola.

Trafikverket bör ha ett långsiktigt uppdrag att stärka kompetensförsörjningen i järnvägsbranschen, givet den mycket positiva framtid Green Cargo ser för branschens utveckling och kommande kompetensbehov.

Högt tempo och snabb verkställighet är viktigt

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

Som nämnts ovan har Trafikverket utifrån lämnade uppdrag från regeringen levererat en rad olika rapporter, en handlingsplan och en färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart som uppföljning av den Nationella Godstransportstrategin. Nu handlar det om att snabbt både komma fram till beslut och genomförande.

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