

Ert diarienummer: I2021/02884

Swedtrains remissvar

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Swedtrain tackar för inbjudan att lämna remissvar på det viktiga förslaget om hur vi ska vårda och utveckla vår gemensamma infrastruktur för en framtid där hållbar resande än bättre möjliggörs.

Swedtrain – Föreningen Sveriges Järnvägsindustrier, är branschorganisationen för industrin och lärosätena som levererar lösningarna för framtidens järnväg. Vi arbetar för en långsiktig och hållbar utveckling av järnvägsindustrin där våra medlemmar bidrar med innovation, kompetens och teknik i framkant. Swedtrains medlemmar står för de tekniska lösningar och det underhåll som skapar förutsättning för en stark och hållbar utveckling inom transportsektorn. Swedtrains syfte är att stärka järnvägsindustriens och medlemsföretagens konkurrenskraft samt, genom att vara drivande för nya tekniska lösningar, förbättra järnvägens funktion. Med en modern järnväg kan vi nå uppsatta klimatmål.

I många delar är Trafikverkets förslag en start utifrån givna förutsättningar, men det finns ett antal frågor som kvarstår och måste hanteras.

Sammanfattning av våra synpunkter:

- **Nya stambanor** – Nya stambanor måste byggas snabbare och effektivare. Swedtrain stödjer fortsatt Trafikverkets förslag om att stambanorna bör lånefinansieras och i första hand hanteras utanför Nationell plan. Swedtrain anser även att det bör ligga i en egen organisation, utanför Trafikverkets organisation. Med Trafikverkets organisation kommer man inte kunna genomföra detta i den hastighet som krävs.
- **ERTMS** – Är en förutsättning för att digitalisera järnvägen och en kostnadseffektiv investering för att öka tillgänglig kapacitet i befintlig anläggning. Därför anser Swedtrain att införandet jämfört med plan måste minst dubblas och större områden behöver bli färdiga samtidigt, vilket också minskar totalkostnaden. Vi måste ha ERTMS utrullat i stamnätet senast 2030 och följa TEN-T förordningen. Trafikverket måste sluta skjuta fram denna viktiga satsning - annars kommer vi aldrig få en digitaliserad järnväg.
- **Teknik och digitalisering** – Förutom ERTMS finns många andra tekniska lösningar som snabbt kan öka kapaciteten i befintlig anläggning. Trafikverket måste tydligare prioritera att identifiera lösningar, vara öppna för och ha avsatta medel för investeringar avseende uppgradering och utveckling av anläggningen

för ökad digitalisering tidigare i planperioden. Dessutom måste det ske en dramatisk ökning av datadelningen mellan alla aktörer inklusive installation av sensorer.

- **Utveckla det vi har** – Vi föreslår projektet Rusta upp Sverige där det görs historiska satsningar för att rusta upp den svenska underhållsskulden, på högre nivåer än vad som föreslås i förslaget till nationell plan. Genom att tillåta en ökad belåning kan vi ta tillbaka det vi förlorat och långsiktigt få en bättre ekonomi. Samtidigt som vi gör det måste Trafikverket dessutom säkerställa att vi uppgraderar och inte bara underhåller det vi redan har.
- **Satsa på forskning och innovation** – I många delar är förslaget bra, men fördelningen mellan järnväg och bilväg, som baseras på vidmakthållande istället för total budget, behöver göras om till att baseras på total budget. På så sätt kommer resurser till relevant forskning för att möta de stora satsningar på järnväg som ska göras.
- **En värld i förändring** – Med pandemin bakom oss kommer vi sannolikt se förändringar i var man bor och var man arbetar. Vi tror att detta kommer öka resorna och bidra till andra typer av resor. Här tycker vi inte att Trafikverket tillräckligt tar hänsyn till de möjligheter till produktivitetsvinster som resandet på järnväg ger för samhället, när man kan resa och arbeta samtidigt. Något som inte gäller för något annat transportmedel.
- **Baktung plan** – Även om en stor andel av investeringsbudgeten utgörs av järnvägssatsningar, så är det olyckligt att många av de viktiga satsningarna ligger sent i planperioden. I förslaget läggs de dessutom ännu senare än i förra planen och eftersom avsatt ram inte räcker till en snabb upprustning av järnvägar, samt en rejäl och fokuserad utbyggnad av järnvägens kapacitet, sprids resurserna tunt över flera objekt med resultatet att underhållsskulden ökar. Det krävs större satsningar som sker tidigare i plan, inklusive att Trafikverket får tillgång till medlen tidigare i perioden.
- **Trafikverket som organisation** - Det krävs en kraftfull och effektiv genomförandeorganisation för att hantera de stora projekt som måste genomföras i en mycket högre hastighet. Om vi ska kunna klara att nå våra mål, både gällande klimat och framtida infrastruktur, så måste stora förändringar ske på Trafikverket. Vi måste gå från ord till handling och utveckling i en, för Trafikverket, rekordhög hastighet. Här finns mycket att lära av näringslivet och inte minst många av våra innovativa startups. Därför bör de utvecklingsprojekt som har möjlighet läggas i separata organisationer. Dessutom behöver Trafikverket bli modigare i sina upphandlingar, våga arbeta med mer funktions- och innovationsupphandling.
- **Kompetensbrist** - Det råder stor kompetensbrist i branschen, något som riskerar att försena och fördyra många av de satsningar som är planerade. Därför är det viktigt att järnvägens kompetensförsörjning lyfts mer och att fokus läggs på att stärka kompetensförsörjningen med riktade utbildningsinsatser.

Swedtrains synpunkter

I de kommande delarna redogör Swedtrain för våra övergripande synpunkter på förslaget till nationell plan. Vi står tillsammans med våra medlemmar alltid redo att ge ytterligare feedback.

Nya stambanor

Swedtrain ser positivt på att Regeringen tydligt uttalat att nya stambanor ska byggas och att de ska skötas inom en separat projektorganisation. Vi ser, likt Trafikverket skriver, att "Detta ger förutsättningar för att utifrån ett systemperspektiv samordna, optimera och prioritera för att styra mot hög kostnadseffektivitet och kostnadskontroll. Det samlade ansvaret för planering och genomförande innebär också möjlighet att styra om resurser och göra prioriteringar mellan olika delar av nya stambanor vid eventuella hinder i pågående processer."¹ Swedtrain anser däremot att uppdraget att bygga nya stambanor bör ligga i en separat organisation, för att ytterligare underlätta processen och snabbheten.

Trafikverket skriver att "Inriktningen är att nya stambanor i sin helhet ska stå klara 2045"². Vi är fullt medvetna om att stora infrastrukturprojekt i Sverige ofta tar lång tid. Detta är dock något vi själva skapat med långa processer som skapar fördröjningar och förseningar. Sverigeförhandlingen var en bra grund för att skapa en samsyn, men nu måste vi arbeta snabbare. Skanska har till exempel i sin analys av att bygga nya stambanor för höghastighetståg visat på att det, inklusive tre års planprocess, skulle gå att bygga nya stambanor på betongbroar på 12 år.³ Trafikverket skriver gällande samhällsekonomiskt värde "Att lönsamheten är så låg beror delvis på att etapperna inte används fullt ut förrän systemet är färdigt"⁴. Genom att bygga snabbare skulle vi alltså öka värdet och snabbare skapa en bättre, redundant och mer hållbar infrastruktur.

Trafikverket påpekar i sitt förslag att det vore bättre att använda sig av en annan finansiering såsom lån för byggandet av nya stambanor. Detta "skulle underlätta hanteringen och samtidigt möjliggöra en snabbare utbyggnad och tidigare realisering av nyttoeffekter som ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet i järnvägssystemet."⁵ Swedtrain stödjer Trafikverkets förslag att de nya stambanorna bör finansieras och hanteras utanför Nationell plan. Genom att flytta ut stambanoprojektet, utan att ta bort de medel som finns, så får vi möjlighet att genomföra andra viktiga projekt som uppgraderingar och upprustningar av befintlig infrastruktur. Swedtrain vill dock påpeka att det under inga omständigheter får sätta stopp för detta viktiga projekt, att bygga nya stambanor. I så fall är det bättre att projektet tillsvidare tas inom Nationell plan.

¹ Sid 130 7.6.3. Samlad organisation och effektiv kostnadsstyrning

² Sid 131 7.6.5. Systemövergripande utbyggnadsanalys

³ Skanska. (2021). Hämtat från <https://www.skanska.se/4942d1/siteassets/om-skanska/press/nyheter/hoghastighetstag-rapport/nya-stambanor-innovation-omstart-sverige.pdf>

⁴ Sid 179 9.1.1. Samhällsekonomisk effektivitet

⁵ Sid 132 7.6.7. Finansiering

Swedtrain vänder sig mot Trafikverkets generella analys att nya stambanor inte skulle vara samhällsekonomiskt lönsamma. Nya stambanor är ett projekt och en investering som kommer påverka många generationer framåt. Vi måste våga vara modiga, se framåt och inte bara tänka kvartalsekonomi. Historiskt har vi gjort investeringar som varit ifrågasatta men som vi idag inte skulle vilja vara utan. Nu måste vi göra vårt för framtida generationer, inte minst för att dra vårt strå till stacken gällande snabba och klimatsmarta transporter.

Swedtrain föreslår att:

- Projektet i första hand finansieras på annat sätt för att öka takten i genomförandet och snabbare få nytta av investeringen. Detta genom att staten minskar sin amortering, genom nya lån, genom medfinansiering av privat sektor eller på annat sätt utanför Nationell plan. Vi vill dock vara tydliga med att det inte får stoppa, eller ytterligare försena detta för Sverige och klimatet viktiga projekt som måste genomföras.
- Hastigheten på byggandet ökas för att snabbare få ut nytta av investeringen.
- Projektet snarast läggs i en separat organisation, utanför Trafikverket, som får ansvar för att bygga nya stambanor. Detta ger organisationen möjlighet att arbeta på andra sätt och identifiera nya möjligheter - låt organisationen arbeta som en modern startup.

ERTMS – Så ökar vi kapaciteten på befintlig infrastruktur till en låg kostnad

Riksdagen har beslutat ”att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter”⁶ vilket också lyfts som det övergripande målet i Regeringens Digitaliseringsstrategi.⁷ Vi vill vara med och realisera det målet! Men med ett föråldrat och i huvudsak analogt signalsystem är det svårt. Vi behöver snarast och betydligt snabbare byta ut signalsystemet ATC till ERTMS för att möjliggöra innovation och högre kapacitet på befintlig anläggning.

Trafikverket skriver i förslaget till Nationell plan att ”I dagsläget har 10 procent av ställverken nått sin tekniska livslängd och redan till 2026 kommer en betydande del av den övriga signalanläggningen att ha passerat sin tekniska livslängd.”⁸ Samtidigt har vi tur att vi står inför ett generationsskifte där vi åtagit oss, i förordningen för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), att införa ERTMS på stomnätet senast 2030⁹.

⁶ Prop. 2011/12:1, utg. omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87

⁷ Regeringen. (den 16 november 2017). Regeringens skrivelse 2017/18:47 Hur Sverige blir bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter – en skrivelse om politikens inriktning. Hämtat från <https://www.regeringen.se/4ad143/contentassets/95f8ed6239b84d9d86702bcaeb391b7/hur-sverige-blir-bast-i-varlden-pa-att-anvanda-digitaliseringens-mojligheter--en-skrivelse-om-politikens-inriktning-skr>

⁸ Sid 137 7.9.1. Befintlig signalanläggning

⁹ Sid 137 7.9.2. ERTMS och EU

Trafikverket varnar i förslaget för att den föreslagna utbyggnaden inte är tekniskt optimal¹⁰ och "[...] att en extra ATC-åtgärd kan göra att kostnaden för ett styrområde blir 40 procent högre för att nå ett slutläge med ERTMS"¹¹ samtidigt som de skriver att "Redan idag är det billigare att bygga med ERTMS än med ATC [...]"¹² samt att ERTMS genererar "lägre livscykelkostnader än ATC ur ett infrastrukturperspektiv"¹³. En bra sammanfattning är att Trafikverket skriver att "Ett utdraget införande av ERTMS blir således dyrare ur ett livscykelperspektiv för signalsystemet, även om ERTMS förväntas bli allt billigare över tid."¹⁴ Trafikverket skriver även att bytet till ERTMS är samhällsekonomiskt effektivt.¹⁵

Det finns alltså inga ekonomiskt försvarbara anledningar till att avvakta och Trafikverket skriver själva att "Det finns inga realistiska alternativ till att införa tågskyddssystemet ERTMS"¹⁶. Samtidigt står vi inför den ständigt försenade planen med vilken ERTMS idag planeras "vara klart på hela det svenska järnvägsnätet under åren 2040–2045 och det svenska stomnätet har ett planerat införande kring år 2040."¹⁷ Alltså 10-15 år efter planen i TEN-T förordningen. Vi står nu i en värld som i hög takt blir digitaliserad, men med en järnväg som har ett digitalt signalsystem på stomnätet först om 18 år. Hur mycket har inte hänt de sista 18 åren med digitalisering och hur långt före kommer resten av världen vara om 18 år?

Förutom att det rent ekonomiskt blir billigare att fullt ut införa ERTMS i mycket högre hastighet så finns ytterligare ett starkt argument för att snabbt genomföra bytet i att vi till en relativt låg kostnad, redan idag, kommer öka kapaciteten. Med de framtida uppgraderingarna av mjukvaran så kommer detta kunna öka ännu mer, till exempel genom virtuellt ihopkopplade tåg som inte behöver mer än några meters säkerhetsavstånd.

Swedtrain stödjer Trafikverkets upprepade förslag "det bör utredas om det är möjligt för staten att medfinansiera ombordutrustning för ERTMS i fall där EU-bidrag har sökts men inte beviljats eller endast beviljas till någon del."¹⁸ Vi anser dock att vi behöver sluta utreda och istället börja verkställa. Swedtrain anser därför att Riksdagen omgående måste fatta beslut om att stödja fordonsägarna till att konvertera till ERTMS. Med ett sådant riksdagsbeslut kan regeringen ge Trafikverket i uppdrag att inrätta själva stödsystemet, vilket Trafikverket snabbt skulle kunna ha klart eftersom det redan finns förslag. Precis som Trafikverket skriver finns det "[...] ett stort antal fordon på terminaler och godsbangårdar samt arbetsfordon som är nödvändiga för järnvägssystemets funktion, men som har materiella värden som understiger kostnaden för en

¹⁰ Sid 8 Trafikverkets prioriteringar och förslag i sammanfattning

¹¹ Sid 139 7.9.7. Konsekvenser av ett försenat införande av ERTMS

¹² Sid 139 7.9.7. Konsekvenser av ett försenat införande av ERTMS

¹³ Sid 139 7.9.7. Konsekvenser av ett försenat införande av ERTMS

¹⁴ Sid 140 7.9.7. Konsekvenser av ett försenat införande av ERTMS

¹⁵ Sid 181 9.1.1. Samhällsekonomisk effektivitet

¹⁶ Sid 139 7.9.7. Konsekvenser av ett försenat införande av ERTMS

¹⁷ Sid 137 7.9.3. Införande av ERTMS i Sverige, tidplan och genomförande

¹⁸ Sid 138 7.9.4. Kostnader för införande av ERTMS och finansiering

fordonskonvertering.”¹⁹ Här behöver staten ställa upp med stöd från det offentliga. För som Trafikverket väl skriver ”En utebliven medfinansiering (eller motsvarande lösning) medför antingen en strukturrationalisering inom branschen, med utslagning av mindre aktörer, eller ett järnvägssystem som inte fullt ut tar tillvara den digitala utvecklingens möjligheter.”²⁰ Detta får dock inte försena införandet av ERTMS för att det ska utredas eller diskuteras. Nu måste vi gå från ord till handling, vi kan inte vänta 18 år.

Swedtrain föreslår att:

- ERTMS införs snabbare, minst dubbla hastigheten, med målet att åtminstone stomnätet ska vara klart absolut senast 2030.
- Det snabbt görs klart stora och sammanhållna områden, även i södra delen av landet. Som förslaget ser ut kommer vi behöva underhålla dubbla system och ha tillgång till dubbla kompetenser i många områden under minst 20 år. Det är inte en kostnadseffektiv väg framåt. Trafikverket måste få mer resurser till ERTMS. De är tydliga med att detta inte är en rimlig utrullning av digitaliseringen av svensk järnväg.
- Riksdagen beslutar att stödja fordonsägarna med medfinansiering när de inte fått hela eller något bidrag från EU. Men att färdigställandet av detta inte får försena utrullningen av ERTMS.

Teknik och digitalisering

Det finns mycket teknik som här och nu kan öka kapaciteten på befintlig anläggning. ERTMS som vi tidigare tagit upp specifikt är den enskilt viktigaste satsningen på ny teknik för att radikalt öka effektiviteten på vår nuvarande infrastruktur, dessutom till en relativt låg kostnad. ERTMS är en grund för digitalisering av vår infrastruktur, men det finns mer att göra.

Svensk järnväg är ett gemensamt ekosystem där vi delar på infrastrukturen. Då är det viktigt att alla parter är med och bidrar till att vårda den infrastruktur som finns. En viktig del i detta är att digitalisera och utrusta fordonen med sensorer för att organiserat mäta och återkoppla hur såväl infrastruktur som de rullande fordonen mår. Denna data ska vara tillgänglig för alla instanser som kan förbättra och effektivisera delarna i järnvägssystemet. Bland Swedtrains medlemmar finns många aktörer som tillhandahåller sensorlösningar med vilka man kan öka kapacitet och robusthet i systemen. Här finns såväl de största företagen som nya startups. Ett exempel är en medlem som samlar in data från Trafikverkets mätstationer i banan, data som oftast inte används förutom om de når larmnivåer. Med detta analyserar man hjulen med AI och gör prediktioner av hur långt de har kvar innan de förebyggande behöver underhållas. Detta har för en godsoperatör till exempel minskat mängden stopp i spår med 90% vilket ökar tillgängligheten på spåren för alla aktörer. Ett annat företag använder sig av sensorer som sitter fast på vagnarna och mäter hur tåget rör sig för att analysera uppkomsten av hjulplattor, något som riskerar att slå sönder infrastrukturen. På samma

¹⁹ Sid 138 7.9.4. Kostnader för införande av ERTMS och finansiering

²⁰ Sid 138-139 7.9.4. Kostnader för införande av ERTMS och finansiering

sätt går det att sätta sensorer på tågen för att mäta när kontaktledningar eller andra delar i infrastrukturen håller på att gå sönder.

Ytterligare exempel på innovationer är hur modernare växlar mycket snabbare kan slå om och därmed minska väntetider och öka kapaciteten i spåren. Andra tekniska lösningar som radikalt förbättrar tillgängligheten och effektiviteten i systemet är insamlingen och bearbetning av fordons driftdata. Detta kan genom algoritmer och artificiell intelligens aggregera, strukturera och visualisera information på ett sätt som skapar kraftfullt beslutsunderlag för både fordons- och infrastrukturägare vilket gagnar hela svenska järnvägssystemet.

Ett annat exempel är hur vi med hjälp av krav på digitala automatkoppel på godsvagnar, vilket vi är medvetna om är utanför nationell plan men dock viktigt, kan vi rädda liv varje år och öka kapaciteten. Detta räddar liv när vi minskar mängden personer som är i spår och kopplar ihop tåg som rör sig. Det ökar dessutom kapaciteten i nuvarande system när vi minskar tiden det tar att koppla ihop tågen. Detta är alltså ett viktigt bidrag till att digitalisera järnvägen, möjliggöra kortare avstånd mellan tåg och på sikt införa förarlösa tåg. Därför är det viktigt att detta snarast tas vidare inom Trafikverket.

Alla dessa exempel är relativt små investeringar, men som tillsammans ger exempel på hur vi snabbt kan öka kapaciteten motsvarande många kilometer nybyggd räls. Att investera i ny teknik och ställa krav på att använda och dela data är alltså förutsättningar för att öka kapaciteten på befintlig infrastruktur under tiden vi väntar på att få nya banor som kommer öka kapaciteten radikalt på lång sikt. Swedtrain anser därför att Trafikverket måste ges i uppdrag att ännu mer fokusera på ny teknik och digitalisering av det svenska järnvägsnätet. De behöver lyssna på vad som finns och komma med konkreta förslag på hur vi genom att implementera ny teknik kan öka kapaciteten på befintlig anläggning. Därför anser Swedtrain att det är viktigt att Trafikverket har tillgång till en pott som ska användas till att snabbt agera på förslag och teknik som dyker upp som snabbt kan möjliggöra stora förändringar. Dessutom behöver Trafikverket bli modigare i sina upphandlingar, våga arbeta med mer funktions- och innovationsupphandling.

Swedtrain föreslår:

- Ge Trafikverket i uppdrag och en pott att omgående samt löpande investera i teknik och lösningar som ökar kapaciteten i nuvarande järnvägsanläggning.
- Ställ krav på införandet av sensorer för alla tåg som trafikerar det statliga nätet, vilka ska dela data, samt att Trafikverket på motsvarande sätt samlar och delar data.

Utveckla det vi har

Precis som Trafikverket i olika delar av förslaget skriver är det viktigt att underhålla den infrastruktur vi redan har, men det är minst lika viktigt att utveckla den. För precis som Trafikverket skriver "Mer resurser till att underhålla järnvägen minskar långsiktiga underhålls- och reinvesteringskostnader, eftersom det är billigare att underhålla i tid,



och minskar risken för störningar och hastighetsnedsättningar.”²¹ Trafikverket skriver att det vore samhällsekonomiskt lönsamt att öka anslagen till vidmakthållande av järnväg mer än vad det finns utrymme för i förslaget till Nationell plan.²² Vi känner stor oro för Trafikverkets formulering ”Men ökningen av medel till vidmakthållande är ändå inte riktigt i nivå med behoven. Det medför, på delar av anläggningen, att komponenter inte kan bytas ut i önskvärd takt och ersättas av mer livslängdsförlängande åtgärder. Det innebär en risk för fler störningar i trafiken.”²³ De skriver även ”För banor för dagliga resor och arbetspendling och övriga för näringslivet viktiga banor kan det förekomma temporära hastighets- eller bärighetsnedsättningar.”²⁴ Det är inte rimligt att ett land som Sverige, med låg statsskuld, tillåter att infrastrukturen förfaller och inte underhåller, vilket är det som långsiktigt är mest kostnadseffektivt. Här krävs akuta åtgärder, låt oss Rusta upp Sverige!

Samtidigt ska vi inte nöja oss med att bara rusta upp, vi ska också passa på att göra den där lilla extra investeringen för att ta vår infrastruktur till nästa nivå. Låt oss utveckla vår infrastruktur till en smartare och modernare infrastruktur för framtida generationers skull.

Även om en stor andel av investeringsbudgeten utgörs av järnvägssatsningar, så är det inte alls bra att många av de viktiga satsningarna ligger sent i planperioden. I förslaget läggs de dessutom ännu senare än i förra planen. Eftersom avsatt ram inte räcker till en snabb upprustning av järnvägar samt en rejäl och fokuserad utbyggnad av järnvägens kapacitet sprids resurserna tunt över flera objekt med resultatet att underhållsskulden ökar. Det krävs större satsningar som sker tidigare i plan, inklusive att Trafikverket får tillgång till medlen tidigare i perioden.

Swedtrain föreslår:

- Rusta upp Sverige – Gör historiska satsningar för att rusta upp den svenska underhållsskulden i högre takt än vad som föreslås i förslaget till nationell plan. Genom att tillåta en ökad statsskuld kan vi ta tillbaka det vi förlorat och långsiktigt få en bättre ekonomi.
- Samtidigt som vi rustar upp, passa på att utveckla genom att satsa det där lilla extra.
- Genomför mer av satsningarna tidigare i processen och ge Trafikverket tillgång till medlen tidigare.

Satsa på forskning och innovation

Vi tycker att det är bra och viktigt att Trafikverket tar upp vikten av forskning och innovation. Forskning och innovation kan öka Sveriges attraktionskraft för

²¹ Sid 13 Vi rustar upp järnvägen

²² Sid 17 Samhällsekonomisk effektivitet

²³ Sid 23 1.2.2. Ökat behov och ökade medel till vidmakthållande

²⁴ Sid 86 6.2.1. Prioriteringsprinciper

internationella företag att lägga utveckling och tillverkning här. Dessutom bidrar det inte minst till fortsatt utveckling.

Vi tycker att de prioriterade områdena är kloka, även om vi tydligare skulle önska att det lyfts fram att järnvägen är det enskilt viktigaste för att kunna uppnå det prioriterade området "ett framtida transportsystem utan påverkan på klimat, miljö och natur"²⁵

Vi ser däremot stora utmaningar kring finansieringen. I förslaget har "[...] ramen för forskning och innovation om vidmakthållande fördelats med utgångspunkt i de tilldelade ramarna för vidmakthållande väg respektive järnväg i infrastrukturpropositionen" och inte på den totala budgeten. Med de stora satsningar som ska göras på järnväg blir det extra viktigt att finansiera forskning inom järnväg. Därför föreslår Swedtrain att budgeten omprioriteras baserat på total budget.

Swedtrain föreslår att:

- Ramarna för forskning och innovation omfördelas mellan väg och järnväg för att motsvara de totala satsningar som ska göras och inte bara vidmakthållande.
- Trafikverket får i uppdrag att tydligare prioritera forskning och innovation kopplat till järnväg och överflyttning från väg till järnväg.

En värld i förändring

En möjlig förändring efter den pågående pandemin är minskad urbanisering, där folk bosätter sig på andra platser än där arbetsgivaren finns för att vi lärt oss att arbeta mer digitalt. Detta, tillsammans med den pågående så kallade nyindustrialiseringen i norr, kommer skapa ett större behov av effektiva transporter över hela landet i framtiden då dessa personer regelbundet kommer behöva träffa sina kollegor fysiskt. Med nya stambanor, Norrbottenbanan och annan teknik som effektiviserar järnvägen skapar vi större flexibilitet för alla att välja var man vill bo. Däremot kommer det, precis som Trafikverket skriver vad gäller de historiska jämförelserna²⁶, inte bli så att de digitala mötena dödar de fysiska mötena, det märktes inte minst när det var en lugnare period i pandemin att människor vill träffas.

Resor med tåg skapar även produktivitetsvinster för samhället som vi upplever att Trafikverket inte tillräckligt tar hänsyn till. Under en tågresor kan restiden användas effektivt med arbete. Trafikverket skriver i sitt förslag att "restid ombord på tåg är bekvämare eller mer produktiv än motsvarande restid som bilförare"²⁷ men det är alltså inte bara för individen detta är positivt utan även för samhället när det bidrar till att samma tid används dubbelt, för arbete och resa, jämfört med bilresa där all tid går till resan eller inrikesflyg där den lilla tillgängliga arbetstiden blir splittrad och mycket tid går till väntan och uppstart.

²⁵ Sid 66 5.1. Prioriterade forsknings- och innovationsområden

²⁶ Sid 47 2.1.2. Prognoser för personresandet

²⁷ Sid 191, 9.6.2. Osäkerheter i investeringskostnad, trafik tillväxt, godsprognos och tidsvärderingar



Kompetensbrist risk för höga ambitioner

Det råder en kompetensbrist gällande medarbetare på i stort sett alla nivåer inom svensk järnväg. De initiativ kring kompetensförsörjning i järnvägsbranschen som hittills tagits av regering, myndigheter och andra intressenter är inte tillräckliga.

Därför vill Swedtrain fästa regeringens uppmärksamhet på de tydliga varningssignaler som kommer från Trafikverket. Trafikverket skriver att man har behov av en marknad med kapacitet och förmåga att genomföra alla planerade åtgärder som svarar mot framtida behov. Trafikverket skriver även att resurs- och kompetensbrist inom anläggningsmarknaden riskerar att leda till ökade kostnader, till att planerade åtgärder inte kan genomföras samt till att transportsystemet inte kan ställas om i den snabba takt som krävs för att nå klimatmål och mål för ett hållbart samhälle.

Branschens kompetensförsörjning är vital och den kommer därmed att påverka Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 i en svåröverblickbar omfattning. Därför bör frågan om kompetensförsörjningen lyftas in som en del den nationella planen.

Swedtrains önskemål är att det i planen sätts fokus på järnvägens kompetensförsörjning i utbildningssystemet och att det uttalas mål om att stärka kompetensförsörjningen med riktade utbildningsinsatser.

Swedtrain föreslår att:

- Järnvägens kompetensförsörjning lyfts mer och att fokus läggs på att stärka kompetensförsörjningen med riktade utbildningsinsatser.