

2022-02-28

Infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

**Remissvar**  
**Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033**  
**Dnr: I2021/02884**

*Tågföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen med cirka 70 medlemmar som har närmare 17.000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer. Tågföretagen ingår i förbundsgruppen Almega, som är en medlemsorganisation inom Föreningen Svenskt Näringsliv.*

## 1. Sammanfattning

***En ny modell för utveckling av infrastrukturen*** – Tågföretagen inleder remissvaret avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 med en motivering till varför Sverige behöver en helt ny modell för utveckling av infrastrukturen med fokus på genomförande, med förebilden Öresundsbrokonsortiet. **[Se avsnitt 2.1]**

***Ramarna för den nationella planen*** – Trafikverkets förslag till nationell plan 2022–2033 begränsas av de strikta direktiven från regeringen. Givet den begränsade ramen är det dock i stort rimliga prioriteringar som Trafikverket lagt fast. I stora drag ställer sig Tågföretagen positiva till Trafikverkets förslag. Men dessvärre är det – trots den omfattande finansiella ramen – för lite och för långsamt. **[Se avsnitt 2.2]**

***Hälften till järnväg*** – Samtidigt som ca 50 procent av planens totala ram går till järnvägen så är det välkommet att drygt 80 procent av investeringarna i planen är järnvägsinvesteringar. Den såväl enkla som rimliga förklaringen till det är att järnvägen har varit kraftigt eftersatt i över 40 år. **[Se avsnitt 2.3]**

***Baktung plan*** – Även om en större andel av investeringsbudgeten utgörs av järnvägssatsningar, så är det inte alls bra att många av de viktiga satsningarna ligger sent i

planperioden. Nu är dessutom förslaget att de läggs ännu senare än i förra planen. Möjligen finns det en pedagogisk effekt i detta – planförslaget andas en kraftigt ökad effekt för Sveriges utveckling om mer medel tillförs, genom alternativ finansiering eller ytterligare anslag. Dessutom – eftersom avsatt ram inte räcker till en snabb upprustning av vägar och järnvägar samt en rejäl och fokuserad utbyggnad av järnvägens kapacitet sprids resurserna tunt över flera objekt med resultatet att underhållsskulden ökar. Alla större satsningar blir evighetsmaskiner, där effekterna inte kan räknas hem tillräckligt snabbt. Tågföretagen konstaterar att den nuvarande modellen för infrastrukturplanering måste anses ha nått vägs ände. Redan i dagsläget är det så fullt i systemet att punktlighetsmålen blir svåra att uppnå. Ett kortsiktigt konkret förslag från Tågföretagens sida är införa en punktlighetspott som, likt näringslivspotten, skulle finansiera enklare trimningsåtgärder framtagna i samråd för ökad punktlighet. [Se avsnitt 2.1 och 2.3]

***Utsläppen från transportsektorn och transporteffektivitet*** – Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp av klimatgaser och prognoserna pekar mot en fortsatt snabb utveckling av transportarbetet. Utsläppen måste minska i snabb takt, vilket förutsätter ett transportsmart förhållningssätt, där gods flyttas över från väg till järnväg och sjöfart. Vi sätter frågetecken kring om planen lever upp till de krav på måluppfyllnad som ställs. [Se avsnitt 2.4]

***Finansiering med banavgifter*** – Den av regeringen aviserade Norrlandssatsningen finns med men ligger ”över kant”, dvs efter 2033, och föreslås finansieras med lån som återbetalas via banavgifter. Finansiering genom lånefinansiering är visserligen ett sätt att påskynda genomförandet. Men om tågföretag och transportköpare därmed belastas med höjda banavgifter motverkas syftet att öka konkurrenskraften. [Se avsnitt 3]

***Infrastrukturskulden*** – Trafikverket betonar återkommande hur eftersatt underhållet är på vägsidan, när underhållet på järnväg är ännu mer eftersatt och har stora negativa systemeffekter, som i sig inte märks lika tydligt på vägsidan. Trots ökningen kommer underhållsskulden för järnväg att öka under planperioden till närmare 60 miljarder kronor. Det håller inte. Och trots en rejäl ökning av anslagsramen sedan föregående planperiod motsvarar de anslagna medlen fortfarande inte mer än cirka 1 procent av BNP, dvs ungefär samma nivå som gällt sedan slutet av 1970-talet – och som visat sig vara otillräcklig. Sverige bör hitta tillbaka till en nivå där storleksordningen 2-2,5 procent av BNP avsätts till investeringar i infrastruktur. Förutsättningarna är idag goda för att möta utmaningarna med de eftersatta infrastruktursatsningarna. Statens finanser är starka, med en statskund som hör till de lägsta i Europa. [Se avsnitt 3.1]

***Södra och Västra stambanan förblir vår pulsåder under årtionden framöver*** – Med rådande planförslag förblir Södra och Västra stambanan vår pulsåder i södra delen av landet i ytterligare 20-30 år. Till följd av de ökande trafikvolymerna blir kapacitetshöjande satsningar på dessa stambanor akuta de närmaste åren. [Se avsnitt 4.1]

***Nya stambanor för höghastighetståg*** – Att stora kostnadsreduceringar – minst 65 miljarder kronor – kan göras i utbyggnaden av nya stambanor är väl känt och numera bekräftat av Trafikverket. Totalkostnaden minskar då till 260 mdr. Det finns dock här en risk att ”snålheten bedrar visheten” och att besparingar resulterar i högre livscykelkostnader, längre restider och sämre punktlighet. Begränsningarna i direktiven innebär att det blir en etappvis och långsam utbyggnad som pågår till 2045. I dessa tider med hög befolkningsökning är de direkta riskerna påtagliga om projektiden tillåts sträcka sig över tiotals år. [Se avsnitt 4.2]

**Optimera leveransen med en sammanhållen underhållsplan** – Enligt regeringens direktiv ska Trafikverket redovisa en sammanhållen underhållsplan, som ska omfatta minst fyra år och den ska löpande uppdateras. Tåg företagen understryker behovet av att underhållsplanen är långsiktig och omfattar minst samma tidsrymd som den 12-åriga planperioden. Därmed skulle underhållsplanen skapa förutsättningar att eliminera det eftersläpande underhållet och leda till en total avbetalning av underhållsskulden återställande av järnvägsnätet till den nivå det är konstruerat för vad gäller hastighet, bärighet och kapacitet. [Se avsnitt 4.3]

**Näringslivets transportbehov** – Effektiva, tillförlitliga, hållbara och kapacitetsstarka godstransporter är en högt prioriterad fråga för regeringen och ambitionen från godstransportstrategin 2018 får dessvärre inte genomslag i plandokumentet, vilket torde varit avsikten vid dess framtagande. Det är uppenbart inte framåtlutat när de stora industriinvesteringar som planeras exempelvis i norra Sverige inte kan matchas av infrastruktursatsningar. Godståg upp till 740 meter och en näringslivspott om 1,2 miljarder under 12 år är välkommet men otillräckligt för näringslivets transporter. Vi föreslår en fördubbling av medelstillelningen till näringslivspotten, till 2,4 miljarder kronor. [Se avsnitt 4.4]

**Betydelsen av järnvägens sidosystem** – Ett antal begränsade satsningar i järnvägens sidosystem är nödvändiga för att möjliggöra mer effektiv överflyttning av transporter till järnvägen. [Se avsnitt 4.5]

**Äntligen ERTMS-ombordfinansiering** – Trafikverket har, både i planunderlagen och i det specifika regeringssuppdraget avseende ERTMS, tydligt förklarar problembilden kopplat till ERTMS-införandet. Utrullningen av systemet skjuts nu upp med 5–10 år. Utrullningsplanen har ett sansat format. Trafikverket bekräftar svårigheten för fordonsägare att klara investeringen i ombordutrustning. Det är välkommet att Trafikverket föreslår – liksom i planförslaget 2017 – att statens ansvar att medfinansiera ombordutrustning för ERTMS bör utredas. [Se avsnitt 4.6]

**Effekthemtagning** – Idag är det närapå fullbelagt på Sveriges större järnvägsstråk, vilket Trafikverket konstaterat återkommande. Färdigställande av påbörjade objekt är kritiskt för effekthemtagning. Trafikverket antyder visserligen att det finns brister prognos- och kalkylmodellerna. Men helhetsintrycket är att myndigheten gärna framhåller att planens framtidsorienterade perspektiv, med stora satsningar på järnväg, är felaktigt utifrån vad som skulle vara samhällsekonomiskt mest motiverat. Trafikverket fick mycket kritik i remissrundan avseende inriktningsunderlaget. I korthet är Trafikverkets svar att kritikerna inte förstår storheterna, eftersom vägtrafiken redan anses vara så dominerande. Myndigheten menar att transporteffektivitet, överflyttning av godstransporter och ökad kollektivtrafik, i kombination med annan klimatsmart mobilitet, endast kan bidra med krusningar på ytan. Tåg företagen anser att Trafikverket gjort en felaktig bedömning och att transporteffektivitet har stor potential även inom infrastrukturplaneringen. Potentialen framgår tydligt av Trafikverkets egen rapport ”Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter” och den måste fångas upp. [Se avsnitt 4.9]

**250 km/h på utvalda banor** – Tåg företagen välkomnar att det första steget till en uppgradering till 250 km/h på utvalda banor tas under planperioden. Det är dock av största vikt att eventuella kapacitetsbrister till följd av större hastighetsskillnader matchas av

erforderliga kapacitetsinvesteringar, så att övriga tågslag inte drabbas av färre tåglägen eller längre körtider. [Se avsnitt 5.1]

## 2. Generella utgångspunkter

### 2.1 En ny modell för utveckling av den svenska infrastrukturen är nödvändig

Vi konstaterar att Trafikverkets förslag bör kompletteras med att Sverige får en transportvision och en övergripande systematik för transporteffektivitet, näringspolitik och konkurrenskraft med de nödvändiga internationella kopplingarna. En långsiktig samhälls- och näringspolitisk vision för transportsystemet skulle ge svar på många frågor och stödja utvecklingen av landets infrastruktur. Vi nödgas dessvärre konstatera att en sådan vision saknas idag.

Sverige står inför flera stora utmaningar. En sliten och underdimensionerad infrastruktur inom både transport och energiförsörjning, en snabbt växande och åldrande befolkning samt inte minst en angelägen klimatomställning. Läget är kritiskt – vi kan inte vänta mer med att skapa en infrastruktur som möter näringslivets konkurrenskraft. Tempo i genomförande måste få högsta prioritet.

Och samtidigt är förutsättningarna goda för att möta dessa utmaningar. Statens finanser är starka, med en statsskuld som hör till de lägsta i Europa. Likaså ser näringslivet positivt på framtiden. Industrin har tagit på sig ledartröjan i klimatomställningen. I Norrland kommer det närmaste decenniet över 1.000 miljarder att investeras i grön batteri- och stålproduktion och andra framtidsinvesteringar. Även i Svealand och Götaland kommer investeringar i samma härad att göras. Gemensamt för många av dessa investeringar är att de är beroende av tillgång till energi och effektiva framtidssäkrade transporter.

För att säkra tillgången till kompetens behöver arbetsmarknadsregionerna förstöras. Råvaror måste kunna transporteras till produktionsanläggningarna och de färdiga produkterna vidare till kunderna. Utan export och import stannar Sverige och hela landet kräver hög tillgänglighet. Transportflödena i nord-sydlig riktning går via Göteborgs hamn eller Öresundsbron.

**Över 40 år av underinvesteringar** i Sveriges transportinfrastruktur har dock satt sina spår. Både vägar och järnvägar är slitna och dras med stora underhållsskulder. En stor del av järnvägsnätet är dessutom fyllt till bristningsgränsen. För att kunna ta nästa steg på kapacitetstrappan står vi nu inför ett läge där stora investeringar behöver göras längs hela stråk.

Tyvärn möter inte förslaget till nationell plan 2022-2033 dessa behov särskilt bra. Den av regeringen föreslagna och av riksdagen beslutade finansiella ramen räcker helt enkelt inte till för att möta samhällets och näringslivets stora behov. Eftersom avsatt ram inte räcker till en snabb upprustning av vägar och järnvägar samt en rejäl och fokuserad utbyggnad av järnvägens kapacitet sprids resurserna tunt över flera objekt med resultatet att underhållsskulden ökar. Alla större satsningar blir evighetsmaskiner, där effekterna inte kan räknas hem tillräckligt snabbt. Tågforetagen konstaterar att den nuvarande modellen för infrastrukturplanering måste anses ha nått vägs ände.

Det är varken effektivt eller ändamålsenligt att stora svenska infrastrukturprojekt ska behöva ta 30-40 år eller mer att genomföra. Det är redan en realitet för exempelvis Västkustbanan och ser planeringsmässigt ut att bli det även för Nya Ostkustbanan, Norrbottenbanan, de nya stambanorna för höghastighetståg och det nödvändiga införandet av signalsystemet ERTMS. Och de angelägna projekten ny fast Öresundsförbindelse, uppgraderad förbindelse Oslo-Stockholm och fyrspåret från Alingsås för att säkra kapaciteten till Göteborgs hamn kommer enligt nuvarande planering inte ens att vara påbörjade 2033.

Med nuvarande finansieringsmodell och arbetssätt kommer transportinfrastrukturen – och i värsta fall även elförsörjningen – att vara på plats tio år efter att de stora industriinvesteringar – som pågår just nu – är på plats. Sammantaget påverkar detta Sveriges konkurrenskraft negativt.

Sverige och svensk ekonomi kan bättre än så här. Det handlar om allas vår framtid men också om den svenska konkurrenskraften sett i morgondagens ljus. Sverige behöver ett infrastrukturlyft där vi under de närmaste ett till två decennierna tar igen gamla försyndelser och lägger en solid grund för framtida tillväxt och välbefinnande. Ett konkret sätt att göra det skulle kunna vara att tillämpa ”**Öresundsbromodellen**” för de större infrastrukturprojekten. Ge varje projekt en skräddarsydd självständig projektorganisation och en egen finansiering fristående från den anslagsfinansierade nationella planen. För att förkorta genomförandetiden är det även angeläget att tillståndsprocesserna förkortas och att industrialiserade byggtekniker tillämpas i största möjliga omfattning. På detta sätt kan tempo i genomförande säkerställas.

Trafiken på järnväg har ökat kraftigt över åren utan att infrastrukturen byggts ut eller underhållits i motsvarande grad. Under de senaste 25 åren har persontransporterna ökat med över 100 procent och godstrafiken ökat med 20 procent. Resultat är ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och stor störningskänslighet.

Det kommer under överskådlig tid fortsätta att vara järnvägen som är yteffektivast, energisnålast och klimatsmartast och det långsiktigt hållbaraste transportslaget. Sverige har hög grad av elektrifiering av järnvägsnätet som drivs med miljövänliga elenergi källor. Det är självfallet önskvärt med en elektrifiering även av vägtrafiken, men sådana ambitioner borde varken stå emot satsningar i järnvägssystemet eller hindra en ökad multimodalitet och transporteffektivitet. Järnvägssystemet levererar fossilfritt redan idag och allt annat lika så kommer järnvägen rent fysikaliskt alltid vara 3-6 gånger mer energieffektiv än vägtransporter.

Vi får erinra om att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar under planperioden, kanske redan 2028, och vi står utan en transportplan som adresserar de ändrade och ökande transportflödena som följer av detta, inte minst på järnväg. Perspektiv på utvecklingen och visionsarbetet på EU-nivån kopplat till EU:s stamnätsskorridorer, inklusive förlängningen av Scanmed-korridoren till Narvik, lyser mer eller mindre med sin frånvaro i planförslaget. Förutsättningar för att svara upp mot EU:s målbild om fördubbling av järnvägstrafik de kommande årtiondena återspeglas inte. Vi saknar också av konkreta planer för att utveckla förutsättningarna för en andra fast Öresundsförbindelse och ny godsbangård syd – framtidssäkrad för 1050 m långa tåg.

Vi erinrar i sammanhanget även om att EU:s ”Action Plan” som presenterades den 14 december 2021 och den pågående revideringen av TEN-T-förordningen innefattar långt gångna planer på snabbare transporter med järnväg inom Europa. Avsaknaden av det gränsöverskridande nordiska och europeiska perspektivet i planförslaget måste åtgärdas.

Möjligheterna till kompletterande finansiering från EU-nivån måste tas om hand i större utsträckning.

Tågforetagens konkreta förslag är följande: Placera större projekt – med en total kostnad överstigande 10 miljarder kronor – i en skräddarsydd självständig projektorganisation och, i enlighet med eget Trafikverkets förslag, dvs en separat finansiering fristående från den anslagsfinansierade nationella planen. Varje projekt bör utifrån sina egna meriter analyseras utifrån möjligheterna till extern statlig finansiering (utanför anslagsramen), kompletterande EU-finansiering samt om det har potential för privat finansiering på kommersiella grunder.

## ***2.2 Ramarna för den nationella planen***

Trafikverkets förslag till nationell plan 2022–2033 begränsas av de strikta direktiven från regeringen. Fördelningen mellan vidmakthållande och investeringar är fastlagd redan i direktiven, där nästan hälften av anslagsramen på nästan 800 mdr går till underhållet av vägar och järnvägar. Den viktigaste inskränkningen på investeringssidan är att ”lagt kort ligger”, dvs nu gällande nationell plan ska fullföljas. Det innebär att väg- och järnvägssatsningar, som funnits med sedan planen med början 2018 – och i flera fall ännu längre tillbaka, ska ligga kvar. En avgörande disposition är att drygt 100 mdr ska allokeras för stambanor under planperioden samt att Norrbotniabanan Skellefteå – Luleå ska påbörjas.

Givet den begränsade ramen är det dock i stort rimliga prioriteringar som Trafikverket lagt fast. Det råder dock ingen tvekan om att det på olika sätt finns motstående behov. Den nationella planen är på detta sätt tydligt underfinansierad och mer medel behöver tillföras, exempelvis genom alternativ finansiering av större objekt som de nya stambanorna.

I stort ställer sig Tågforetagerna positiva till Trafikverkets förslag. Men dessvärre är det – trots den omfattande finansiella ramen – för lite och för långsamt.

## ***2.3 Baktung plan***

Läget är nu kritiskt – vi kan inte vänta mer med att skapa en infrastruktur som möter näringslivets konkurrenskraft. Tempo i genomförande måste få högsta prioritet.

Samtidigt som ca 50 procent av planens totala ram går till järnvägen så är det välkommet att drygt 80 procent av investeringarna i planen är järnvägsinvesteringar. Den såväl enkla som rimliga förklaringen till det är att järnvägen har varit svårt eftersatt i över 40 år. Nära hälften av investeringsmedlen utgörs av de tre första etapperna av nya stambanor för höghastighetståg och en fjärdedel av järnvägstekniksystem, bland annat kraftförsörjningsåtgärder, trafikledningssystem och signalsystemet ERTMS. Även om en större andel av investeringsbudgeten utgörs av järnvägssatsningar, så är det inte alls bra att många av de viktiga satsningarna ligger sent i planperioden. Nu är dessutom förslaget att de läggs ännu senare än i förra planen.

Dock finns det en pedagogisk effekt i detta – planförslaget andas en kraftigt ökad effekt för Sveriges utveckling om mer medel tillförs, genom alternativ finansiering eller ytterligare anslag.

Den av regeringen aviserade Norrlandssatsningen finns med men ligger ”över kant”, dvs efter 2033, och föreslås finansieras med lån med återbetalning via banavgifter. Detaljerna i ett

sådant upplägg är kritiska för tågoperatörerna men har ännu inte lagts fast. Att finansiera infrastrukturåtgärder som ökar Sveriges konkurrenskraft genom exempelvis lånefinansiering är visserligen ett sätt att påskynda genomförandet. Men om tåg företag och transportköpare därmed belastas med höjda banavgifter motverkas syftet att öka konkurrenskraften.

Med Trafikverkets förslag planeras nästan hela den norra delen av Norrbottenbanan in efter 2033. Det är uppenbart inte framåtlutat när de stora industriinvesteringar som aviserats kommer att vara klara minst tio år innan adekvat järnvägsinfrastruktur är på plats. Botniska Korridoren har tydligt visat att genom rätt investeringar i infrastruktur så skapas radikalt ändrade förutsättningar för kostnadseffektiva och hållbara långväga transporter genom överflyttning från lastbil till järnväg och sjöfart. Se rapporten ”Botniska korridoren minskar kostnaderna för långväga godstransporter – Analys av tre transportrutter”. I och med utbyggnaden av Ostkustbanan och Fehmarn Bältförbindelsen, sammantaget med ökade kostnader på vägsidan, så blir järnvägslösningar från norra Sverige och söderut mer kostnadseffektiva än väglösningar med så mycket som 30-40 procent.

Även satsningarna i de södra delarna av ostkustbanan skjuts framåt och drabbas av den strikta fördelningen enligt direktiven.

Ett konkret förslag från Tåg företagens sida är införa en punktlighetspott som på kortare sikt, likt näringslivspotten, skulle finansiera enklare trimningsåtgärder – exempelvis stängsling – framtagna i ett samråd för ökad punktlighet. Även inom TTT har förslaget om en ”punktlighetspott” lyfts, dvs en pott att använda för punktlighetsfrämjande insatser för att snabba upp åtgärder kopplade till t.ex. obehöriga i spår, balisfel, hastighetsnedsättningar etc. Förslaget har bedömts positivt av styrelsen för JBS.

#### ***2.4 Utsläppen från transportsektorn***

Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp av klimatgaser och prognoserna pekar mot en fortsatt snabb utveckling av transporter. Utsläppen måste minska i snabb takt, vilket förutsätter ett transportsmart förhållningssätt, där gods flyttas över från väg till järnväg och sjöfart. Transporteffektivitet som koncept och målbidragande faktor är inte tillräckligt utvecklat. Olika enheter inom Trafikverket har varierande tilltro till potentialen i transporteffektiviteten.

Att utsläppen från transportsektorn måste minska betydligt snabbare än hittills för att klara klimatmålen är också regeringens egen bedömning. Det uttalade målet är att Sverige ska vara ett föregångsland i miljö- och klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärds länder. Med den nationella planen 2022-2033 får ambitionerna substans genom omfattande infrastruktursatsningar, men för ökad måluppfyllelse till 2030 behövs ännu mer kraftfulla infrastruktursatsningar i närtid. I det perspektivet riskerar den – på papperet – höga prioriteringen av klimatagendan, med delmålet att flytta transportarbete från väg till järnväg, att inte på kort sikt leda till politiskt önskade effekter.

Det är förvånande med tanke på förväntningarna på transportsektorns bidrag till fossilfrihet som kommer till uttryck inte minst genom sektors klimatlagen från 2018 och uppföljningen i Klimatpolitiska rådets årsrapporter.

Riksdagen har antagit målet att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom flyg) med minst 70 procent till 2030, jämfört med 2010. För att åstadkomma detta

krävs en kombination av åtgärder och styrmedel som främjar energieffektivisering och elektrifiering samt en ökad andel biodrivmedel. Även samhällsplanering och infrastrukturinvesteringar krävs för att stimulera medborgare och näringsliv att använda mindre miljöbelastande trafikslag.

Trafikverket argumenterar kategoriskt för en specifik väg mot lösningen av klimatfrågan, dvs satsningen på bränslebyte och elektrifiering av vägtrafiken, och avvisar alternativ. Transporteffektivitet avfärdas av Trafikverket som bidragande medel för att nå klimatmålen. Politik och allmänhet ges en skev bild av de faktiska möjligheter och vägval som finns i utvecklingen av transportsystemet.

### *Utsläpp från vägslitage, däckslitage och mikroplaster*

För närvarande saknas planer för minskning av utsläpp av mikroplaster – över 8000 ton kommer från vägtrafiken årligen – och utsläppen är troligtvis inte prissatta som externa kostnader i relevanta kalkyler fullt ut motsvarande dess skadeeffekter. Det saknas ett systemövergripande tänk kring dessa frågor även kopplat till att vägslitaget faktisk påverkar underhållsinsatserna under den nationella planen. Referenser till VTI:s regeringsuppdrag att kartlägga transportslagens externa kostnader saknas och vi saknar helt kopplingen mellan minskat vägslitage och utsläpp av mikroplaster från bildäck och det bidrag till minskning av dessa utsläpp som kan bli resultatet av en ökad användning av järnvägstransporter genom ökad transporteffektivitet.

### **2.5 Överflyttning av transportarbete**

Trafikverket underkänner 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. Det som underkänns inom persontransporter är kollektivtrafikens möjligheter att – på liknande sätt och som en del i en smart mobilitetskedja – i betydande omfattning överta personresemönster.

Klimatpolitiska rådet, och de centrala myndigheterna Energimyndigheten, Naturvårdsverket och landets alla länsstyrelser håller inte med Trafikverket. Tvärtom – omfattande kritik från dessa myndigheter framfördes i remissrundan avseende Trafikverkets inriktningsunderlag våren 2021. Flera av myndigheterna ansåg att Trafikverket borde göra mer för att bidra till ett transporteffektivt samhälle, exempelvis minskat resande med bil. I denna del sällade sig även VTI till kritikerna. Trafikverkets svar till alla kritiker återfinns i planförslagets avsnitt 9.6 – Känslighetsanalyser. I korthet är svaret från Trafikverket att kritikerna inte förstår storheterna – vägtrafiken är redan så dominerande att överflyttning, transporteffektivitet och kollektivtrafik endast kan bidra med krusningar på ytan.

Det förefaller som att delar av Trafikverket inte ser infrastrukturplaneringens betydelse för att bidra till förändrat beteende. Talespersoner för Trafikverket bedömer att det är rimligt att utgå från att vägtrafiken ska öka kommande årtionden och man konstaterar till och med att det har hänt att Trafikverket har släppt en eller annan rapport som gett intrycket av att det är lättare att minska trafiken än vad man haft fog för. Rådande läge ger intrycket av att Trafikverket tycks



tillämpa en försiktighetsprincip när det gäller infrastrukturplaneringens förutsättningar att bidra till förändrat beteende.

Som en kontrast till Trafikverkets perspektiv har Sveriges Åkeriföretag och Tågföretagen tagit fram ett manifest för att fånga den stora potentialen som ökad transporteffektivitet kan bidra med. Samverkan mellan trafikslagen vägtrafik och järnväg bygger på optimering av trafikslagen, både tillsammans och i kombination. Genom samverkan kan vi nå ökad transporteffektivitet, ökad tillgänglighet och stärka Sveriges konkurrenskraft samtidigt som vi bidrar till att nå klimatmålen. Myndigheten Trafikanalys konstaterade redan 2016 att ungefär 8 procent (28 miljoner ton) av inrikes gods transporteras på lastbil längre än 30 mil. Om man stöper om det till mängden tonkm, sker 38 procent av lastbilarnas transportarbete på avstånd som är längre än 30 mil och 17 procent är längre än 50 mil. Det innebär att om allt det långväga gods som idag går längre än 30 mil med lastbil skulle flyttas över till inrikes järnväg eller sjöfart, skulle lastbilarnas inrikes transportarbete minska med 38 procent. Exakt hur mycket av det långväga lastbilsgodset som i praktiken tillåter sig transporteras med järnväg är föremål för kontinuerlig analys och ingår i transportsektorns affärsutveckling, samtidigt behövs mer forskning inom området.

I den rapport som släpptes i slutet av 2021 om främjande av intermodala järnvägstransporter dras likaledes många intressanta slutsatser om potentialen för överflyttning, här ett axplock:

- ”Den kortsiktiga utvecklingen innebär att transportnäringen redan idag kan erbjuda varuägare och andra transportförmedlare en transporttjänst som är samhällsekonomiskt transporteffektiv och klimatneutral, det vill säga en omfattande elektrifiering av de långväga vägtransporterna blir inte kritisk för att nå klimatmålen.”
- ”Under år 2022 bedömer näringslivsaktörerna att en kombination av mobilitetspaket, chaufförsbrist, brist på lastbilar samt ökade drivmedelspriser kommer att återställa transportpriserna på den svenska marknaden, det vill säga mer eller mindre tillbaka till den nivå de låg på innan avregleringen av EU:s inre marknad. Analyserna visar att dessa åtgärder i kombination kan medföra en ”återflytt” av de volymer som förlorades av sjö- och järnvägen under perioden 2012-2015 motsvarande 4-5 miljarder tonkm.”
- ”Den kortsiktiga marknadspotentialen omfattar förändringarna på transportmarknaden och pågående förändringar i järnvägens produktionssystem med 6 miljarder tonkm. På sikt ökar marknadspotentialen för järnvägstransporter med upp till 2 miljarder tonkm, framför allt som följd av utbyggnaden genom Danmark (Fehmarn Bält). Järnvägen transportarbete ökar från 21 till 29 miljarder tonkm medan lastbilstrafikens minskar med upp till 6 miljarder tonkm.”

Den samlade effekten på kort sikt blir en ökning av godstransporterna på järnväg med i storleksordningen 60 procent, varav en stor del är överflyttning av transporter från väg. Till detta kommer dessutom den stora långsiktiga ökningen av godstransporterna på järnväg enligt Trafikverkets egen prognos.

Omfördelningen mellan trafikslagen som framgår av dessa slutsatser går stick i stäv med Trafikverkets planförslag. Att Trafikverket som myndighet avfärdar kritik från en lång rad viktiga remissinstanser och dessutom inte i planförslaget reflekterar sina egna avvikande bedömningar är inte bara uppseendeväckande. Det får stor betydelse för ett bibehållet status

quo att var och en som vill hitta stöd för sina argument i Trafikverkets alla underlag kan göra det.

Enligt Trafikverkets rapport ”Geografiska brister på systemnivå” råder kapacitetsbrist på stora delar av Sveriges järnvägsnät under stora delar av dygnet, inte minst i stambanetriangeln mellan våra tre största städer. Enkelt uttryckt: det är fullt på spåren. Infrastrukturen måste självfallet svara upp för att realisera de stora potentialer som nyss beskrivits.

### **3. Finansiering av utbyggnad av infrastruktur**

#### ***3.1 Infrastrukturskulden***

Trafikverket har tydliggjort vad vi får med nuvarande ramar för en anslagsbudget till transportinfrastrukturen, men för att möta samhällets och näringslivets behov krävs ett infrastrukturlyft med betydligt större resurser de kommande 10–20 åren. Sverige har råd med detta.

Riksgälden prognosticerar för närvarande överskottet i statens budgetsaldo för 2022 till hela 94 miljarder – en upprevidering med nära 30 miljarder jämfört med prognosen i maj 2021. För 2023 väntas enorma 107 miljarder kronor i överskott, plus uppskattade 30 miljarder i ofinansierade reformer. Det innebär att vår nytillträdde statsminister nu kan få återbäring på stabila statsfinanser som byggts upp under statsministerns tid på Finansdepartementet. Det är inte för sent att driva på för investeringen i ett infrastrukturlyft finansierat av kommande års prognosticerade överskott i Sveriges finanser, som möjliggörs genom att överskottsålet i statsbudgeten ändras till ett balansmål.

Trots en rejäl ökning av anslagsramen sedan föregående planperiod motsvarar de anslagna medlen fortfarande inte mer än cirka 1 procent av BNP, dvs ungefär samma nivå som gällt sedan slutet av 1970-talet – och som visat sig vara otillräcklig. Det är något under genomsnittet i OECD och kommer att medföra att svensk transportinfrastruktur fortsätter att försvagas. Inte minst järnvägen har varit underfinansierad och kommer fortsatt att vara det om inget görs. En solid transportinfrastrukturell bas är en förutsättning för fortsatt svensk tillväxt och ökad internationell konkurrenskraft. Under 50- och 60-talen investerade Sverige årligen i storleksordningen 2-2,5 procent av BNP i infrastruktur, huvuddelen av detta var vägar och järnvägar. Sverige bör hitta tillbaka till denna nivå för infrastrukturinvesteringar i konkurrenskraft.

Planförslaget erinrar om att Trafikverket har en tendens att låsa sig vid hur eftersatt underhållet är på vägsidan, när underhållet på järnväg är ännu mer eftersatt och har stora negativa systemeffekter, som inte märks lika tydligt på vägsidan. Trafikverkets retorik är inte balanserad i denna del.

Vi har nu – efter årtionden av eftersatta investeringar och underhåll – en infrastrukturskuld som uppgår till 45 miljarder kronor för järnväg och 25 miljarder för väg. Det är positivt att underhållssatsningarna ökar med totalt 40 miljarder kronor. Det räcker dock inte ens för att hålla jämna steg med de kraftiga kostnadsökningarna och den högre nivån på underhåll som krävs i en sliten anläggning som utnyttjas allt hårdare. Trots ökningen kommer underhållsskulden för järnväg därför att öka under planperioden till närmare 60 miljarder kronor. Trafikverket bör – som vi framhållit under avsnitt 4.3 – 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.

### ***3.2 EU:s system för finansiering av infrastruktur***

Den 14 december 2021 presenterade EU-kommissionen en ”Action Plan” för främjande av långväga och gränsöverskridande passagerartransporter. Det är inget mindre än radikalt skifte mot hållbara transporter som gäller och EU pekar med hela handen. EU vill kraftigt öka kapaciteten för höghastighetståg mellan storstadsregioner. Finansiellt stöd från Europeiska Investeringsbanken (EIB) – Green Rail Investment Platform – ska styras på ett sätt som ger incitament för utbyggnad av järnväg och fordonspark och komplettering av ”missing links”. Samtidigt lämnades ett färdigt förslag till reviderad TEN-T-förordning, som kommer medföra grundläggande förbättringar för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet. Vi ser att EU efter Glasgow-mötet i höstas nu leder vägen globalt genom ett ambitiöst åtgärds paket för effektiv och miljövänlig mobilitet som ska bidra till att klara EU:s klimatmål, inkluderande fördubbling av resandet med höghastighetståg fram till 2030 och tredubbling till 2050. Det är inget mindre än en storsatsning på Europas järnvägar som medlemsstaterna förväntas bidra till genom att ta EU:s finansiella muskler i anspråk.

Vi ser nu fram emot att Sverige tar ett tydligare grepp för att få finansiell återbäring från EU. Vi har under många år lyft behovet av att den svenska infrastrukturpolitiken måste blicka mer över landets gränser, i synnerhet söderut. Redan 2028 öppnar Fehmarn Bält-förbindelsen. Och den nyligen presenterade infrastrukturplanen kan dessvärre inte sägas adressera kommande transportflöden på ett adekvat sätt. Var finns analysen av de framtida gränsöverskridande transportflödena och de åtgärder i den svenska infrastrukturutvecklingen som svarar upp mot behoven som drivs av EU:s målbild och de redan planerade förbättrade förutsättningarna för tågtransporter till och från kontinenten? Vi talar här om behov som accentueras av de inhemska transporter som genereras av de tunga industriinvesteringarna framför allt i norra Sverige.

### ***3.3 Finansiering via höjda banavgifter***

Tåg företagen anser att uttaget av banavgifter, liksom alla former av avgifter och kostnadsökningar, liksom Tåg företagens finansieringsansvar för ERTMS ombordutrustning på tågen, bör samordnas och utredas för att skapa ett meningsfullt avgiftsunderlag som inte försämrar järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag.

Tåg företagen är starkt kritiska till de pågående kraftiga höjningarna av banavgifterna, framförallt inom godstrafiken. Det hotar järnvägens konkurrenskraft i en tid när incitamenten borde vara de motsatta. Den begränsade överflyttningen av transporter från järnväg till väg som kan komma att bli fallet om banavgifterna fortsätter att öka är ur ett samhällsekonomiskt perspektiv inte önskvärd. Myndigheten Trafikanalys har i sina rapporter givit tydligt uttryck för riskerna med ökande banavgifter.

Trenden att uppmärksamma banavgifternas betydelse för konkurrenskraften märks inte minst inom EU och reflekteras av den ”Action Plan” för utvecklingen av järnvägssektorn som presenterades den 14 december 2021.

## **4. Systemanalys**

### ***4.1 Södra och Västra stambanan förblir vår pulsåder under årtionden framöver***

Med rådande planförslag förblir Södra och Västra stambanan vår pulsåder i ytterligare 20-30 år och vi efterlyser mer konkreta stråksatsningar i form av bl a förtätade signalavstånd och fler förbigångsstationer för att säkerställa framkomligheten och kapaciteten. På Västra stambanan är det i det närmaste oundvikligt med partiellt fyrspar närmast Göteborg för att lösa de stora kapacitetsproblem som finns redan i nuläget.

### ***4.2 Nya stambanor för höghastighetståg***

Att stora kostnadsreduceringar kan göras i utbyggnaden av nya stambanor är väl känt och numera bekräftat av Trafikverket. 65 mdr sparas in genom exempelvis nya teknikval för utbyggnad av järnväg i Sverige (brobanor) och hantering av schaktmassor. Totalkostnaden för nya stambanor minskar till 260 mdr. Det finns dock här en risk att ”snålheten bedrar visheten” och att besparingar resulterar i högre livscykelkostnader, längre restider och sämre punktlighet.

Begränsningarna i direktiven innebär dock att det blir en etappvis och långsam utbyggnad som pågår till 2045. I dessa tider med hög befolkningsökning är de direkta riskerna påtagliga om projekttiden tillåts sträcka sig över tiotals år. Hanterad på detta sätt kommer utbyggnaden att generera begränsade samhällsekonomiska vinster och de aviserade investeringarna i bostäder utmed banans sträckning uteblir. Även förutsättningarna för investeringar i en uppgraderad fordonsflotta för den svenska järnvägsmarknaden försvåras. I förlängningen innebär upplägget att befintliga nedslitna stambanor kommer tvingas klara ökande trafik till mitten av seklet.

För att förkorta genomförandetiden är det angeläget att tillståndsprocesserna förkortas och att industrialiserade byggtekniker tillämpas i största möjliga omfattning.

### ***4.3 Optimera leveransen med en sammanhållen underhållsplan***

Enligt regeringens direktiv ska Trafikverket redovisa en sammanhållen underhållsplan, som ska omfatta minst fyra år och den ska löpande uppdateras. Tåg företagen understryker behovet av att underhållsplanen är långsiktig och omfattar minst samma tidsrymd som den 12-åriga planperioden. Därmed skulle underhållsplanen skapa förutsättningar att eliminera det eftersläpande underhållet och leda till en total avbetalning av underhållsskulden.

Vi noterar att för bantyp 1, 2 och 3 ökar underhållsinsatserna och att för bantyp 4, 5 och 6 konserveras eller minskar de. Tåg företagens helt övergripande prioritering är att planen borde vara mer framtung i underhållsdelen, dvs Trafikverket borde satsa maximalt för att få ordning på existerande anläggning under de första åren av planen. I annat fall bör även den senare delen av planperioden innehålla en kraftig satsning på vidmakthållande för att minska underhållsskulden även på bandelar av typ 4, 5 och 6.

Tåg företagen är positiva till de kraftigt ökade finansiella ramarna och fokuseringen på underhåll, drift och reinvesteringar i Trafikverkets förslag till nationell plan. Trafikverkets 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 infrastruktur fel, vilket minskar de störningar i trafiken som medför stora samhällskostnader.

Vi förutsätter att Trafikverket på olika sätt arbetar för att minimera neddragningarna av kapaciteten och minimerar problemen och sårbarheten vid kapacitetsneddragningar, bl a genom bättre framförhållning och genom ett aktivt samarbete med berörda tågoperatörer, liksom att underhållsplaneringen bör ske i ett trepartsförhållande. Avtalskonstruktioner bör tas fram med incitament som premierar underhållsföretagen som i sin planering samtidigt verka för att hålla igång trafiken. Vi välkomnar den fördjupade dialog med branschen som visar sig inom stärkt branschsamverkan och föreslår att den ytterligare fördjupas så att tidig dialog inte bara om prioritering av objekt, men också om övergripande metodval och genomförande blir en realitet.

#### ***4.4 Godstrafikens behov***

Godståg upp till 740 meter och en näringslivspott om 1,2 miljarder under 12 år. Effektiva, tillförlitliga, hållbara och kapacitetsstarka godstransporter är en högt prioriterad fråga för regeringen och ambitionen från godstransportstrategin 2018 får dessvärre inte genomslag i plandokumentet, vilket torde varit avsikten vid dess framtagande. Det är uppenbart inte framåtutlat när de stora industriinvesteringar som planeras exempelvis i norra Sverige inte kan matchas av infrastruktursatsningar

För att kortsiktigt säkra upp att godstransporter på järnväg överlever har dock Sverige inte råd att öka banavgifterna som förutsett i nationella planen och rekommenderar en mer försiktig höjning framgent.

#### *Näringslivets förväntningar*

Näringslivet är primär köpare av godstransporttjänster. Vi vet att näringslivets aktörer köper upp transporttjänster i första hand baserat på i vilken utsträckning respektive trafikslag och tjänst motsvarar deras behov och krav på effektiv logistik (attraktivitet och konkurrenskraft). I andra hand väger transportköpare in eventuella samhällsnyttor, såsom klimatanpassning. I den utsträckning samhället vill skapa ett annat beteende kan detta ske antingen genom reglerande lagar eller genom ekonomiska incitament. En viktig del i förändringsarbetet är att förstå konsekvenserna av olika åtgärder inom de olika målområden som finns för en verksamhet. I det svenska godstransportsystemet finns fem olika målområden som påverkar attraktivitet och konkurrenskraft för samtliga trafikslag:

- Kapacitet
- Tillförlitlighet
- Tillgänglighet
- Kostnadseffektivitet

- Klimatanpassning

Ansvar för utvecklingen av järnvägens godstrafiksystem är oklart och dessutom fördelat på flera aktörer.

Tågföretagen anser att grunden för en effektiv infrastruktur i samhället är att den uppfyller nyttjarnas behov på ett kostnadseffektivt sätt. Om samhället inte tillhandahåller ett effektivt godstrafiksystem så kommer näringslivet att antingen tappa i konkurrenskraft eller ta egna initiativ avseende sina transportstrategier. Exempelvis begränsar det fragmenterade systemet av noder för omlastning mellan trafikslagen järnvägens konkurrenskraft.

I första hand bör infrastruktursatsningar inom järnvägen handla om att bygga bort begränsningar i nätet samt att effektivisera delar som är otidsenliga och otillräckliga. Kombitrafiken utgör en nyckelfaktor för ett effektivt järnvägssystem eftersom merparten av det gods som inte utgör systemtåg (och till viss del även vagnslast) också kan trafikeras genom vägnätet.

Järnväg är idag beroende av lastplatser och industrispår i det perifera nätet. Antalet spår har minskat och underhållet har försämrats. Nedläggning av industrispår påverkar den tillgängliga kapaciteten. Spåren ägs dessutom av ett flertal parter, kommuner, industrier, eller andra aktörer med kanske mindre intresse för det riksgemensamma transportsystemet.

Utformningen av landets bangårdar bygger i många fall på de krav som ställdes för många decennier sedan och är framförallt inte anpassade till eller optimerade för ett framtida godstransportsystem. Idag är hanteringen på bangårdarna manuell. Införandet av automatiska koppel och industrialisering av hantering kan innebära en kraftig ökning av kostnadseffektiviteten och därmed konkurrenskraften. För detta krävs ett samarbete leverantörer, operatörer och myndigheter.

Rangerbangårdarna har ett eftersläpande behov av underhåll och kapacitetspåverkande investeringar. Detta avser i första hand de största bangårdarna, såsom Hallsberg, Göteborg/Sävenäs och Malmö (jfr planerna på rangerbangård syd), men även mindre bangårdar som knyts till ett framtida godsstråksystem. Samtidigt har nyttjandet och volymerna förändrats över tiden och nya godstågsaktörer tillkommit med andra behov.

En del av framtiden och ett effektivare järnvägsgodssystem ligger sannolikt i högre hastigheter på godståg samt längre, bredare och tyngre tåg. Exakt hur det framtida järnvägsgodssystemet ska utformas återstår att formulera. Det är dock viktigt att samtliga åtgärder från och med nu, inklusive bearbetning av infrastrukturskulden, beaktar den framtida målbilden så att största möjliga synergier nås i varje insats.

Dagens begränsningar i kraftförsörjningssystemet leder till att kapaciteten i järnvägssystemet inte nyttjas helt. Kraftförsörjningen avgör hur mycket effekt ett godståg kan ta ut och därmed dess längd och maximal last. Med begränsad kraft sänks nyttjandegraden i systemet. Elektrifiering och en anpassning av kraftförsörjningen minskar kostnaderna för operatörer och ger därmed ökad konkurrenskraft för järnvägen.

*Längre, tyngre och större tåg*

I förslaget till nationell plan beskrivs att längre, tyngre och större tåg stärker konkurrenskraften för godstransporter på järnväg och ger näringslivet möjlighet till effektivare transportlösningar. Längre, tyngre och större tåg skapar också ledig kapacitet på järnvägen. Tågföretagen anser att åtgärderna är välkomna men att de ligger alldeles för sent i planen. Se även avsnitt 5.1.

### *Näringslivspotten*

Den så kallade näringslivspotten har bidragit med ett effektivt format för att snabba upp utrullningen av trimningsåtgärder i järnvägssystemet till gagn för Sveriges konkurrenskraft. Vi föreslår en fördubbling av medelstilldelningen till potten och att de ytterligare medlen ska styras mot trimningsåtgärder specifikt för det intermodala transportsystemets behov.

Näringslivet genomför investeringar i basindustrin som i sin tur möjliggör produktionsökningar. Järnvägen övervägs som transportlösning men det krävs i vissa fall att såväl re- som nyinvesteringar genomförs för att tågupplägg ska bli ett konkurrenskraftigt alternativ gentemot vägtransporter. Näringslivet, definierat som godstransportköpare och godstransportörer på järnväg, upplever ofta att Trafikverkets planeringsprocesser är för långsamma för att järnvägen ska bli ett reellt alternativ till vägtransporterna. Vi anser att Trafikverket på ett förtjänstfullt sätt tagit hand om frågan i nationell plan och välkomnar förslaget om en fortsatt näringslivspott på 1,2 mdr kronor, som grund för en fördubbling av potten, till 2,4 miljarder kronor. Vi ser fram emot att bidra till arbetet med att identifiera relevanta objekt för aktiveringen av potten och förutsättningarna att utöka potten.

### *Malmbanan*

Som nämnts står industrin inför investeringar på över 1.000 miljarder i övre Norrland. Enbart LKAB räknar med investeringsvolymen på 10–20 miljarder per år under 15–20 år. Företag som SSAB, Northvolt, H2 Green Steel har också aviserat omfattade satsningar. Det handlar om en omställning till fossilfri järnsvamp, brytning och återvinning av mineral och metaller kritiska för batteritillverkning och elektrifieringen samt nya anläggningar för fossilfri stålproduktion. Satsningarna är ett avgörande bidrag till den gröna klimatomställningen och är helt avgörande för om Sverige ska leva upp till Parisavtalet.

Idag står malmtransporterna längs Malmbanan för nästan 50 procent av den samlade godsmängden på svensk järnväg. På Malmbanan transporteras också en avsevärd del av norsk sjömat och banan är helt avgörande för transport av dagligvaror, läkemedel och sjukvårdsutrustning till Nordnorge. Trots detta är banan fortfarande enkelspårig och sårbarheten vid störningar är stor. Möjligheterna att utöka trafiken i takt med efterfrågan är kraftigt begränsade.

För att möta den växande efterfrågan i norr och kunna realisera alla gröna investeringar krävs en fungerande transportinfrastruktur. Dagens transportsystem har dessvärre stora brister och kräver därför stora insatser i närtid.

I Trafikverkets förslag till åtgärdsplanering finns en del nödvändiga åtgärder med, som reinvesteringar i spår- och växelbyten och kontaktledningsupprustning liksom byte och förstärkningsåtgärder av broar och nytt signalsystemet med ERTMS. Man föreslår också ytterligare kapacitetsförbättringar på Malmbanan för att bland annat klara tyngre last. Det är

sammantaget bra satsningar – men det är långt ifrån tillräckligt och ligger för sent för att säkerställa nödvändig kapacitet och robusthet och för att möta industrins växande behov.

Därför är det välkommet att Trafikverket samtidigt har redovisat ett särskilt regeringsuppdrag där fler och mer omfattande åtgärder föreslås. För att dessa ska kunna realiserats föreslås dock en finansiering utanför plan. Trafikverket förordar en lånefinansiering för att åstadkomma ett snabbt genomförande. Tåg företagen har kommenterat i avsnitt 3 att lån som återbetalas via banavgifter inte är önskvärt. Alldeles oavsett om satsningarna ska med lån – med annan återbetalning än via banavgifter – eller via anslag utgår vi från att regeringen hanterar frågan skyndsamt och i ett samlat paket för att snabbt skapa robusta förutsättningar för den gröna omställningen och därmed möjliggöra de planerade investeringarna.

Norrlandssatsningarna kräver ett tydligt systemfokus. Insatserna kan inte betraktas som delar och planeras var för sig. Hela trafiksystemet från Narviks hamn till Luleå hamn och anslutningarna till Stambanan genom övre Norrland och så småningom även Norrbotniabanan behöver ses som en del av en helhet och alla investeringarna som ett sammanhållet projekt.

### *Inlandsbanan*

Inlandsbanan är en underskattad resurs med en stor underhållsskuld, men kan om den rustas avsevärt bidra till ökad transportkapacitet som skulle gynna industrietableringarna i norr, både direkt och indirekt. Tåg företagen delar också uppfattningen att något behöver göras åt Inlandsbanan vilket både Trafikverket och Inlandsbanan AB är överens om liksom att det är en politisk fråga att både föreslå och besluta om åtgärder.

Inlandsbanan AB har i sin samhällsekonomiska effektbedömning visat att en rustad bana är klart positivt samhällsekonomiskt lönsam. Härvid tecknas nu långa kapacitetsavtal – ramavtal – med prioriterade framtida transportkunder på Inlandsbanan. Projektet vilar på goda grunder genom de långt gångna tekniska utredningar och förprojekteringar som gjorts varvid en rustning av hela sträckan Mora-Gällivare skulle kunna genomföras inom fem år men även en etappvis rustning är möjlig. Projektet har visat på en möjlighet till en alternativ finansiering genom en lånefinansierad projektfinansiering och med en därtill hörande begränsad statlig ekonomisk insats.

Inlandsbanan AB har också starka indikationer på att energitillgången inte kommer att vara tillräcklig för de stora industrietableringarna i norr där tillverkning av vätgas i Norrlands inland och transport av denna på Inlandsbanan skulle kunna vara en lösning för att tillföra energi till elområde 1. Att använda Inlandsbanan som powerpipe innebär bara det i sig omfattande järnvägstransporter av vätgas med ett 10-tal tåglopp per dygn, till detta ska även läggas ny trafik som nya planerade industrietableringar längs norra Inlandsbanan kommer att generera när de realiserats. Trafikverket har inte beaktat dessa tillkommande stora transportbehov i sin särskilda utredning bilagd till förslaget för nationell plan.

### **4.5 Järnvägens sidosystem**

Utöver det nyss nämnda krävs ett antal begränsade satsningar i järnvägssystemet och dess sidosystem för att möjliggöra mer effektiv överflyttning av transporter till järnvägen.

Som en av flera utpekade brister föreslår Trafikverket att järnvägens sidosystem behöver en fördjupad utredning. Det är angeläget om Trafikverket kan fördjupa sin kunskap om brister,



åtgärder och möjligheter att finansiera förvaltning och utveckling av anläggningar för tjänst. Två prioriterade utredningsområden är:

- dimensionering av rangerbangårdar
- uppställningskapacitet i storstadsområdena

Järnvägens sidosystem utgörs huvudsakligen av uppställningsspår i anslutning till verkstäder, uppställningsspår för persontrafik i närhet till de större flödenas ändpunkter, uppställningsspår för godstrafik i närhet av rangerbangårdar och bangårdar med stora flöden, kombiterminaler, frilastspår med tillhörande last/lossningsytor, hamnar samt kommunala och privatägda industrispår.

När Trafikverket genomför studier och utredningar av tillgänglig infrastruktur inom ett avgränsat geografiskt område måste ett helhetsperspektiv tas till den totala infrastrukturen i det aktuella området. Dessvärre händer det att Trafikverket tar utgångspunkt enbart i sin egen anläggning. Därmed kommer emellanåt inte industrispår och annan anläggningsmassa med i utredningsunderlaget.

Tågföretagen har sedan längre tid efterlyst Trafikverkets syn på vilket ansvar verket har för sidosystemet. Svaren har uteblivit och vi förutsätter nu att detta klargörs i den nationella planen. Historiskt har Banverket utrett Rikskombiterminaler och strategiska hamnar med syftet att dessa strategiska sidosystem skulle kopplas ihop med rätt kapacitet i form av anslutande infrastruktur för att möjliggöra stora flöden. Banverket fick aldrig dessa två utredningar att bli verklighet och därefter har det vuxit fram en diversifierad marknad med privata och kommunala bolag. Till viss del råder en överetablering både för kombiterminaler och hamnar. Vi anser att det samtidigt finns ett fortsatt behov av att peka ut strategiska noder och ansluta dessa med rätt kapacitet i form av infrastruktur. En tydlig strategi för gränsdragningen mellan Trafikverkets egna spår och Jernhusens och andra spårägares är ett naturligt inslag i en samlad plan för sidosystemet. Vidare är en särskild strategisk uppgift att säkra strategiskt viktig järnvägsmark för framtiden som exempelvis Tomtebodas bangård och i Göteborg.

Trafikverket har en roll i att ordna omloppsnära uppställning av fordon i samband med tågläge. För detta ändamål finansierar Trafikverket investeringar i sådana spår. I det nu föreliggande förslaget till nationell plan finns objekt där det kan ifrågasättas om Trafikverket går utanför sitt uppdrag när de även pekar ut platser för depåer (Göteborg) och samtidigt anger att man inte kommer att investera i depåer.

Vi efterlyser tydlighet kring anslutning av anläggningar till huvudsystemet. Utgångspunkten är för närvarande att den som vill ansluta sig själv måste finansiera sin anslutning. Men det är lämpligt Trafikverket lämnar bidrag till anslutning av kombiterminaler, en målbild kunde vara 50 procents bidrag både till terminaler och industrispår. Det skapar en osäkerhet hos marknadens aktörer att förutsättningarna för stöd inte är tydliga och här är bristen på en samlad nationell strategi påtaglig. För Tågföretagen leder detta till otydlighet kring vad som kan förväntas från Trafikverket och vad de ska ordna på egen hand, eller tillsammans med andra. Trafikverkets finansiering av anslutning av Rosersbergs Kombiterminal ett exempel på detta. Trafikverkets roll måste förtydligas och vara konsekvent för att dels få ett än bättre fungerande, stödjande sidosystem för uppställning och underhåll av järnvägsfordon, dels för att skapa en säkerhet och trygghet för dem som vill transportera mer gods på järnväg.

Tillgången till frilastområden är en förutsättning för transporter av godsvagnar – nationellt och internationellt – där godstransportköpare eller deras kunder själva kan ombesörja lastning och lossning av gods. Det handlar om gods som inte är enhetslaster eller med ett annat ord inte kombitransporter. Trafikverket har på senare år inte haft någon klar inriktning på hur dessa frilastplatser ska hanteras. Det har fått till följd att vissa regioner på handläggarnivå stängt frilastområden och istället hänvisat godset till närliggande hamnar eller kombiterminaler. Motiveringen har varit att Trafikverket inte ska konkurrera med privata investerare. Följden av detta har blivit minskade transporter på järnväg genom de höjda kostnader och även i praktiken då omöjligt att anordna effektiva transportlösningar med järnväg dessa beslut har lett till. Trafikverket ska som vi ser det vara förutsättningsskapande och med det menar vi att Trafikverket ska tillhandahålla frilaster mot ersättning motsvarande marginalkostnaden medan marknadens aktörer ska stå för driften på kommersiella grunder. Vagnslasttransporter till och från frilastområden fungerar genom att järnvägsföretagen transporterar vagnar till och från dessa platser medan kunderna själva lastar om mellan lastbil och järnväg. Osäkerheter föreligger kring vad som ska gälla för de så kallade frilastområdena t ex vem som ska tillhandahålla dessa platser, vad får göras på de platser som är finansierade av Trafikverket, får kombigods hanteras, prissättning, etc.

Den nationella planen genomsyras av kapacitetsskapande satsningar. När kapaciteten i järnvägssystemet ökas behövs det också ökad kapacitet i järnvägens sidosystem, som, verkstäder, depåer, stationer, avisningsanläggningar, hjulsvarvning, reparationsspår och uppställningsspår m.m. Dessa sidosystem ligger utanför Trafikverkets ansvar, men Tågföretagen anser att det är nödvändigt att Trafikverket, som planerar huvudsystemet, kompletterar den nationella planen med en översiktlig beskrivning av hur kapaciteten i sidosystemen ska ökas och hur säkring av strategiska behov av järnvägsmark, framförallt i större städer, ska säkerställas – i samverkan med branschens aktörer.

#### ***4.6 Utrullning av ERTMS och finansiering av ombordutrustning***

Vi välkomnar att Trafikverket, både i planunderlagen och i det specifika regeringsuppdraget avseende ERTMS, tydligt förklarar problembilden kopplat till ERTMS-införandet.

För Trafikverket innebär ERTMS mer än att byta signalsystem och huvuddelen av investeringarna görs i bakomliggande delar av trafikstyrningen. Utrullningen av systemet skjuts nu upp med 5–10 år. Utrullningsplanen får därmed ett sansat format, men turordningen på styrområden bör fortsatt koordineras med branschens intressen. Myndigheten konstaterar att många transportföretag, och särskilt godstransportföretag, idag har svårt att ekonomiskt motivera och finansiera prototyper för och serieinstallationer av den utrustning som ERTMS kräver. Trafikverket är av allt att döma oroad, eftersom målet med hela utrullningen blir omöjligt att uppnå och myndighetens ansvar för ett adekvat införande inte kan fullgöras. Projektet blir inte verklighet om inte Trafikverket som projektledare har rådighet över takten i fordonsinvesteringarna. Trafikverket föreslår därför – återigen – att statens ansvar att medfinansiera ombordutrustning för ERTMS det bör utredas i fall där EU-bidrag inte räcker till.

Frågan om medfinansiering av ombordutrustning och ansvar för tillkommande risker till följd av sena ändringar av tidplanen m m, är inget mindre än ödesfrågor för den svenska järnvägsmarknaden. Tågföretagen konstaterar att fakta nu finns på bordet, genom det underlag som Trafikverket har tagit fram i bland annat två konsultrapporter och i samverkan med branschen. Hårda fakta är att kostnaderna för att förnya trafikstyrningssystemen och införa

ERTMS blir mycket lägre för Trafikverket än andra alternativ, men för fordonsägarna blir det mycket mer kostsamt med ERTMS än dagens ATC-system. Alla jämförbara grannländer har stödsystem på plats. Regeringen har nu ett adekvat underlag för att ta frågan om statlig medfinansiering av fordonsinvesteringarna i mål.

Regeringsuppdraget att analysera och kvalitetssäkra införandet av ERTMS slutredovisades av Trafikverket den 30 november 2021, tillsammans med föreliggande planförslag. ERTMS-utrullningen.

Branschens förväntan på Trafikverkets utrullning och kvalitetssäkring av införandet av signalsystemet ERTMS i det svenska järnvägssystemet:

1. Hur ser en slutlig, kvalitetssäkrad och robust utrullningsplan ut inklusive när versionsbyte kommer sker till kommande version med FRMCS?
2. Hur verifierar Trafikverket planeringen av utrullningen så att järnvägssystemet inte tappar kapacitet till följd av de omfattande banavstängningar som krävs för utrullningen? Och att uppstarten av det nya systemet blir sömlös?
3. Hur svarar Trafikverket mot branschens behov av vissa geografiska prioriteringar för den svenska utrullningen, dvs undvika ERTMS-öar och principen starta norrifrån i stället för söderifrån?
4. Hur säkerställer Trafikverket den internationella koordineringen så att det inte uppstår nya barriärer mellan Sverige och Danmark respektive Tyskland till följd av olika val av specifikationer och utrullningsfilosofier, dvs så att exempelvis inga ERTMS-öar av betydelse uppstår.
5. Hur stöttar Trafikverket branschen (mindre aktörer) med uppdaterad information om teknisk specifikation av ombordutrustning – dvs vad ska beställas beroende på utrullningsplan och milstolpar i den? Hur stöttar Trafikverket branschen (mindre aktörer) i den kostnadsdrivande och tidsödande godkännandeprocessen?
6. Hur verifierar Trafikverket en utrullning i tät trafik i storstadsområde, i kombination med pendeltågstrafik? Hur säkerställer Trafikverket bibehållen eller ökad kapacitet, exempelvis med en smartare teknisk specifikation? (Jfr hybrid level 3)
7. Hur säkerställer Trafikverket att det finns ingenjörresurser så att projektet kan genomföras i sin helhet?
8. Hur säkerställer Trafikverket (cyber)säkerhetsrisker i övergången till ERTMS och i kommunikationen inom och mellan olika delsystem?
9. Ibruktagningsmetod – hur minimerar Trafikverket trafiksäkerhetsmässiga, operativa och ekonomiska risker vid övergång från system H (ATC) till system E (ERTMS)?
10. Vilken kompensation ska utgå för kraftiga kostnadsökningar för icke nödvändiga investeringar vid förseningar av utrullningsplanen för ERTMS?
11. Hur ska ett format för statlig medfinansiering av fordonsägares investering se ut?

Vår tidigare rekommendation kvarstår alltjämt: ta rygg på Tyskland, den EU-medlemsstat vars strategival avgör hur framgångsrikt EU:s stora signalprojekt faktiskt kan bli.

#### ***4.7 Gränsöverskridande trafik***

EU-kommissionens ”Action Plan” för främjande av långväga och gränsöverskridande passagerartransporter har betraktats redan i avsnitt 3.2. Förslaget till reviderad TEN-T-förordning bekräftar målbilden för 2030 med 740 meter långa tåg, bärighetskrav, och ERTMS (vilket numera är en omöjlighet för Sverige, se avsnitt 4.6).

Redan 2028 öppnar Fehmarn Bält-förbindelsen och Sveriges anpassningar till kommande transportflöden sacker efter.

Broförbindelser och inrikes färjor en del av infrastrukturen som staten tar ansvar för, men färjeförbindelser vid gränspassage behandlas som en kommersiell verksamhet. För godsjärnvägen och dess kunder är förbindelser till främst Tyskland och Polen strategiskt viktiga, inte minst i samband med störningar eller stopp för tågförbindelserna genom Danmark till Tyskland. Vid flera tillfällen har färjeförbindelsen varit en livsviktig back up-lösning för exportindustrin och t ex fordonsindustrin med tillverkning i Sverige och Belgien. Alltmer trafik styrs numera via Öresundsbron, vilket kan medföra kapacitetsbrister på järnvägen över Öresundsbron. Frågan som måste ställas på kort sikt är om svenskt näringsliv endast ska ha en väg för tåg ut ur Sverige eller om även en eller två färjeförbindelser till kontinenten ska garanteras. Idag tar det politiska ansvaret slut där investeringar i spår och hamnar slutar, men det är angeläget att transporterens fortsättning över haven i en eller två godskorridorer tryggas. Detta är ett strategiskt intresse för näringslivets transporter, inte minst med tanke på att dagens tågfärjor blir äldre och beslut om nyinvesteringar kräver besked kring om det finns en affär i framtiden som kan motivera en investering i tågfärja för rederiet. Till hamnarna anslutande järnvägsnät bör vara väl utbyggt och uppgraderas med elektrifiering och för 25 tons axellast. Trafikverket bör ha ansvaret för spåren ända ut till kajkant i de hamnar där trafik med järnvägsfärjor pågår: Trelleborg och Ystad.

#### ***4.8 Samarbete avseende transportinfrastruktur inom Norden***

Trafikverket har tillsammans med nordiska myndigheter under våren 2017 initierat ett forum för att bidra till samsyn om flaskhalsar i transportsystemet och brister i gränsöverskridande relationer. Vi ser mycket positivt på att skapa samsyn kring prioriteringar och planering inom de nordiska ländernas transportsystem. Det är dock endast på ett övergripande plan man kan ana sig till att reell samordning faktiskt sker över nationsgränserna. Ett ökat nordiskt samarbete i infrastrukturfrågor behövs även på politisk nivå.

#### ***4.9 Känslighetsanalys och effekthemtagningar***

##### *Inledande reflektioner*

Tågföretagen konstaterar att satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik uppenbart bidrar positivt till funktionell regionförstoring, regioners livskraft, företagsetablering och möjlighet att behålla företag i Sverige samt hållbar ekonomisk tillväxt och välfärd.

I planförslagets känslighetsanalys resoneras på ett närmast filosofiskt plan om hur omotiverat det skulle vara att satsa på järnvägen, för det fall man skulle välja att använda de existerande samhällsekonomiska kalkylmodellerna som enda beslutsunderlag. Trafikverket antyder visserligen att det finns brister i modellerna, men helhetsintrycket är att myndigheten gärna framhåller att planens framtidsorienterade perspektiv – med stora satsningar på järnväg – är felaktigt utifrån vad som skulle vara samhällsekonomiskt mest motiverat.

Hur vill vi att vårt framtida samhälle ska byggas? Hur ska vi resa och transportera oss själva, våra varuinköp och vårt gods? Svaret blir en kombination av vad som är möjligt idag och i framtiden och av vad vi vill. Vad vi faktiskt vill är inte en obetydlig fråga, i själva verket är det kanske den allra viktigaste. När frågan besvaras inom transportpolitiken hamnar

tillgängligheten i centrum, men vilken typ av tillgänglighet är det vi som samhälle efterfrågar? På korta distanser: vill vi resa kollektivt i och/eller i kombination med annan smart delad mobilitet, eller är det med egen elcykel eller elbil som ska parkeras vid destinationen? På längre sträckor: är det sittande i små elbilar på våra motorvägar i kombination med flyg, eller i bekväma tåg mellan våra stadskärnor? Vilken infrastruktur vill vi ha i våra kulturlandskap?

Till de många frågorna om vad vi som samhälle faktiskt vill ha måste även läggas klimataspekterna. Utsläppen från transportsektorn måste minska betydligt snabbare än hittills. En överflyttning av transporter från väg till järnväg är i grunden beroende av järnvägens kapacitet. Men trots tillgänglig kapacitet är det inte självklart att trafiken på järnväg kommer att öka. En faktisk överflyttning av resande och gods till järnväg är även beroende av järnvägens attraktivitet, tillförlitlighet och konkurrenskraft sett utifrån ett kundperspektiv.

De möjliga kombinationerna av olika färdmedel och trafikslag ökar, vilket har stor potential för ökad transporteffektivitet. Transportpolitiken måste då ha något robust att luta sig emot för att kunna lägga fast de långsiktiga planerna, inte minst mot bakgrund av klimatagendan. Just där befinner vi oss nu.

I dag används de transportpolitiska målen som en ledstjärna för hur vi ska utveckla transportsystemet. Övergripande gäller att transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt lönsamt och långsiktigt hållbart. För att kvantifiera och värdera hur väl vägar och järnvägar uppfyller målen används prognosmodeller och samhällsekonomiska kalkyler. Det finns tyvärr stora begränsningar i vad modellerna klarar av. Till att börja med är transportmodellerna skattade på kända beteenden och värderingar. Den utveckling som värderas högst blir då den som stärker de strukturer vi redan omger oss med. Att ”räkna hem” en större utbyggnad där vi ges robusta förutsättningar och/eller nya alternativ för hur vi kan resa eller transportera gods blir därför svårt.

### *Överflyttningspotential och transporteffektivitet*

I avsnitt 2.5 om överflyttning av transportarbete har vi utvecklat potentialen med ökad transporteffektivitet. Det är symptomatiskt att Trafikverkets planförslag inte genomsyras av transporteffektivitet och ett starkare näringspolitiskt perspektiv som ledstjärnor. Ökad energieffektivitet, realiserad genom ökande transporteffektivitet, bidrar till Sveriges utveckling och möjligheter att nå klimatmålen och nya lösningar och metoder behövs för att bidra till överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart och för att utveckla intermodala transportlösningar, som ska underlätta för trafikslagen att samverka med varandra. Temat transporteffektivitet kombinerat med näringslivsfokus och verktygen för att optimera dem har fortsatt stor utvecklingspotential.

Överflyttningspotentialen mellan trafikslag bedöms av Trafikverket underskrida en procent. Därom råder dock olika uppfattningar. Forskare från KTH har bedömt att potentialen inom nuvarande plan skulle kunna vara minst det femdubbla. VTI har konstaterat att Trafikverkets skrivningar om transporteffektivt samhälle i inriktningsunderlaget inför infrastrukturplaneringen inte speglar kunskapsläget. Se [VTIs yttrande 2021-03-12 ”Svar till Trafikverket gällande referenser om transporteffektivt samhälle”](#), [bilaga 3](#), som belyser problematiken.

Betydelsen av ett mer transporteffektivt samhälle får idag inte underskattas. Trafikverket fortsätter alltså, trots utbredd kritik från forskarhåll och i remissvaren avseende

inriktningsunderlaget, att fortsätta med en strikt försiktig bedömning av betydelsen av ett mer transporteffektivt samhälle. Kritiken i remissvaren avseende inriktningsunderlaget handlar bl a om att Trafikverket helt enkelt inte ser potentialen som infrastruktursatsningarna i sig skulle kunna åstadkomma. Det riktas även kritik mot att basprognosens trafiktillväxt tas som utgångspunkt för inriktningsplaneringen. Vi erinrar om att det är flera myndigheter – däribland VTI – som ifrågasatt Trafikverkets försiktiga bedömningar.

Även utfasningsutredningen bedömde att det är viktigt att regeringens arbete när det gäller styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle fortsätter enligt ambitionen i den klimatpolitiska handlingsplanen och att samhällsekonomiskt motiverade förslag genomförs. Klimatpolitiska rådet har i sina årsrapporter vid en rad tillfällen framhållit att takten i klimatomställningen fortfarande är för långsam och politiken inte är tillräcklig för att klimatmålen ska nås. Enligt Utfasningsutredningen n (SOU 2021:48) behövs ökat fokus på godstransporternas omställning, dels genom överflyttning till mer kapacitetsstarka trafikslag, dels genom effektivisering inom respektive trafikslag.

#### *Potential för snabbt färdigställande inte utredd*

Det faller dock på sin egen orimlighet att potentialen skulle motsvara Trafikverkets försiktiga bedömningar om man skulle ta ett regelrätt systemperspektiv – med snabb utbyggnad av infrastruktur – på uppgraderingen av vårt eftersatta järnvägssystem. Om man kombinerar systemperspektivet med andra styrmedel så kan överflyttningen gå snabbare och blir då ännu större. Det är alldeles uppenbart att en ökad efterfrågan på järnvägstransporter – till följd av bättre konkurrenskraft och rätt prissättning av olika transportslags samhällsbelastning – måste kunna fångas upp av transportsystemet. Idag är det närapå fullbelagt Sveriges större järnvägsstråk, vilket Trafikverket konstaterat återkommande.

#### *Översyn av prognosmodeller och samhällsekonomiska ingångsvärden*

Debatten om transporteffektivitet och överflyttningspotential får nytt bränsle genom Trafikverkets sätt att hantera känslighetsanalysen och oviljan att erkänna kalkyl- och prognosmodellernas brister på flera väsentliga punkter vid utbyggnad av järnväg.

Behovet av en översyn av modeller och samhällsekonomiska ingångsvärden i allmänhet samt i synnerhet avskaffande av skattefaktorn, är överhängande för att infrastrukturplaneringen ska stödja den generella politiska inriktningen och dagens samhällsutveckling. Tågforetagens förslag är att en bredare expertgrupp får ett uppdrag av regeringen att genomföra en översyn dels av ingångsvärden, dels av kalkylmodellen.

Det finns brister i de samhällsekonomiska kalkyler som används i dag inför beslut om infrastrukturinvesteringar. Alla relevanta nyttor finns inte med de samhällsekonomiska kalkylerna. Ett axplock av problemområden för modellerna inkluderar prognoserna för överflyttning mellan trafikslag, restidsvärderingen, värdering av störningarna i järnvägstrafiken, effekter för arbetsmarknadsregioner och inte minst vad vi som samhälle faktiskt vill ha (valmöjligheter som samhällsekonomiskt värde).

Bristerna kan få stora konsekvenser eftersom det kan leda till att staten inte investerar i de projekt som ger mest nytta för samhället och att man kanske rentav avstår från att investera därför att den traditionella samhällsekonomiska kalkylen helt felaktigt visar på dålig lönsamhet av investeringen. De samhällsekonomiska kalkylerna måste breddas och utvecklas

så att de tar hänsyn till relevanta samhällsekonomiska och klimatmässiga värden inom transportsystemet. Bristerna finns dels i samhällsekonomiska kalkyler som används i dag och dels i att man har ett allt för snävt synsätt dagens samhällsekonomiska kalkyler.

Enligt det traditionella sättet att mäta är järnvägsutbyggnad i allmänhet och höghastighetsjärnvägen i synnerhet olönsam. Dessvärre missar snäva analyser den samhällsutveckling som stora infrastrukturprojekt ger. Vi anser därför – liksom bland andra Sverigeförhandlingen – att ett bredare synsätt än i dag måste användas när framtida infrastrukturprojekts nytta bedöms.

Nya järnvägssatsningar skapar inte bara mer kapacitet i järnvägssystemet. Det handlar om större frihet i val av transportsätt, oavhängigt lokalisering av verksamheten, bostad eller arbete. Järnvägen har stor betydelse för att knyta Europas städer närmare varandra. Det är så vi kan stärka ekonomisk tillväxt och integration. Urbaniseringsprocesser pågår överallt på alla geografiska nivåer. Pendling är en central regional utvecklingsfaktor. Studier visar att pendlingsviljan är hög så länge restiderna kan hållas under en timme. Hur omfattande regionförstoringseffekterna kan bli beror på hur stora arbetsmarknadsregioner som kan växa fram. Att knyta samman landets växande städer med varandra är att stärka dem och därmed Sveriges internationella konkurrenskraft och välfärd.

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, transporterens tillförlitlighet och transportkostnaderna. Dessutom saknas transparent information om prognosticerade transportvolymerna. Detta innebär att de slutgiltiga resultaten är svåra att granska.

Det finns en mängd relevanta effekter som inte räknas in i dagens samhällsekonomiska kalkyler, som effekter på den regionala tillväxten, arbetsmarknaden (övergripande och på olika delarbetsmarknader), användning av befintligt realkapital, bostadsmarknaden, möjligheterna att studera och kompetensförsörjningen. Dessa effekter kan beräknas och användas vid analyser av den samhällsekonomiska nyttan av olika åtgärder. När konsultföretag gör samhällsekonomiska beräkningar gör de både den traditionella kalkylen och praktiska studier kring hur arbets- och bostadsmarknaden samt hur möjligheterna att studera påverkas kring det stråk som planeras. De inleder med en bred analys av vilka konsekvenser som investeringen får på arbetsmarknaden, kompetensförsörjningen osv. Därefter gör de traditionella samhällsekonomiska beräkningar och beräkningar av effekterna på arbetsmarknaden, den regionala tillväxten osv. Detaljnivån i prognoserna har visat sig vara hållfasta och i de flesta fall har den typen av kalkyl stämt väl med det verkliga utfallet i efterhand. Tågföretagen anser därför att det behövs ett bredare och mer fördjupat synsätt när det gäller samhällsekonomiska beräkningar där alla relevanta effekter ingår, liksom en översyn och utveckling av hur de samhällsekonomiska kalkylerna används som beslutsunderlag och inte minst hur innehåll och resultat kommuniceras.

### *Särskilt om bristerna i Sampers*

Anledningen till att Trafikverkets prognoser inte ger trovärdiga resultat är att modellen (Sampers) inte från början är anpassad för att prognosticera stora systemförändringar. Det är dessutom metodproblem inbyggda genom att man inte använder tidtabeller i beräkningarna utan genomsnittliga turtätheter. Det missgynnar kollektivtrafik som går sällan men är attraktiv på grund av andra egenskaper som korta restider, vilket gäller för en stor del av tågtrafiken. Sampers fungerar bäst vid bedömningar av en situation som i stort liknar de förhållanden som de är skattade utifrån, samt för att jämföra objekt (Källa: Sverigeförhandlingen 2016).

Modellen har följande principiella brister:

- Det saknas en modell för utrikesresor; resor till Danmark, Norge och Tyskland kan varken prognostiseras eller värderas
- Modellen kan inte prognosticera kombinerade resor med t.ex. tåg-flyg till Kastrup, Landvetter, Skavsta och Arlanda
- Modellen underskattar effekterna av snabba tåg, särskilt när det gäller resor som flyttas över från flyg och bil
- Modellen kan inte prognosticera konkurrens mellan operatörer som vi i dag har både med flyg, buss och tåg
- Resande till nya stationer och i nya relationer underskattas

### *Bristande målstyrning*

Tåg företagen bedömer att överflyttningen från mindre till mer klimatsmarta transportslag borde kunna mätas med enkla mått. De uppenbara måtten är utvecklingen över tid av personkm och tonkm inom olika trafikslag men även t ex utvecklingen av antalet lyft av containers och trailers på terminaler borde kunna användas. När det gäller kollektivtrafikens fördubblingsmål har måttet 'antal resor med kollektivtrafiken' ä använts.

Tåg företagen föreslår också mått som styr transporter till mer energieffektiva och klimatvänliga trafikslag klimatsmarta transportslag. Till exempel borde utvecklingen av utsläpp per tonkm och personkm mätas över tid för olika trafikslag i jämförande syfte.

### *Om sambandet mellan ökad tillgänglighet och ökad tillväxt*

Några praktiska exempel från senare tids satsningar i järnvägssystemet talar sitt tydliga språk om sambandet mellan ökad tillgänglighet och ökad tillväxt. I december 2012 öppnade södra delen av Botniabanan – en ny bana utmed Norrlandskusten – och det blev därmed möjligt att köra snabba fjärrtåg hela vägen Stockholm-Umeå. Efter bara några få år är resandevolymen uppe i över en miljon resor årligen och tillväxten fortsätter vara tvåsiffrig. Resandet på Ostkustbanan (Gävle–Sundsvall–Härnösand) har ökat med 80 procent på 10 år. Det råder en tuff konkurrenssituation om resenärer på sträckan Stockholm–Göteborg och det är järnvägen som går i bräsch. 2014 introducerade SJ snabbtåg på sträckan Malmö–Göteborg med utökad service i form av bistrovagn, Wi-Fi och 1-klass vilket har satt fart på resandetillväxten på sträckan. Genom färdigställandet av Hallandsås-tunneln reducerades restiden till 2 timmar 15 minuter och ökade intresset än mer. Satsningen har ökat linjekapaciteten från 4 till 20 tåg i timmen i timmen. En liknande resandeutveckling kunde iakttas på sträckan Stockholm–Oslo med den snabbtågssatsning som skedde under åren 2015-2017. Även Öresundsbron har haft stora positiva effekter på tågresandet. Nämnda exempel indikerar tydligt att satsningar på infrastruktur och bana respektive tåg och servicegrad tillsammans med reducerade restider får



strukturomvandlande effekter. De visar att resenärernas behov och efterfrågan är stor och tilltagande. Liknande förhållanden kan iakttas på godssidan.

## 5. Stråkanalys

### 5.1 Tågföretagens perspektiv på några utpekade stråk och funktioner

Tågföretagens rekommendationer på objektnivå återfinns i bilaga 1.

#### Ådals-, Botnia- och Norrbotniabanan

Sträckan Luleå-Sundsvall har alla förutsättningar att bli en stor framgång för alla segment. Nya industrietableringar kommer att kräva såväl resor som godstransporter i stor omfattning och vår bedömning är att det långsiktigt kommer att behövas dubbelspår på större delen av sträckan. Omfattande trafik med snabbtåg i 250 km/t, regionaltåg i 200-250 km/t och omfattande godstrafik med långa tunga tåg kommer att bli alltför störningskänslig med enkelspår även om mötesstationerna byggs mycket tätt.

Trafikverket behöver därför än en gång analysera linjekapaciteten, gärna i samråd med Tågföretagen, för att säkerställa att tillräcklig kapacitet byggs.

Vi ser en logik i att pröva om Norrbotniabanan kan byggas med landbroar. I så fall bör dessutom övervägas om dessa landbroar kan byggas för dubbelspår redan från början, till en begränsad ytterligare kostnad. Det innebär inte nödvändigtvis att alla spår, kontaktledningar, m m byggs inledningsvis, men att möjligheten finns för framtiden.

#### Värmlandsbanan

Värmlandsbanan har mycket omfattande trafik inom alla tågslag och alla operatörer har önskemål om utökad trafik. Planer på restider under 3 timmar Stockholm – Oslo är välkommet och innebär stora möjligheter för alla tågslag om det genomförs på rätt sätt.

För att inte trafiken ska drabbas av omfattande störningar och järnvägen ska ha en chans att minst behålla och helst också öka marknadsandelar under byggperioden måste störningarna längs befintlig linje minimeras och vi föreslår nedanstående utbyggnadsmodell för sträckan Laxå - Oslo:

1. Säkerställ att samtliga tågslag minst kan behålla dagens attraktivitet:
  - a. Nya mötesstationer Kil-Charlottenberg
  - b. Dubbelspår Karlstad-Kil
  - c. Planskild korsning vid avgreningen för Värmlandsbanan från Västra stambanan i Laxå
2. Möjliggör Stockholm-Oslo under tre timmar för snabbtågen och fortsatt expansion för godstrafiken och regionaltrafiken
  - a. Dubbelspår och linjerätningar Kristinehamn-Karlstad
  - b. Nytt genande dubbelspår Karlstad-Osloregionen
3. Bygg triangelspår i Karlstad mot Skoghäll – ett nytt triangelspår på denna plats torde vara en av Sveriges mest värdefulla trimningsåtgärder. Projektering måste

ske i närtid. I anledning av dess belägenhet, där en järnvägsbro behöver byggas över E18, finns det ett intressant tillfälle att testa nyutvecklade järnvägsbrotteknik.

### Kapacitet i Stockholmsområdet

Den framtida kapaciteten i hela Stockholmsområdet för såväl gods- som persontrafik behöver utredas och belysas ytterligare och möjliga funktionella lösningar tas fram. Jernhusens koncept Centralstaden går i takt med Trafikverkets förslag och Tåg företagen välkomnar att planförslaget anslår medel till fortsatt planering av stora ombyggnader av Stockholms Central och Tomtebodan mot bakgrund av att utbyggd kapacitet i Stockholm är systemkritiskt. Eftersom planen innehåller ett namngivet utredningsobjekt som ska hantera frågan kan frågan beredas inför nästa planuppdatering.

### Ny Öresundsförbindelse

I linje med nationell plan 2018-2029 gav svenska och danska regeringen Trafikverket, Vejdirektoratet och Trafikbygge- och boligstyrelsen i uppdrag att genomföra en strategisk analys för att förbättra kunskapsläget kring en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör som resulterade i olika utformningsförslag. Dock innefattar inget av dessa förslag en adekvat lösning av godstrafikens framtida behov. Tåg företagen anser att frågan fortfarande utgör en brist som bör utredas närmare.

### Uppgradering till 250 km/h

Tåg företagen välkomnar att det första steget till en uppgradering till 250 km/h på utvalda banor tas under planperioden. Kortare restider är viktigt för att öka tågets attraktivitet och konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag. Olika hastigheter konsumerar kapacitet och riskerar att generera ”skogstid”, dvs stillastående eller långsamt körande tåg i tidtabellerna och resulterar i kapacitets- och punktlighetstapp. Det är därför av största vikt att eventuella kapacitetsbrister till följd av större hastighetsskillnader matchas av erforderliga kapacitetsinvesteringar, så att övriga tågslag inte drabbas av färre tåglägen eller längre körtider.

### Längre, tyngre och större tåg

För kapaciteten i systemet kan de objekt som ingår i projektet ”Längre och tyngre tåg” inte underskattas. Möjligheten att köra längre och tyngre godståg är ett kostnadseffektivt sätt att bearbeta systemkapaciteten positivt. Mer än hälften av åtgärderna i projektet ligger för närvarande efter 2026, och det blir en utmaning att klara TEN-T-kraven till 2030. Det är av stor betydelse för transportberoende näringslivets konkurrenskraft, inte minst i norra Sverige, att projektet ges högsta prioritet.

## ***5.2 Prioritering ”Större investeringar vid en ökning om 10%”***

Om vi ska göra en prioritering av objekt under rubrikerna ”Större investeringar vid en ökning om 10%” och ”Utpekade brister” är bedömningen att signalreglering av Tomtebodan bangård bör prioriteras och Sävenäs planskildhet. Vidare bör ombyggnad av Älmhults bangård och elektrifiering av bandelen Älmhult – Olofström genomföras under planperioden.

I stället för att styra investeringar till huvudsakligen vägobjekt med trafiksäkerhetsnyttor, föreslår Tåg företagen ett Järnvägens klimatpaket, dvs att elektrifiering genomförs i

betydelsefulla stråk. Sträckor som har någorlunda volymer bör naturligtvis elektrifieras, för klimatets skull men även för effektivare och mer kostnadseffektiva transporter och därmed potentiellt även för mer volymer. Ofta saknas elektrifierad järnväg mellan godsterminal och hamn i ett område. Det försvårar verksamheten och etableringen av nya kundupplägg.

Älmhult – Olofström är exempel på ett uppskjutet högtrafikerat objekt som nu planeras till 2029, tidigare 2024. Tågforetagens förslag till elektrifiering av ännu icke elektrifierade stråk återfinns i [bilaga 2](#).

### ***5.3 Hantering utpekade brister***

Endast fyra nya brister pekades ut av Trafikverket i planförslaget och samtidigt är inte de sexton brister som pekades ut i nationell plan 2018-2029 vederbörligt hanterade. Flera av dessa brister i transportsystemets funktion saknar färdiga åtgärdsförslag. Anläggning för tjänst (järnvägens sidosystem) är en synnerligen betydelsefull brist att utreda och Stockholm – Oslo är visserligen välkommet, men i övrigt lämnar förslaget till utpekade brister en del övrigt att önska. Såvitt avser de övriga nya bristerna ställer vi oss frågande till varför just dessa brister valts ut.

Att planeringsarbetet på de centrala delarna mellan Linköping och Borås/Hässleholm ligger vilande sedan åtgärdsvalsstudier avslutades 2018 är bekymmersamt och dessa sträckor borde därför pekades ut som brister i kommande nationell plan.

Förslagen på namngivna investeringar vid en utökad ram 10 procent med stort fokus på trafiksäkerhet i vägtrafiken är ett märkligt grepp från Trafikverkets sida. Vi anser att denna prioritering är djupt felaktig och det finns gott om åtgärder i järnvägssystemet som kvalificerar in sig på den listan.

## **6. Forskning, innovation och digitalisering**

Järnvägen har länge brottats med utmaningar, kring exempelvis kapacitetsutnyttjande, punktlighet, robusthet, eftersatt underhåll och bristande kontroll av anläggningens funktionalitet. De finansiella satsningarna på järnvägsområdet är omfattande. För att dessa satsningar ska ge så bra effekt som möjligt behövs forskning och innovationer som medför en mer effektiv hantering av befintlig infrastruktur, för att lösa problemen med bristande kapacitetsutnyttjande, punktlighet och robusthet. Ny kunskap och nya innovationer, inom exempelvis konstruktion, byggande, drift, underhåll, ekonomi, planering, reglering och organisation, är också avgörande för att säkra en framtidssäker och effektiv anläggning av ny infrastruktur. Det finns således stora behov av koordinerade innovations- och forskningsinsatser som skapar möjligheter att bygga upp och vidmakthålla kritiska forskningsmassor, generera ny kunskap och säkra kompetensförsörjningen på järnvägsområdet.

Tågforetagen ställer sig bakom planförslagens övergripande mål och inriktning, liksom prioriterade forsknings- och innovationsområden samt prioriterade arbetssätt. Det är välkommet med målbilden att det framtida transportsystemet ska vara utan påverkan på klimat, miljö och natur. Dock borde – i anledning av dess stora potential att bidra till ett transport- och energieffektivare transportsystem – järnvägen lyftas som en tydlig möjliggörare för denna målbild.

Vi ser däremot 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. Tåg företagen föreslår att forskningsbudgeten omprioriteras baserat på total budget. Med detta som utgångspunkt erhåller järnvägen hälften av den totala ramen.

I slutet av 2021 presenterades Trafikverkets regeringsuppdrag om främjande av intermodala järnvägstransporter där FoU utgör en grundpelare. I denna riktning borde Trafikverket få i uppdrag att tydligare prioritera forskning och innovation kopplat till järnväg och överflyttning från väg till järnväg.

Trafikverket bör lyfta den systematiska kommunikationen av resultat av den forskning som bedrivs så att branschen kan ta del av nya forskningsrön och tillämpningar.

## **7. Hållbar och säkrad kompetensförsörjning**

Under rubriken Osäkerheter i kostnader för genomförande av planen lämnar Trafikverket förslag till en modell för utvecklad kompetensförsörjning i branschen. Hållbar och kvalitetssäkrad kompetensförsörjning inom järnvägsbranschen påverkar och angår alla aktörer. Det innebär en möjlighet till ett långsiktigt och hållbart transportsystem som bygger på hållbara kalkyler, projekt och leveranser genomförda i tid och till rätt kvalitet.

Tåg företagen är positiva till Trafikverkets förslag samt det arbete som görs inom ramen för Trafikverkets Regeringsuppdrag ”Kompetensförsörjning inom järnvägsbranschen”. Tåg företagen är delaktiga inom områdena som fokuserar på attraktivitet och utbildning och ser fram emot fortsatt engagemang i uppbyggnaden av ett gemensamt Järnvägscollege. Ett Järnvägscollege kommer att tydliggöra utbildningsvägar och förväntade kunskaper och kompetenser från våra järnvägsutbildningar. Det blir en förutsättningsskapare för oss själva i branschen såväl som för dem vi vill attrahera till att arbeta hos våra företag och organisationer. Men framförallt en möjlighet att tillsammans kunna möta resenärens och näringslivets transportbehov nu och i framtidens hållbara samhälle.

Det är därför av yttersta vikt att Trafikverkets uppdrag att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägsbranschen sträcker sig in i framtiden, bortom regeringsuppdraget och den nationella planen.

## **8. Nationella planen och övrig transportpolitik**

Den nationella planen omfattar i huvudsak den statliga transportinfrastrukturen. Trafikverket framhåller uttryckligen att transportpolitiken i övrigt bland annat innehåller styrmedel liksom regler och skatter. De styrmedel som är en förutsättning för överflyttning av transportarbete är rent politiska frågor och faller utanför den nationella planen.

Transportpolitiken måste utgå från klimatutmaningen och våga styra utvecklingen utifrån den och Tåg företagen ser positivt på användandet av styrmedel för att uppnå de uppsatta målen. Vi emotser därför en ökad konkretiseringsgrad av åtgärder och styrmedel för överflytt av transportarbete från väg till järnväg. Regeringsuppdraget och Trafikverkets egen rapport ”Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter” inger förhoppningar liksom exempelvis den pågående utredningen om ”En breddad ekobonus”.

Målstyrningen i transportpolitiken är bristfällig vilket är en paradox i dessa tider när måluppfyllelse till 2030 och 2045 står högt på agendan. Vilka mått ska mäta framgången i måluppfyllelse och bistå politiken och de sektorer som ger upphov till mest utsläpp att styra rätt. Tågföretagen bedömer att överflyttningen från mindre till mer klimatsmarta transportslag borde kunna mätas med enkla mått. De uppenbara måtten är utvecklingen över tid av personkm och tonkm inom olika trafikslag men även t ex utvecklingen av antalet lyft av containers och trailers på terminaler borde kunna användas. Tågföretagen föreslår mått som styr transporter till mer energieffektiva och klimatvänliga trafikslag klimatsmarta transportslag.

För att samla och driva utvecklingen inom järnvägssektorn gavs dåvarande Banverket ett sektorsansvar. I samband med bildandet av Trafikverket 2010 försvann det ansvaret med motivet att det var svårt att utvärdera sitt eget arbete och dessutom olämpligt att en myndighet styr över andra myndigheter och statliga aktörer. Det innebär i praktiken att regeringen har tagit tillbaka det strategiska ansvaret och nu måste säkerställa en gemensam inriktning för järnvägssektorn.

Stockholm den 28 februari 2022

Pierre Sandberg,  
Förbundsdirektör, Tågföretagen

Gustaf Engstrand,  
Näringspolitisk chef, Tågföretagen

## Bilaga 1

### Tågforetagens synpunkter på de utpekade objekten gällande trimningsåtgärder, reinvesteringar och investeringar

#### *1. Föreslagna objekt som är särskilt angelägna och behöver tidigareläggas och/eller prioriteras*

- Dalabanan: Hastighetshöjande åtgärder Uppsala-Sala
- Västra Stambanan: Full hastighet över Göta Kanal i Töreboda
- Västra Stambanan: Ytterligare förbigångsstationer Katrineholm-Alingsås (Katrineholm, Högsjö, Finnerödja, Töreboda, Herrljunga V)
- Värmland: Höjd kapacitet på Värmlandsbanan. 2-3 nya mötesstationer i Kil-Charlottenberg
- Godsstråket genom Bergslagen: Dubbelspår Hallsberg-Degerön
- Ostkustbanan: Dubbelspår Gävle-Kringlan och Sundsvall-Dingersjö
- Rangerbangårdar: Upprustning av Malmö gbg, Sävenäs rbg och Hallsbergs rbg
- Mittbanan: Höjd bärighet och större lastprofil
- Bergslagsbanan: Höjd axellast, bärighet och lastprofil C
- Hamnbanan: Åtgärder på Eriksberg-Kville bangård
- Markarydsbanan: Höjd kapacitet 2-3 nya mötesstationer
- Kust till Kust-banan: Breddning av tunnlarna Göteborg-Borås till lastprofil C
- Godsstråket genom Skåne och Lommabanan: Fler mötesstationer alternativt partiellt dubbelspår

#### *2. Objekt som saknas i förslaget som är angelägna och behöver tas med i planperioden*

- Västra Stambanan: Repeterbaliser installeras vid signaler på sträckor med tät trafik och där risken för tåγκö är stor
- Västra Stambanan: Fyrspår Olskroken-Partille inkl planskild anslutning till Sävenäs rbg
- Södra Stambanan: Repeterbaliser installeras vid signaler på sträckor med tät trafik och där risken för tåγκö är stor
- Södra Stambanan: Ytterligare förbigångsstationer Mjölby-Hässleholm (Tranås, Grimstorp, Grevaryd, Vislanda, Älmhult, Osby)
- Värmlandsbanan: Samtidig infart i Björneborg på fler spår
- Värmlandsbanan: Karlstad triangelspår mot Skoghall

- Värmlandsbanan: Dubbelspår Stenåsen-Kil
- Värmlandsbanan: Dubbelspår Kil-Fagerås inkl ny bro över Norsälven
- Värmlandsbanan: Kil, triangelspår i riktning Fagerås- Vålberg
- Värmlandsbanan: Ny planskild avgrening för Värmlandsbanan från VSB (öster om Laxå-Porla)
- Ostkustbanan: Förbigångsspår i Tierp båda riktningar
- Ostkustbanan: Minst två oberoende plattformslägen på samtliga uppehållsstationer Gävle-Umeå
- Västkustbanan: Fyrspår Almedal-Mölnåls Nedre
- Västkustbanan: Förbigångsspår Landskrona uppspår
- Mälardalsbanan: Dubbelspår Arboga-Ökna
- Mälardalsbanan: Planskild avgrening i Hovsta från Godsstråket genom Bergslagen
- Mälardalsbanan: Triangelspår förbi Tillberga, med avgrening i Tortuna
- Dalabanan: Ny mötesstation, ”Sifferbo”, på sträckan Repbäcken-Gagnef
- Norge/Vänerbanan: Ny mötesstation, ”Avelsäter”, på sträckan Säffle-Åmål
- Bergslagsbanan: Dubbelspår Borlänge-Ornäs
- Stockholm C: Mellansignaler på spåren 3-7 för att möjliggöra två tåg och snabbare multipelkoppling
- Mittbanan: Ytterligare ett fullängdsspår vid plattform i Östersund och Åre
- Dalabanan: Dubbelspår Uppsala C-ca 10 km västerut

### *3. Större objekt som bör lyftas ur planen och finansieras utanför anslagsramen*

- Västra Stambanan: Flemingsberg – Gerstaberget nytt dubbelspår
- Nya stambanor: Bygg i sin helhet så snabbt som möjligt  
Scenario: Ostlänken, Göteborg-Borås och Hässleholm-Lund tas i bruk 2035, övriga sträckor tas i bruk 2045
- Värmlandsbanan: Kompletta dubbelspår Kil-Karlstad-Kristinehamn
- Mälardalsbanan: Kompletta dubbelspår Västerås-Hovsta
- Ostkustbanan: Kompletta dubbelspår Gävle-Sundsvall
- Norrbotniabanan: Bygg banan i sin helhet Umeå-Luleå och säkerställ kapaciteten genom dubbelspår i erforderlig omfattning
- Värmlandsbanan: Ny järnväg Karlstad – Oslo i genare sträckning

## Bilaga 2 – Järnvägens klimatpaket

