

Regeringskansliet  
Landsbygds och Infrastrukturdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

Mail: [li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
Kopia: [li.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:li.nationellplan@regeringskansliet.se)

Malmö 2024-04-15

## **Yttrande avseende Inriktningsunderlag för infrastrukturplanering 2026-2037, Diarienummer LI2023/03919**

Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Svedab) har givits tillfälle att yttra sig över Inriktningsunderlag för infrastrukturplanering för perioden 2026-2037.

Det krävs ett paradigmskifte inom svensk infrastrukturplanering för att möta framtidens utmaningar. För att långsiktigt säkra att statens infrastrukturplanering underhålls och utvecklas i takt med trafikutvecklingen krävs en tydlig koppling mellan intäkter och kostnader i verksamheten och en minskad politisk detaljstyrning i planeringsprocessen. En återgång till kostnadsansvarsprincipen där varje enskilt transportslag själv bär sina egna kostnader är därför nödvändig. Marginalkostnadsprincipen är förödande och innebär att Trafikverket inte kan prissätta och erhålla intäkter som svarar mot de kostnader som verket har för att underhålla och utveckla infrastrukturen. De subventioner som krävs för att erhålla en god tillgänglighet i kollektivtrafiken bör ligga i de trafikavtal som upphandlas av kollektivtrafikmyndigheterna och inte i låga banavgifter eller gratis tillträde till vägsystemet.

Målbilden för Trafikverket behöver förenklas till att just omfatta en effektiv och ändamålsenlig drift samt en utbyggnad av samhällsekonomiskt lönsamma infrastrukturplaneringar. Projekt som inte uppfyller lönsamhetskravet ska heller inte genomföras. Alla andra mål för Trafikverket måste avvecklas. Istället ska miljökrav, säkerhetskrav etc utformas som restriktioner i gällande lagstiftning, vilket Trafikverket måste förhålla sig till i sin verksamhet.

Det Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037 som Trafikverket tagit fram är mycket omfattande och svårt att greppa. En mer koncentrerad rapport hade varit att föredra. Trots omfånget på rapporten saknas väsentlig information. Det gäller i synnerhet strategierna

för utbyte av signalställverk, byte av utdelar och kopplingen till det nya signalsystemet ERTMS. Svårigheterna med tillgång till reservdelar i gamla ställverk nämns visserligen men inget konkret nämns om de risker som föreligger att förlita sig på gamla ställverk och konsekvenserna av om dessa inte kan upprätthållas. En tydlig plan för utrullningen av ERTMS måste finnas och följas.

Likaså måste en enhetlig princip gälla för långa godståg så att Sverige följer de principer som lagts fast för långa godståg från Tyskland, via Danmark och Öresundsbron/Öresundsbanan till Sverige. Svedabs utgångspunkt är att dessa principer åtminstone bör tillämpas på järnvägssträckan från Öresundsbron/Öresundsbanan till Malmö Godsbangård och vidare hela vägen till Hallsberg.

Hotbilden mot Sverige har under de senaste åren förstärkts. Därför behöver även skyddet av prioriterad infrastruktur tydliggöras med ansvarsfördelning mellan berörda parter.

Med vänlig hälsning

Ulf Lundin  
Verkställande direktör