



Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Branschföreningen Tågoperatörerna
Box 555 45
102 04 Stockholm

Diarienummer N2015/4305/TIF

Remissvar på inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029

Om Tågoperatörerna

Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) driver frågor av intresse för kommersiella tågoperatörer verksamma i Sverige samt andra kommersiella aktörer i järnvägssektorn. Tågoperatörerna har 43 medlemmar, varav 30 bedriver järnvägstrafik och 13 är verksamma som leverantörer eller entreprenörer i järnvägsbranschen. Medlemmarna driver såväl persontrafik- som godstrafik på järnväg. Tågoperatörernas verksamhet fokuserar på 3K: Högre Kvalitet, Ökad Kapacitet och Förbättrad Konkurrenskraft.

Kvalitet

- Öka punktligheten
- Förbättra trafikinformationen i störda lägen
- Skjut på införandet av ERTMS till dess järnvägen är återställd och projektplanen är säker
- Effektivisera och snabba upp underhållet i samarbete med tågoperatörer och entreprenörer
- Stärkt branschsamverkan med Trafikverket

Kapacitet

- Bygg ut järnvägsinfrastrukturen där efterfrågan är som störst
- Använd befintlig infrastruktur bättre och effektivare
- Bygg höghastighetsbanor i Sverige
- Utveckla de samhällsekonomiska kalkylerna bl.a. miljöaspekter

Konkurrenskraft

- Stärk bilden av järnvägen
- Ändamålsenlig organisation för järnvägssektorn
- Motverka konkurrensbegränsande och orimliga kostnadsökningar

- Motarbete osund (olaglig) konkurrens från lastbilstrafiken
- Säkerställ att EU-regler ska vara väl anpassade till en öppen marknad som den svenska.

Inledning

Järnvägen bidrar till att utveckla samhället och öka tillgängligheten. Det finns ett tydligt samband mellan investeringar i infrastruktur och långsiktig ekonomisk tillväxt. Fungerande järnväg ökar människors möjligheter att bo eller ta ett arbete på annan ort. Regionerna förstoras och den ekonomiska tillväxten stimuleras. Den svenska exportindustrin behöver effektiva järnvägstransporter med konkurrenskraftiga priser och leveranser. Järnvägen är viktig för svensk tillväxt och kan erbjuda snabba, säkra, och klimatsmarta transporter. Tåget kan frakta stora volymer gods och många passagerare på förhållandevis liten yta.

En nödvändig utgångspunkt för att kunna planera svensk infrastruktur är att regeringen tar ställning till vad dagens och framtidens järnvägsnät ska användas till. Tågoperatörerna efterfrågar vision och mål för svensk infrastruktur. Vilken förmåga skall Sverige som land ha år 2050? Sveriges internationella attraktivitet och konkurrenskraft måste beaktas.

De ekonomiska infrastrukturrasarna räcker inte för att tillgodose behoven av ökade person- och godstransporter och är långt ifrån tillräckliga för att nå regeringens klimat- och transportpolitiska mål. Tågoperatörerna efterlyser därför en ökad anslagsram för planperioden 2018-2029.

För att kunna vidmakthålla dagens funktionalitet för drift och underhåll, eliminera eftersläpande underhåll, åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i transportsystemet - behövs mer resurser. Ökade person- och godstransporter på järnväg spelar en central roll för att nå de svenska klimatmålen. En satsning på järnvägen är en investering i svensk industri, ökad sysselsättning och tillväxt och ett friskare klimat. En satsning på järnvägen är bra för Sverige.

Tågoperatörernas övergripande synpunkter och förslag på underlaget:

- Sätt resenärer och godsköpare i fokus och skapa en tillförlitlig järnväg.
- Öka anslagsramen för planperioden 2018-2029.
- Drift och underhåll bör prioriteras framför större investeringar
- Vidmakthåll funktionaliteten i transportsystemet och eliminera det eftersläpande underhållsbehovet - kräver ökade medel.
- Ta fram en Nationell underhållsplan för att skapa kontroll över anläggningen och se till att underhållsinsatser säkras över tid.
- Tilldelning av medel för underhåll bör ske där de ger mest utväxling.

- Regeringen bör ta fram en Nationell plan för effektiva, säkra och miljövänliga godstransporter så att näringslivets transportkostnader kan reduceras och förutsägbarheten öka.
- Sätt införandet av signalsystemet ERTMS i vänteläge till dess att systemet är stabilt
- Återställ järnvägsinfrastrukturen till dess ursprungliga prestanda. Återställ och upprätthåll funktionalitet på prioriterade banor.
- Öka kapaciteten genom att möjliggöra transporter med längre och tyngre tåg.
- Investera i höghastighetsjärnväg. Finansiering bör ske utom ordinarie anslagsram.
- Frys banavgifterna. Inför en miljörabatt i banavgiftssystemet för att öka tågets konkurrenskraft, minska klimatutsläppen och kompensera tågoperatörerna för banavgiftshöjningen.
- Såväl klimatmålen som närings- och transportpolitiska målen ska tas på allvar och vara styrande i den nationella planen. Trafikverket bör därför i sitt regleringsbrev ha till uppgift att öka järnvägstrafiken i Sverige.

Tågoperatörerna instämmer med Trafikverket att tillgänglighet är grundläggande för den långsiktiga utvecklingen av samhället. Den fysiska infrastrukturen måste finnas på plats, men den räcker inte för att åstadkomma resurseffektiv hållbar utveckling. BTO anser att Trafikverket även måste planera för flödeseffektiv hållbar utveckling. Miljöpåverkan måste minska, vilket kräver långsiktiga åtgärder bland annat för att utveckla ett mer klimatvänligt transportsystem. BTO instämmer med Trafikverket att åstadkomma ett robust system kräver åtgärder och prioriteringar.

- Att upprätthålla funktionaliteten på dagens nivå kräver ökade resurser för drift och underhåll och det bör prioriteras i förhållande till större investeringar.
- Trimningsåtgärder kan minska störningskänsligheten och stärka kapaciteten i flaskhalsar.
- Effektiva och pålitliga logistiska flöden är en viktig förutsättning för näringslivets konkurrenskraft.
- Infrastrukturen måste klimatsäkras, för att effekten av extrema vädersituationer, starka vindar och stora vattenflöden ska minska.
- Inriktningen på drift, underhåll och trimningsåtgärder skall stödja en hållbar transportförsörjning.

Transportsystemet ska vara robust, tillförlitligt och klimatvänligt. Efterfrågan på transporter i alla trafikslag ökar betydligt under planperioden. Konsekvenserna av beslutad politik innebär dock sjunkande marknadsandelar för gods på järnväg. BTO ser ett direkt samband mellan sjunkande funktionalitet vid beslutade anslag. För att vidmakthålla funktionaliteten krävs ökade anslag, 6-7 miljarder per år. För att eliminera eftersläpande underhåll krävs ytterligare

4-5 miljarder per år (främst järnväg). Detta skulle ge mycket positiva effekter på robusthet och punktlighet. Av de tre analyserade inriktningarna i Trafikverkets underlag anser Tågoperatörerna att alternativ 3, politik för att minska växthusgaserna, är det alternativet som ger bäst utrymme för åtgärder till järnvägen och att åtgärda järnvägens underhållsskuld. De medel som inte är bundna i de tre inriktningarna bör i så stor utsträckning som möjligt användas till vidmakthållande och trimning för att åtgärda underhållsskulden.

Kvalitet

Drift och underhåll

Behovet av underhålls- och reinvesteringsåtgärder är extremt stora i järnvägsinfrastrukturen. Tågoperatörerna instämmer helt i Trafikverkets bedömning att behovet av drift- och underhållsinsatser är väsentligt högre än ramarna i nationella planen, för att upprätthålla transportsystemets funktionalitet på dagens nivå. Vi förordar därför ökade medel samt att drift och underhåll ska prioriteras framför större investeringar. Men till skillnad från Trafikverket som förordar att det eftersläpande underhållet skall åtgärdas under en tidsperiod på 12 år anser BTO att det är ett kritiskt läge och därför måste åtgärda det eftersläpande underhållet på 6 till max 9 år. BTO är enig med Näringslivets Transportråd att en särskild kraftsamling för genomförandet av underhållsinsatser bör ske under planperiodens första sex år.

Tågoperatörerna anser att det finns goda motiv att öka insatserna för underhållet. Det finns starka argument för att investera i vidmakthållande av dagens funktionalitet i transportsystemet och att helt eliminera det eftersläpande underhållsbehovet. Det skulle ge mycket positiva effekter på robusthet och punktlighet. Om anslag inte kan beviljas för eliminering av det eftersläpande underhållet, eller för att vidmakthålla dagens funktionalitet, så bör prioritering övervägas som framför allt innebär att vidmakthålla och förbättra trafikstarka stråk.

Tågoperatörerna vill också understryka att ett förstatligande av utförande av underhållet inte löser problemet. Viktigast är att Trafikverket som beställare har en samlad bild med koll och kontroll på anläggningen. Nu krävs fokus på genomförande av viktiga underhållsinsatser – och för det krävs att Trafikverket har kunskap om anläggningens tillstånd.

Trimningsåtgärder

Den i dag hårt belastade och nedslitna järnvägsinfrastrukturen är mycket känslig för störningar. När en skada uppstår i järnvägsanläggningen blir ofta konsekvenserna stora för järnvägens olika kunder. Trafikverket bör i sin planering av åtgärder i järnvägsinfrastrukturen undersöka förutsättningar för ökad redundans och robusthet i systemet. Det kan gälla trimningsåtgärder i den befintliga järnvägsinfrastrukturen samt administrativa åtgärder så som i förväg upprättade planer för omledning via alternativa körvägar.

Trafikverket föreslår att nivån för vad som hanteras som en trimningsåtgärd höjs från 50 till 100 miljoner i kommande nationella plan och att förändringen gäller nytillkomna objekt med en investeringskostnad på 50-100 miljoner kronor. Förslaget tillstyrks av Tågoperatörerna som anser att förändringar kan ge ökad flexibilitet och möjlighet att fatta snabbare beslut.

Nationell underhållsplan

Stora projekt inom järnvägen har historiskt haft en tendens att ta medel från underhållet av den anläggning vi har. Detta samt den kraftigt växande järnvägstrafiken har lett till en stor underhållsskuld, inte minst i järnvägens godsstråk och på rangerbangårdar. När nya stora projekt nu diskuteras vill Tågoperatörerna därför vara tydliga med underhåll och reinvesteringar har högsta prioritet.

För att skapa tilltro till det i särklass mest klimatneutrala transportslaget föreslår vi att Trafikverket upprättar en nationell underhållsplan för att skapa kontroll över anläggningen och se till att underhållsinsatser säkras över tid. Underhållsplanen ska syfta till att bibehålla dagens funktionalitet i järnvägssystemet, avhjälpa eftersläpande underhåll samt visa hur funktionaliteten långsiktigt ska säkerställas. Planen bör vara detaljerad, finansierad och ligga fast. Medel avsatta för underhåll får under inga omständigheter användas som budgetregulator!

Prioriteringsordning av underhållsobjekt

Tilldelning av medel bör ske där de ger mest utväxling. De objekt som är av störst strategiskt betydelse i järnvägsinfrastrukturen bör prioriteras. Banor vars funktion är samhällskritiska och har störst påverkan på medborgarna. Detta betyder sannolikt att åtgärder i de större städerna måste prioriteras. Dock måste näringslivets behov av fungerande transporter i hela landet vägas in, till exempel skogsindustrins behov av effektiva transporter av skogsråvara. Fyrtegsprincipen bör tillämpas.

Godstrafik

Sverige är en industrination i världsklass. Industrin bidrar till arbetstillfällena och tillväxt samtidigt som exportintäkterna utgör ett viktigt bidrag för Sveriges välfärd. Industrin står för ca 25 procent av Sveriges BNP. Gruv- skog- och tillverkningsindustrin står för 65 procent av exportintäkterna och bidrar därigenom årligen med 125 miljarder i skatteintäkter. Den svenska exportekonomin är en hörnpelare i samhällsekonomin. Trafikverkets prioriteringar av underhållsinsatser måste beakta de stora exportvärden som riskeras på grund av bristande tillförlitlighet för näringslivets in- och utgående godstransporter.

Industrin är beroende av järnvägen. För delar av basindustrin är järnvägen det enda alternativet, exempelvis för transporter av malm och stålämnen över långa sträckor. För andra delar av näringslivet är godsjärnvägen en viktig del av den totala logistiken där även båt och lastbil ingår. Utveckling av handel och godstransporter är tätt kopplade.

Godstransporter är i allt större utsträckning en integrerad del i industrins förädlingskedjor vilket gör det oerhört känsligt för störningar. Störningar i järnvägstrafiken ger tillkommande kostnader.

För att järnvägen på sikt ska kunna möta näringslivets behov av godstransporter krävs att järnvägens kapacitet byggs ut. Tågoperatörerna stöder en utbyggnad av järnvägen enligt Swecos rapport *Järnväg 2050 - Näringslivets godstransporter*. Se bilaga 1 *Utbyggnad av järnvägen från ett godsperspektiv* som specificerar objekt av särskild vikt för utbyggnad av järnvägen ur ett godsperspektiv.

Sverige behöver en Godsvision och en Nationell plan för näringslivets transporter

I dagens transportsystem saknas de förutsättningar som krävs för att möjliggöra en större växling till hållbara transporter. Det är tydligt att arbetet för att nå miljömålen om minskade utsläpp av växthusgaser från transportsektorn är på väg att misslyckas. Sveriges klimatmål för transportsektorn år 2050 innebär att nettoutsläppen av klimatgaser ska ner till en nivå nära noll.

I Sverige finns idag ca 1 500 mil järnväg med ett stort antal tunnlar, broar, stationer, depåer och terminaler. Anläggningens värde uppgår sannolikt till mer än 1000 miljarder kronor och nyinvesteringar planeras för ytterligare hundratals miljarder. I den svenska tåg- och järnvägsindustrin finns nära 300 företag med nästan 25 000 anställda och en årlig omsättning på över 60 miljarder kronor¹. Samtidigt fyller järnvägen en viktig och många gånger avgörande funktion för samhälle och näringsliv genom att säkerställa kompetensförsörjning och varuleveranser. Ändå saknas det en godsvision för hur järnvägen som system ska användas och utvecklas på bästa sätt.

Tågoperatörerna föreslår en 10-punktslista till grund för en stark godsvision med åtgärder för att snabbt höja järnvägens tillförlitlighet och öka dess utnyttjandegrad samt skapa lönsamhet.

1. **Nationell underhållsstrategi** Trafikverket bör upprätta en nationell underhållsstrategi och skyndsamt inleda arbetet med att säkerställa en lägsta nivå för järnvägen. Strategin ska syfta till att bibehålla dagens funktionalitet i järnvägssystemet, avhjälpa eftersläpande underhåll samt visa hur funktionaliteten långsiktigt ska säkerställas.
2. **Nationell plan för näringslivets godstransporter.** Trafikverket bör med stöd av operatörerna upprätta en nationell flerårig plan för trimnings- och marknadsåtgärder i syfte att öka tillförlitligheten för godstransporter. Planen ska ha fokus på närtid. För att ett säkerställa snabb och effektivt genomförande bör utpekade stråk (t.ex. Vännäs – Boden längs Stambanan genom Norrland) få en särskild organisatoriskt placering

¹ Företag i Tåg- och järnvägsbranschen i Sverige, VINNOVA Analys VA 2015:04

inom Trafikverket t.ex. inom verksamhetsområde Stora projekt. En särskild marknadspott bör upprättas där Trafikverket ges mandat att besluta om resurser till lönsamma marknadsdrivna anpassningar.

3. **Översyn av bangårdar** Trafikverket bör tillsammans med operatörerna ta fram en behovs- och åtgärdsstrategi. Rangerbangårdarna behöver sammantaget ses över (till antalet, lokalisering, funktion och konfiguration) för att möta morgondagens behov av effektiva transporter för näringslivet.
4. **Effektiv kapacitetsfördelning** Trafikverket bör påskynda arbetet med översyn av processen för tilldelning av tåglägen. Enklare åtgärder bör omgående genomföras t.ex. effektivare nyttjande av tid i spår vid bandarbetet, succesiv kapacitetstilldelning samt motverka överbokning av tåglägen.
5. **Internationell järnvägstrafik** Regeringen bör arbeta för en ökad samordning av de skandinaviska ländernas (Sverige, Norge och Danmark) nationella planer för investeringar i infrastruktur. Trafikverket bör arbeta för att anpassa det svenska järnvägsnätet till de riktlinjer som gäller för TEN-T och de mål för utveckling av järnvägstrafiken som preciserats i EU:s vitbok. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna så att nytta även utanför Sveriges gränser kan inkluderas vid investeringar i Sverige.
6. **Samordnade transporter, horisontella samarbeten** Regeringen bör ge Trafikverket och Trafikanalys i uppdrag att utveckla statistiken för godstransporter. Regeringen bör även ge Trafikverket i uppdrag att verka för horisontella samarbeten mellan godstrafikens olika aktörer. I det arbetet bör ingå att bygga upp och tillgängliggöra en nationell databas med marknadsdata och statistik för godstransporter. Databasen bör även tydliggöra godsflöden över nationsgränsen.
7. **Kapacitetsstarkare tåg** Trafikverket bör tydliggöra en samlad åtgärdsstrategi i syfte att möta efterfrågan på kapacitetsstarkare tåg. Strategin bör harmonisera med EU:s regelverk och mål och fastställa vilken standard som ska gälla för det svenska järnvägsnätet och dess bangårdar samt precisera när åtgärderna ska vara genomförda. Regeringen bör i infrastrukturpropositionen peka ut åtgärder för längre och tyngre tåg vilket skulle ge Trafikverket tydliga riktlinjer att utveckla bromstalstabeller² och åtgärda de flaskhalsar som behöver åtgärdas.

² Bromstalstabeller visar lokförarna hur lång sträcka ett visst tåg behöver för att bromsa in. Sträckans längd varierar bl.a. beroende på tågets längd och tyngd.

8. **Anpassad kraftförsörjning** Trafikverket bör i ett första steg kartlägga vilken effekt som stöds på olika bansträckningar samt vilka tågvikter som tillåts. Ett andra steg blir att matcha kartläggningen mot marknadens efterfrågan. Där det finns behov av tunga tåg bör en plan för införande av moderna och starkare kraftförsörjningssystem tas fram. Trafikverket bör också se över möjligheten att stegvis elektrifiera de kvarvarande 10 % av järnvägsanläggningen.
9. **Lastplatser och industrispår** Transportstyrelsen, eller annan myndighet, bör kartlägga industrispår samt tydliggöra skick, funktion och utnyttjande. Utifrån kartläggningen bör de statliga berörda myndigheterna tillsammans med infrastrukturägarna upprätta en plan för ett bevarande och utvecklande av de spår där efterfrågan bedöms finnas i framtiden. Data om tillgång och skick bör göras enkelt och samlat - tillgängligt för järnvägsföretag och andra intressenter. Det bör övervägas om ekonomiska stödformer för kapillär järnvägsinfrastruktur kan införas i likhet med andra länder inom EU och i likhet med stöd som ges till enskilda vägar.
10. **Frysta banavgifter** Banavgifterna bör frysas till dess att Trafikverket åtgärdat dagens eftersläpande underhåll och järnvägen åter kan leverera avsedd funktionalitet.

Bromsa ERTMS – öka underhållstakten

Signalsystemet ERTMS är tänkt att underlätta för gränsöverskridande godstrafik i Europa. Idag har det tyvärr motsatt effekt och försvårar för godstransporter. Ett exempel på det är Botniabanan som *enbart* kan trafikeras med lok som har utrustats med den utrustning som krävs för ERTMS-banor. Vissa tågoperatörer har utrustats med ERTMS men flertalet operatörer saknar lok med denna utrustning. ERTMS är en dyr investering utan kundnytta. Signalsystemet är en del av infrastrukturen och investeringen i loken bör därför inte läggas på en bransch med redan mycket knappa marginaler.

ERTMS-systemet är ännu inte stabilt och produktionsstörningar förekommer allt för ofta. Danmark förbereder ett införande av en annan version av ERTMS och när Sverige ska anpassa sig till denna version medför det en kostsam uppgradering av svenska lok utrustade för det svenska ERTMS-systemet. Det finns dessutom ingen fungerande leverantörsmarknad för utrustningen som krävs i loken. Därför föreslår Tågoperatörerna att ERTMS sätts i vänteläge till dess att systemet är stabilt och kan anpassas till de versioner som kommer att väljas i övriga Europa. Trafikverkets investeringsmedel för fortsatt utrullning av ERTMS bör pausas och istället användas till intensifierat underhåll och reinvesteringar. Till detta bör påpekas att vid införandet av ERTMS med fordonsstrategin som grund, blir inte ERTMS det huvudsakliga signalsystemet för trafikering, det blir STM (Specific Transmission Module) dvs översättningsmodulen för trafikering av ATC-banor. ERTMS kan bara användas på banor utrustade med ERTMS.

Kapacitet

Stor efterfrågan på regional kollektivtrafik på järnväg liksom ökad efterfrågan av tågägen i trånga lägen skapar ett hårt tryck på infrastrukturen, vilket bland annat medför att tågtrafiken blir störningskänslig. Kapaciteten i järnvägssystemet kan ökas på flera sätt, dels genom att återställa och bygga ut järnvägsinfrastrukturen och dels genom att använda den befintliga infrastrukturen bättre och mer effektivt.

Återställ järnvägsinfrastrukturen

Transportsystemet ska vara robust, tillförlitligt och klimatvänligt. Vi förordar att Trafikverket planerar och genomför en återställning av järnvägsinfrastrukturen i landet. Med återställning menar vi att järnvägsanläggningens ursprungliga prestanda gällande högsta tillåtna hastighet och bärighet återställs och vidmakthålls. Detta bör prioriteras innan större investeringar görs i järnvägsinfrastrukturen. BTO konstaterar att det finns mycket stora anspråk på infrastrukturinvesteringar, speciellt om man jämför med de medel som kommer att finnas tillgängliga. Det innebär att de tidiga stegen i fyrstegsprincipen bör prioriteras för att kunna möta transportsystemets framtida utmaningar och uppnå rätt prioritering och åtgärd.

Bygg ut järnvägsinfrastrukturen där efterfrågan är som störst

Målet är att järnvägsinfrastrukturen ska byggas ut där efterfrågan är som störst och att infrastrukturkapaciteten ska utvecklas i takt med efterfrågan, inte släpa efter.

Bygg för efterfrågan och låt inte kapacitetsbristen styra efterfrågan (dvs sätta ett tak på efterfrågan). Detta innebär:

- Att stråktänkande ska tillämpas i realiteten vid byggande av järnvägsinfrastruktur.
- Att infrastrukturen ska byggas ut där den regionala och storregionala tågtrafiken konkurrerar om kapacitet med snabbtågstrafiken.
- Att flaskhalsarna ska byggas bort genom fler dubbelspår, längre mötesspår och längre plattformar samt att nya plattformar inte får byggas direkt på stambanan.
- Att förbättra tågtrafikens redundans genom att antalet stoppande fel ska minska från och punktligheten öka till 95 % 2020.

De brister för näringslivets transporter som lyfts rör generellt bristande kapacitet och tillförlitlighet. Exempel på detta är otillräcklig spårkapacitet i järnvägssystemet, brister i bärigheten på väg och järnväg, samt låga hastigheter. Bristerna finns i hela landet och blir särskilt uttalade i områden där järnvägen domineras av enkelspår. Som exempel på viktiga åtgärder kan nämnas:

- Bygg klart dubbelspåret på sträckan Hallsberg–Mjölby snarast.
- Fullfölj fyrspårsutbyggnad på sträckan Lund–Malmö samt börja byggandet på sträckan Hässleholm–Lund. Bygg först på de sträckor där det enkelt finns tillgång till mark och där planprocessen blir enklare.

- Det behövs ökad spårkapacitet till och från Skandinavians största hamn, Göteborgs hamn. Bygg dubbelspår på hamnbanan.
- Bergslagsbanan – Väster om Vänern. Detta godsstråk bör få ökad bärighet och kapacitet. Det fraktas stora volymer här och banan Väster om Vänern kan dessutom fungera som en omlidningsmöjlighet om det blir problem på Västra stambanan till och från Göteborg.
- Malmbanan mot Narvik. Det behövs partiella dubbelspår Kiruna-Riksgränsen samt Gällivare-Murjek, flera mötesstationer med 750 m ny mötesstation på Svappavaarabanan och ökad axellast till 32,5 t samt effektivare trafikstyrning. Övrig gods- och persontrafik fordrar också kapacitet. Alternativet till järnväg - en mycket tung malmlastad långtradare var femtioåttonde sekund Kiruna-Narvik.

Övriga prioriterade åtgärder är:

- **Uppsala–Gävle**
Komplett dubbelspår
- **Västkustbanan**
Komplett dubbelspår Göteborg-Helsingborg-Lund
- **Malmö godsbangård**
Kapacitetsförstärkning med förlängda spår och nya växlar
- **Sävenäs rangerbangård**
Ny infart från Västra stambanan
- **Västra stambanan**
Kapacitetsförstärkningar: fyra spår Olskroken-Alingsås, ett antal förbigångsspår Alingsås-Laxå
- **Värmlandsbanan**
Dubbelspår Kil-Kristinehamn, fler plattformsspår på Karlstad C samt ny godsbangård i Karlstad
- **Bergslagsbanan Kil–Ställdalen**
Mötesstationer, trafikledningssystem
- **Godsstråket genom Bergslagen**
Storvik-Hallsberg med anslutande bandelar Storvik-Falun-Borlänge – Omfattande kapacitetsförstärkning med fler mötesstationer, förlängda mötesspår, linjeomläggningar och partiella dubbelspår
- **Malmbanan**
Dubbelspår hela sträckan Kiruna C – Riksgränsen
- **”Botniska korridoren”**
Kapacitetsförstärkning längs Stambanan genom övre Norrland eller en nybyggnad i form av Norrbotniabanan
- **Ostkustbanan**

210 km enkelspår Gävle och Sundsvall är redan idag hårt belastat med 70 tåg per dygn

- **Gävle–Sundsvall**

Dubbelspårsutbyggnad hela sträckan med linjeomläggningar på delsträckor

- **Uppsala-Myrbacken**

Utbyggnad till fyra linjespår, gynnar utbyggnaden av den regionala trafiken

- **Värmlandsbanan**

Ny, genande anslutning till Västra Stambanan nordost om Laxå. Dubbelspår hela sträckan Kil-Kristinehamn

- **Mälardbanan**

Utbyggnad till fyra linjespår Karlberg-Kallhäll

- **Grödingebanan**

Flemingsberg-Järna Utbyggnad till fyra linjespår

- **Västra stambanan**

250 km/h Katrineholm-Alingsås

- **Göteborg**

Västlänken

Öka kapaciteten genom längre och tyngre tåg

Befintlig infrastruktur måste användas bättre och effektivare. Att öka kapaciteten i järnvägsnätet är ett sätt att öka godsjärnvägens konkurrenskraft och klara ökade volymer på ett effektivt sätt för samhället. Det ligger också väl i linje med Trafikverkets fyrstegsprincip "tänk om, optimera, bygg om, bygg nytt". Tågoperatörerna vill möjliggöra längre och tyngre tåg. Att kunna lasta mer i varje vagn är ett mycket konkret sätta att öka företagets konkurrenskraft. I diskussionen om tyngre tåg måste dock första steget vara att återställa bärigheten på de banor som rustats ned så vi kan köra tåg med gårdagens vikter. Axellasten bör generellt höjas från 22.5 ton till 25 ton på godsbanorna.

Omledningsförmågan bör säkerställas, till exempel kan Ostkustbanan fungera som en omledningsbana om det blir störningar på Norra stambanan, men ett fåtal platser med sänkt bärighet på denna bana omöjliggör trafik med fullastade vagnar för basindustrin. Metervikten bör höjas från 6.4 ton/m till 8 ton/m vilket är tillåtet i stora delar av det europeiska järnvägsnätet. Den generella tåglängden bör utökas till 830 meter, vilket är en anpassning till tåglängder i Danmark och Tyskland. För att kunna köra längre tåg krävs förlängningar av förbigångsspår, mötesspår och en del spår på rangerbangårdarna i Hallsberg, Göteborg och Malmö. I ett första steg bör investeringar i tåglängd införas i triangeln Malmö-Hallsberg-Göteborg-Malmö. I nästa skede till och från Stockholm, från Mjölby via Norrköping och Katrineholm.

Investera i höghastighetsjärnväg – finansiera utom ram

Det behövs en strategisk satsning på korta restider och ökad kapacitet i hela järnvägsnätet, minst 320 km/h, eftersom järnvägsnätet på viktiga sträckor redan nu är nära kapacitetstaket och efterfrågan på spårburna trafiklösningar ökar. För att även på längre sikt kunna möta näringslivets behov av godstransporter samt säkra behovet av klimatsmarta persontransporter krävs en utbyggnad av nya stambanor mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö.

Tågoperatörerna delar Trafikverkets bedömning att investering i helt nya höghastighetsbanor inte kan rymmas inom vare sig ordinarie eller utökad planeringsram. Höghastighetsbanorna bör finansieras genom separat lån för de delar som ligger utanför nuvarande nationella plan. Tågoperatörerna anser att det även gäller räntekostnaderna. En utbyggnad får inte ske på bekostnad av drift och underhåll av befintlig infrastruktur. Sverige måste kunna göra både och; effektivisera befintlig infrastruktur för ökad kapacitet och tillgänglighet och långsiktigt investera i ny.

Urbanisering och nationell tillgänglighet

Trafikverkets prognoser indikerar att efterfrågan på transporter i alla trafikslag ökar betydligt under planperioden. Den fortsatta urbaniseringen medför att stora delar av ökningen av persontransporterna sker i storstadsområdena. Trots detta förväntas bilen även i framtiden dominera persontransporterna om man ser till transportarbetet på totalnivå. En stark befolkningstillväxt under de kommande decennierna kommer att öka urbaniseringsutvecklingen ytterligare. Vad gäller storstadsregionerna ger urbaniseringen motiv för kraftfulla infrastrukturinsatser under planperioden, för att skapa tillräcklig kapacitet för transporterna till/från, mellan och inom dessa regioner. Utan dessa investeringar och underhållssatsningar riskerar trafiksystemen i storstäder bli ineffektiva vilket även ger effekter för klimatutsläppen.

Det bör noteras att många regionalt och nationellt viktiga industrianläggningar ligger utanför storstadsregionerna. Dessa kräver banor och vägar med god kvalitet. För besöksnäringen kan det lågtrafikerade bannätet utanför storstäderna vara av stor betydelse.

Förstärk kapaciteten i järnvägens sidosystem

Kapacitet i järnvägens sidosystem behöver ökas i takt med ökad efterfrågan, bland annat när det gäller verkstäder, depåer, stationer, avisningsanläggningar, hjulsvarvning, reparationsspår och uppställningsspår m.m. i centrala lägen och vid hårt trafikerade stråk.

Det är nödvändigt att Trafikverket kompletterar den nationella planen med en översiktlig beskrivning av hur kapaciteten i sidosystemen ska ökas och säkras strategisk järnvägsmark, framförallt i större städer.

Konkurrenskraft

Frys banavgifterna

Banavgifterna beräknas uppgå till 26,9 miljarder kronor för perioden 2018–2029. Det innebär omotiverat kraftigt höjda avgifter för tågoperatörernas verksamhet.

Tågoperatörerna anser att infrastrukturen är i ett sådant skick att det inte går att motivera höjda banavgifter. Dagens punktlighetsproblem leder till bristande förtroende för järnvägen och att fler väljer bilden och flyget framför tåget, med ökade utsläpp som följd.

Tågoperatörerna är kritiska till att regeringens och Trafikverkets strategi är att minska efterfrågan på tågtrafik genom att höja tågtrafikens kostnader och prisa ut godstransporterna från järnvägen till förmån för vägtrafiken. BTO anser i likhet med riksdagen att höjningen av banavgifterna ska omprövas.

Kostnaderna för det eftersatta underhållet ska rimligen inte betalas av dagens tågoperatörer. Dagens tågoperatörer bör istället få rabatter för de kvalitetsbrister och kostnader som de åsamkas på grund av fel i den slitna infrastrukturen. Högre kvalitet på infrastrukturen bör vara ett villkor för att banavgifterna ska kunna höjas. Styrning med hjälp av banavgifter i syfte att effektivisera användningen av järnvägssystemet får mycket liten effekt vid kapacitetsbrist.

Banavgifterna bör, liksom alla former av avgifter och kostnadshöjningar, samordnas och utredas för att skapa ett meningsfullt avgiftsunderlag som inte försämrar järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag. Banavgifterna bör frysas till dess att Trafikverket åtgärdat dagens eftersläpande underhåll och järnvägen åter kan leverera avsedd funktionalitet. Införandet av höjda banavgifter bör kopplas till genomförande av en nationell underhållsplan. Konkurrenskraften har försämrats för godstågen. Banavgifterna har höjts sedan 2009, vilket gör godsjärnvägen dyrare samtidigt som det undergräver tågbolagens möjligheter att skapa uthållig lönsamhet och investera för framtiden. Läget är allvarligt för många tågbolag och trots egna effektiviseringar är godstrafik med tåg i hela Sverige ett inslag som är satt under hot.

Med höjda banavgifter och sänkta dieselpriiser, pressade villkor för lastbilschaufförer samt tyngre lastbilar, driver dagens politik gods från järnväg till väg. Järnvägens infrastruktur är dessutom i ett skick som i sig borde vara ett argument mot varje höjning av banavgifterna tills det eftersatta underhållet är åtgärdat och järnvägen återfått sin robusthet och funktion.

Tågoperatörerna anser att transportsektorns avgiftssystem samordnas. Att höjningen av banavgifterna inte ska ske förrän det införs en kilometerskatt eller vägslitageskatt på lastbilstrafik som minst är i nivå med banavgiften. BTO förordar att marginalkostnaderna beräknas per bana. Att marginalkostnaderna, som ligger till grund för uttag av banavgifter, beräknas utifrån stråk istället för som i dag på ett genomsnitt för hela järnvägsnätet.

Inför miljörabatt

Tågoperatörerna anser att det bör införas en miljörabatt i banavgiftssystemet för att öka tågets konkurrenskraft, minska klimatutsläppen och kompensera tågoperatörerna för banavgiftshöjningen. Det förslag som finns måste genomföras med kraft under 2016. Enligt Tågoperatörernas beräkningar är det möjligt att sänka banavgifterna för godstrafik på järnväg till noll genom att införa en miljörabatt i banavgiftssystemet enligt SERA-direktivets art 34. Denna möjlighet utnyttjas redan av Danmark, Nederländerna och Frankrike.

Miljökompensation får inte överstiga 30 procent av den totala kostnaden för järnvägstransporter eller 50 procent av de stödberättigande kostnaderna. Detta är kommissionens gränsvärden för prövning av miljöstödet. Om den danska stödnivån för 2015 appliceras på det svenska godstransportarbetet för 2014 skulle det innebära ett totalt stöd på cirka 350 miljoner kronor. Det skulle i princip motsvara de banavgifter godstransportföretagen betalade till Trafikverket 2014.

Trafikverket uppskattar i sin rapport *Förutsättningarna för att miljökompensera transporter på järnväg* den totala kostnaden för godstransporter på järnväg i Sverige till minst 0,15 kronor per tonkilometer. Stödet måste alltså understiga 30 procent av denna kostnad, vilket innebär att den inte får överstiga 0,045 kronor per tonkilometer. Det motsvarar 958 miljoner kronor för år 2014.

Klimat-, närings- och transportmålen ska vara styrande

Efterfrågan på tågresor och tågtransporter är idag större än vad järnvägssystemet klarar av att ta emot på belastade sträckor under vissa tider. Regeringens och Trafikverkets strategi är att minska efterfrågan genom att höja tågtrafikens kostnader och prisa ut godstransporterna från järnvägen till förmån för vägtrafiken. Det går stick i stäv med regeringens miljö- och klimatmål. Det är inte rimligt att tro att det går att nå miljömålen om kraftigt minskade koldioxidutsläpp när man samtidigt fördubblar banavgifterna och fördyrar de transportsätt som man säger sig vilja stimulera.

Tågoperatörerna anser att klimatmålen, liksom de övriga miljö-, närings- och transportpolitiska målen, ska tas på allvar och vara styrande i Trafikverkets arbete, inte minst i den nationella planen. Så är det inte idag. Trafikverket har planerat för en helt annan utveckling än den som krävs för att klimatmålen ska uppnås. Tågoperatörerna menar att långsiktig hållbarhet är en av de viktigaste framtidsfrågorna, även på transportområdet, och att klimatmålen och de övriga miljö-, närings- och transportpolitiska målen ska kunna nås. Vägtrafiken behöver minskas samtidigt en ökad andel gods behöver flyttas över till järnväg och sjöfart. Dagens transportsystem saknar dock de förutsättningar som krävs för att möjliggöra en större växling mot hållbara transporter. Trafikverket bör därför ha inskrivet i sitt regleringsbrev att ett viktigt delmål är att järnvägstrafiken skall öka i Sverige.

Tågoperatörerna förordar i likhet med Transportföretagen att Trafikverkets infrastrukturplan 2018-2029 skall bygga på en fortsatt trafiktillväxt både beträffande gods- och persontransporter.

Tågoperatörerna stödjer de av Trafikverkets redovisade klimatscenario potentialerna för att kraftigt minska trafikarbetet på väg i förhållande till prognoserna, framför allt genom förtätning av stadskärnor, en kraftig ökning av resandet med lokal kollektivtrafik och en stor ökning av person- och godstransporter på järnväg.

Av de tre analyserade inriktningarna i Trafikverkets underlag förordar Tågoperatörerna alternativ tre. Det ger bäst förutsättningar för att minska växthusgaserna och ger bäst utrymme för åtgärder till järnvägen och att åtgärda järnvägens underhållsskuld. De medel som inte är bundna i de tre inriktningarna bör i så stor utsträckning som möjligt användas till vidmakthållande och trimning för att åtgärda underhållsskulden.

Tyngre lastbilar – negativa effekter på miljö och godstrafik på järnväg

Tillåten bruttovikt för lastbil har gått från 60 ton till 64 ton och är på väg mot 74 ton per bil. Förändringen görs med befintliga motorer vid oförändrad billängd och oförändrat axeltryck vilket innebär en kraftigt ökad bränsleförbrukning med negativa miljökonsekvenser. Fördelarna för transporter med lastbil blir att kostnaden för att transportera viktsbegränsat gods på lastbil sjunker med 10 – 15 % per ton beroende på godsslag och sträcka, där kostnadsreduktionen ökar med ökande sträcka. Förändringen påverkar dock inte cabotagetrafik, då en högre investering och bil vikt är en nackdel så snart som bilen är utanför Sverige.

För godstrafik på järnväg får det negativa följder. Dels är att marknadspriset sjunker i motsvarande omfattning på kortare sträckor där bilen redan idag är huvudkonkurrent. Dels att bilen blir konkurrenskraftig även på längre sträckor där järnvägen hittills varit ensam aktör.

Forskning, innovation och utveckling

Tågoperatörerna anser att Trafikverket bör öka insatserna inom forskning, innovation och utveckling under kommande planperioder då de stora kommande infrastruktursatsningarna kommer att kunna ge stora möjligheter till utveckling inom transportområdet, t.ex. effektivitet, hållbar logistik, förbättrat IT-stöd, horisontella samarbeten, möjligheter till export m.m.

Tågoperatörerna anser att statens anslag till forskning inom transportsektorn är låga jämfört med FOI-investeringarna på andra teknik- och kapitalintensiva branscher och att statens FOI-anslag på transportområdet bör öka under planperioden.

Som redan nämnts är vi positiva till att Trafikverket vill sätta sammodalitet i fokus för forsknings- och innovationsinsatser och till att forskningen när det gäller utvecklingen av de

samhällsekonomiska beräkningarna ska stärkas. BTO ställer sig därför positiva till Trafikverkets förslag om att "Metoder och processer" ska vara ett viktigt område inom FOI-verksamheten. Vi delar Trafikverkets bedömning att effektsamband, prognosmodeller och de samhällsekonomiska bedömningarna behöver utvecklas för att bättre kunna planera, prioritera och följa upp transportsystemets utveckling. BTO förutsätter FOI kring hur de samhällsekonomiska metoderna ska utvecklas ska ges stort utrymme inom detta prioriterade område. Vi förutsätter även att FOI kring effektsamband inom järnvägen kommer att prioriteras högt. Detta är mycket viktigt med tanke på att det inom järnvägen, till skillnad från vägtrafiken, inte finns några etablerade kvantitativa effektsamband mellan tekniskt tillstånd och tågförseningar. Därför baseras nuvarande åtgärdsplan på järnvägens ålder och trafikintensitet, kombinerat med expertbedömningar.

Andra viktiga forskningsområden är

- Effektiv godstrafik, t.ex. gods/capita, marknadsandel, tillväxttakt, axellaster, tågstorlekar, vinterproblematik och avreglering
- Utveckling av nästa generation banor. Fokus på lägre byggkostnader och snabbare färdigställande
- Styrning av avreglerad järnvägstrafik
- Kapacitetsökning på befintliga banor
- Ökad punktlighet på systemnivå
- Vintertålighet

Trafikverket pekar på att utvecklingen av styrmedel kan användas för att effektivisera utnyttjandet av transportsystemet. Tågoperatörerna anser att Trafikverket bör ha ett vidare perspektiv på forskningen om styrmedel. Utöver att effektivisera utnyttjandet av transportsystemet kan, och bör, styrmedel användas för att öka måluppfyllelsen när det gäller de transportpolitiska målen, generationsmålet om miljö samt miljökvalitetsmålen, inte minst målet om begränsad klimatpåverkan. Detta kan bland annat ske genom att styrmedlen stimulerar resande och transporter med hållbara transportmedel. Detta bör vara ett viktigt prioriteringsområde. I detta sammanhang är det också viktigt att stärka forskningen och analyserna av hur åtgärder, som traditionellt inte brukar kallas för styrmedel, men som ändå fungerar som sådana genom att de påverkar järnvägen kostnadsutveckling, t.ex. ERTMS. Detta ligger helt i linje med fyrstegsprincipen.

När transportbehoven analyseras och prognoser studeras för framtida infrastruktursatsningar, bör alltid näringslivets konkurrenskraft, resenärernas behov och minskad klimatpåverkan från transportsektorn vara tre avgörande parametrar inför beslut om underhåll, reinvesteringar och nysatsningar.

Stockholm 2016-02-29

BRANSCHFÖRENINGEN TÅGOPERATÖRERNA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Björn Westerberg". The signature is stylized with a large, sweeping underline that extends to the right.

Björn Westerberg
Verkställande direktör

Bilaga 1.

Utbyggnad av järnvägen från ett godsperspektiv

Tågoperatörerna stöder en utbyggnad av järnvägen enligt Swecos rapport *Järnväg 2050 Näringslivets godstransporter*. Utgångspunkten är att åtgärder i Nationella planen 2014-2025 färdigställs. Ur ett godsperspektiv är följande objekt av särskild vikt vid utbyggnad.

Nationella planen färdigställs

1. Södra stambanan mellan Malmö och Lund, fyrspårsutbyggnad
2. Godsstråket genom Bergslagen, dubbelspår mellan Hallsberg och Degerö färdigställs
3. Hamnbanan i Göteborg, dubbelspår
4. Väser om Vänern, sträckan Kil – Ställdalen kapacitetshöjande åtgärder

Järnväg 2050, prioriterade åtgärder färdigställda till år 2025

5. Västra stambanan mellan Hallsberg och Järna kapacitetsförstärks med fyra mötesspår
6. Bergslagsbanan, Falun – Borlänge kapacitetsförstärks med dubbelspårsutbyggnad på ca halva sträckan
7. Ådalstriangeln mellan Offersjön – Lökom binder ihop Botniabanan via Ådalsbanan med Norra stambanan genom övre Norrland. Spåret möjliggör effektivare trafikupplägg och skapar redundans med möjlighet till omledning vid driftstörningar. Utbyggnaden innebär att ca 10 km nytt spår, inkl. bro över Ångermanälven byggs

Järnväg 2050, prioriterade åtgärder färdigställda mellan år 2026 och 2035

Följande större utbyggnader antas vara färdigställda mellan åren 2026 och 2036:

8. Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå byggs ut med en 27 mil enkelspårig järnväg. Utbyggnaden skapar kapacitet och robusthet. Med det nya spåret möjliggörs en långtgående separering av nord- och sydgående godstrafik. Regeringen har fattat beslut (utöver gällande nationella plan) om en byggstart för Norrbotniabanans första 10 kilometer mellan Umeå och Dova. Byggstart planeras till våren 2018
9. Malmbanan, byggs ut till dubbelspår på hela sträckan mellan Kiruna och Narvik. Dessutom förstärks kapaciteten på sträckan Kiruna – Luleå genom förlängning av befintliga mötesstationer
10. Ostkustbanan mellan Gävle, Sundsvall och Härnösand byggs ut till dubbelspår i delvis ny linjesträckning. Kraftigt ökad kapacitet, därtill kan transporttiderna kraftigt reduceras. Ostkustbanan kommer även fylla en viktig funktion för persontrafik och bidra till en fortsatt regional utveckling

11. Godsstråket genom Bergslagen, partiella dubbelspårsutbyggnader mellan Frövi och Gävle skapar tillsammans med dubbelspårsutbyggnaden av Ostkustbanan ett robust godsstråk mellan från Norrlandskusten till Hallsberg
12. Stambanan genom Norrland rustas upp och byggs ut med partiella dubbelspår mellan Storvik och Sundsvall. Via Godsstråket genom Bergslagen, Södra stambanan och HH-förbindelsen skapas en robust godskorridor mot kontinenten
13. Västra stambanan kapacitetsförstärks med fyrspårsutbyggnad mellan Göteborg - Alingsås på ca halva sträckan. Sträckan är i dag tungt belastad. För godståg stärker utbygganden tillgängligheten till bl.a. Göteborgs hamn
14. Södra stambanan fyrspårsutbyggnad mellan Lund och Hässleholm. Södra stambanan är idag hårt belastad vilket bl.a. leder till stora kvalitetsproblem för nationell och internationell person- och godstrafik

Järnväg 2050, prioriterade åtgärder färdigställda mellan år 2036 och 2045

15. Malmbanan mellan Luleå och Kiruna förstärks genom ytterligare partiella dubbelspårsutbyggnader
16. HH-förbindelsen (Helsingborg – Helsingör) är en ny fast förbindelse över Öresund för godstrafik och interregional persontrafik. Med HH-förbindelsen kan godstrafik till/från Västkustbanan och Södra stambanan ledas om och trycket på Öresundsbron och storstadsregionen Malmö/Köpenhamn minskas
17. Dubbelspårsutbyggnad mellan Göteborg och Oslo. Tillsammans med HH-förbindelsen möjliggör utbyggnaden även en omfattande överflyttning av gods från väg till järnväg. Göteborgs hamn kommer att stärkas i rollen som internationell och interkontinental nod och blir med utbyggnaden även en viktig hamn för Norge

Järnväg 2050, prioriterade åtgärder färdigställda mellan år 2046 och 2050

18. Malmbanan mellan Luleå och Kiruna, utbyggnader med partiella dubbelspår. Det möjliggör ytterligare malmtransporter och en fortsatt utveckling av den interregionala persontrafiken