

Inför Trafikverkets inriktningsunderlag

Klimatmålet för transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Regeringen har återkommande konstaterat att om målet ska nås så måste funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Med detta avses att den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att klimatmålet nås.

Transporternas växthusgasutsläpp har minskat över tid, dock inte i den takt som krävs för att nå klimatmålet. Att utsläppen från transportsektorn måste minska betydligt snabbare än hittills för att klara klimatmålen är regeringens egen bedömning. En minskning av utsläppen med 70 procent till år 2030 saknar dessvärre trovärdighet om inte omställningsarbetet växlas upp betydligt. Järnvägen spelar en central roll för att uppnå regeringens politik.

Här är Tåg företagens rekommenderade fokusområden i kommande inriktningsunderlag och nationell plan:

Trafikverkets basprognoser

Trafikverkets prognosarbete är inte anpassat efter verkligheten. Tåg företagen ifrågasätter i grunden om Trafikverkets prognosunderlag ens kommer i närheten av vad marknaden kommer att efterfråga i framtiden. Det handlar här inte endast om BNP-tillväxt utan om vad industrin och resenärer faktiskt kommer att efterfråga om exempelvis 5, 10 och 20 år i en tid när klimatmålen blir alltmer centrala.

Nuvarande modeller för att räkna fram basprognoser är synnerligen komplexa och schabloniserade, vilket riskerar att bidra till felaktiga beslutsunderlag. Korrekt indata är avgörande för att skapa rättvisande beslutsunderlag. Exempel på frågetecken vi identifierat gäller stålvolymen Luleå – Borlänge. 2016 transporterades 2,1 miljoner ton stål. Basprognosens volym med tåg 2040 är endast 2,3 miljoner ton, vilket är lägre än såväl KIs tillväxtprognos som prognosticerad trafikökning på järnväg för varugruppen, där SSAB är den volymmässigt dominerande aktören. Vidare återspeglas inte ökning av intresset från Norge för järnvägen genom Sverige, exempelvis fisktransporter. Vi noterar att potentiella kapacitetsminskningar pga stort inflöde av godsvagnar med kompositbroms inte grundligt analyserats.

När det gäller resandet i persontrafiken har Trafikverket systematiskt under lång tid underskattat resandeutvecklingen. Orsakerna till bristerna är sannolikt flera, bland annat felaktiga underlag för de senaste årens resandeutveckling och svårigheter med avgränsningar och faktainsamling från operatörerna.

Vi emotser en grundläggande uppgradering och validering av Trafikverkets basprognosarbete och avser att snarast inkomma med utvecklade förslag i denna del. Precisionen i analysarbetet är oerhört viktig för korrekta beslut om framtida infrastruktursatsningar och Tågforetagens medlemmar medverkar gärna, i samarbete med Trafikverket, till att höja kvaliteten i prognosunderlagen.

Samhällsekonomiska kalkyler

De samhällsekonomiska kalkylernas styrande funktion har hamnat alltmer i fokus under de senaste åren. Trafikverkets samhällsekonomiska analysmetodik har fått kritik, även internt, för att den tenderar att leda fram till en struktur på den nationella investeringsplanen som inte står i överensstämmelse med klimatmålen.

Viktiga infrastrukturprojekt med god klimatprestanda har svårigheter att hävda sig mot projekt som har sämre klimatprestanda men som levererar på tillgänglighetsmått. Kritiken mot modellerna har under de senaste åren främst rört skadeeffekten av värderingen av trafikens klimatutsläpp och partikelutsläpp men också den externa effekten av trängsel, restid, dynamiska effekter och störningar i godstrafiken. Vi bör särskilt betona att det här inte endast handlar om värderingen av exempelvis CO₂-utsläpp utan även hur olika delposter viktas i den samhällsekonomiska kalkylen.

VTI analyserade 2013 nyttan av väl fungerande godstransporter och hur dessa hanteras i samhällsekonomiska kalkyler kopplade till den svenska infrastrukturplaneringen. De brister som konstaterades då kvarstår fortfarande och består huvudsakligen i att samtliga relevanta nyttor, som till exempel förbättrad tillförlitlighet, inte inkluderas i kalkylerna på ett adekvat sätt.

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar. Inom arbetet med den nationella planen – där fokus är att optimera statens investeringar i fysisk infrastruktur – bör fokus ligga på åtgärder inom steg 3 och steg 4. Tågforetagen förutsätter att de två tidigare stegen i fyrstegsprincipen kan hanteras innan den konkreta avvägningen mellan olika infrastruktursatsningar kommer i fråga.

Infrastruktur för förbättrad konkurrenskraft nationellt och inom Europa

I uppdraget om att ta fram inriktningsunderlag saknas aspekter kopplade till infrastruktur för en förbättrad konkurrenskraft. Här kommer vikten av stråk, noder, flöden, både nationellt och inom Europa (TEN-T) in i bilden. Det är nu den svenska transportinfrastrukturen ska förberedas för öppnandet av Fehmarn Bält 2028/29, exempelvis förbereda för 1.050 meter långa tåg. Vi behöver ett nordiskt perspektiv på konkurrenskraft och export. Projekt som nya stambanor, Sthlm - Oslo 2.55, Mittstråket, redundans för Öresundsbron, för både gods- och persontrafik, inklusive färjeförbindelser till Tyskland och Polen, Inlandsbanan som svensk-norskt projekt, m m får central betydelse. Vi saknar ett långsiktigt perspektiv på dessa frågor.

Det samarbete som finns mellan de nordiska transportmyndigheterna bör åtföljas av ett kraftigt ökat samarbete mellan de nordiska regeringarna kring gränsöverskridande infrastrukturprojekt.

Kommissionen arbetar f n inom ramen för Green Deal med en uppdatering av vitboken för transportsektorn från 2011. Den nyligen undertecknade Berlindeklarationen bekräftar perspektivet och EUs politik är glasklar: förstärk den gränsöverskridande person- och godstrafiken på järnväg.

Mer godstransporter på järnväg

Enligt infrastrukturministern ska den nationella planeringen ha en näringslivsprofil. För att andelen godstransporter på järnväg faktiskt ska öka måste en kraftig ökning ske av intermodal tågtrafik och kombitrafik. Ett paket av stora och små åtgärder behövs. Det krävs en nationell strategi för terminalstruktur och tillgänglighet, konkretisering kring industriklusters behov, placering och faciliteter i synk med EU:s krav på transportinfrastruktur (TEN-T-kraven). Ett måste är konkretisering av standarder på terminaler utmed stornätet och åtgärdande av alla brister snarast. Vidare krävs åtgärdande av konkreta kapacitetsbrister utmed huvudstråken samt åtgärdande av bristande anslutningar till terminaler och hamnar. Vi rekommenderar att redan aviserad lyftpeng införs för att ge incitament för transportupplägg som flyttar transporter från väg till järnväg. Listan på lönsamma kortsiktiga åtgärder kan göras lång. Tåg företagen avser att återkomma om betydelsen av godsrelaterade åtgärder i samband med att Trafikverkets förslag till ny nationell plan är föremål för remissbehandling.

Nationell plan 2018-2029

Den beslutade nationella planen för upprustning av existerande system är alltför baktung. Det är kritiskt att tidigarelägga satsningar på underhåll, längre och tyngre tåg samt dubbelspår Hallsberg söderut. Kraftfulla satsningar behövs på exempelvis Inlandsbanan och Ostkustbanan för basindustrin, som fortsätter att lägga grunden för ett framtidssäkert Sverige. Den nationella godsstrategins ambitiösa målbild kräver tidigareläggande av strategiska projekt.

Underhållsskuld och underhållsplan

Trafikverket bör få uppdraget att upprätta en långsiktig – exempelvis 12-, 16- eller 20-årig – underhållsplan för att komma till rätta med det eftersläpande underhållet och därmed skapa förutsättningar för en total avbetalning av underhållsskulden. Ryckigheten i medelstillgången för Trafikverket måste jämnas ut. Med budgetpropositionen 2021 ska Trafikverket få nya budgetallokeringar för underhåll. I själva verket var underhållsplanen 2021 underfinansierad och Trafikverket slipper nu att göra en nedjustering av underhållet. Nu kan Trafikverket fullfölja den plan för reinvesteringar som ligger för 2021 – 2023. Läget för 2024 – 2026 är mer oklart. Dessa osäkerheter måste undanröjas.

Såvitt avser underhållsskulden och specifika bandelar bör underhållsskulden åtgärdas inte endast för bantyp 1 och 2 utan även för bantyp 3 och 4. För bantyp 5 bör ingen försämring ske.

Klimatpaket

Att elektrifiering inte sker i betydelsefulla stråk är dessvärre ett stort hinder. 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.

Vätgasteknologier till transportsektorn måste adresseras redan nu i ett längre perspektiv.

ERTMS-utrullningen

Tågforetagens rekommendation att ta rygg på Tyskland ligger kvar. Man borde dock fundera ordentligt kring varför Tyskland har så svårt att faktiskt ta beslut för nationellt införande av ERTMS. Det är påtagligt att diskussioner kring utmaningarna med ERTMS – funktionalitet, teknik och finansiering – börjar få fart även inom EU. På nationell nivå har Trafikverkets kommersiella riskanalys (av Ramboll, del 1 och 2) påvisat de stora risker Tågforetagen lyft fram under en längre tid. Införande av ERTMS i Sverige är nödvändigt men för med sig stora risker på kort sikt och statlig medfinansiering av ombordutrustning är ett måste, inte minst för godstrafikmarknadens överlevnad. Hela projektet riskeras pga bristen på förmåga för operatörerna att delta i utrullningen. Frågan måste dock få en lösning långt innan en ny nationell plan beslutas av regeringen våren 2022.

Sidosystemet

Det är angeläget att kapacitet och ytor för depåer, verkstäder m m svarar upp mot trafikutvecklingen. Bristen på sidofunktioner får inte bli en flaskhals. Dessa funktioner blir kritiska vid större förändringar som exempelvis den stora trafikökning som väntar i södra Sverige när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

Nya stambanor

I tillägg till den nationella planens satsningar på ett uppgraderat system måste nya stambanor förverkligas – renodlade för hastigheter på 320 km/h – med tempo i utbyggnaden och därmed framtidssäkra Sveriges behov av transporter. Projektet bör läggas i ett separat bolag – skilt från Trafikverket – med finansiering skild från anslagsfinansiering, exempelvis genom upplåning via Riksgälden.

Planens omfattning

Inom den kommande infrastrukturplanen behöver självfallet omfattningen öka med minst 20 procent 2022—2033 alternativt 2022—2037 jämfört med gällande infrastrukturplan 2018--2029, inte minska.

Stockholm, den 7 oktober 2020

Björn Westerberg,
Branschchef

Gustaf Engstrand,
Näringspolitisk chef