

## Tåg företagens inspel till Trafikverket avseende

### Nationell infrastrukturplan 2022-2033

Tåg företagen har tagit del av regeringens uppdrag till Trafikverket dels att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (2021-06-23), dels att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län (2021-09-23). Vi har härutöver tagit del av regeringens uppdrag till Trafikverket att analysera och kvalitetssäkra införandet av signalsystemet ERTMS i det svenska järnvägssystemet (2021-04-01) och Trafikverkets presentation av arbetet med åtgärdsplaneringen i samband med möte inom ramen för Strategisk branschdialog (2021-09-15). Tåg företagen kommenterar i detta inspel endast utvecklingen av Trafikverkets infrastruktur och inte andra infrastrukturförvaltares infrastruktur.

Tåg företagen lämnar härmed följande synpunkter.

## 1. Inledning

Inledningsvis vill vi betona vikten av att Trafikverket i kommande planförslag ger en samlad bild av järnvägsstråk och noder av betydelse för resande- och godstransporter på järnväg.

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.

Regeringsuppdraget att analysera och kvalitetssäkra införandet av ERTMS skulle ursprungligen slutredovisas av Trafikverket senast den 30 september 2021. Vi har löpande informerat Trafikverket om branschens förväntan på resultat från regeringsuppdraget. Sent i processen har dock Trafikverket fått förlängd tid – till den 30 november – att leverera slutrapport. Det innebär att en reviderad utrullningsplan presenteras i samband med att förslag till nationell plan 2022-2033 lämnas den 30 november. ERTMS-utrullningen och frågor 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. Vår tidigare rekommendation kvarstår: ta rygg på Tyskland, den EU-medlemsstat vars strategival avgör hur framgångsrikt EU:s stora signalprojekt faktiskt kan bli.

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 medelstillelningen till potten och att de ytterligare medlen ska styras mot trimningsåtgärder specifikt för det intermodala transportsystemets behov.

Den framtida kapaciteten i hela Stockholmsområdet för såväl gods- som persontrafik behöver utredas och belysas ytterligare och möjliga funktionella lösningar tas fram.

I anslutning till detta inspel biläggs Tåg företagens mest centrala budskap kopplade till regeringens infrastrukturproposition (Bilaga 1) och samlade budskap avseende Trafikverkets regeringsuppdrag att analysera och kvalitetssäkra införandet av signalsystemet ERTMS (Bilaga 2), vilka kommunicerats tidigare.

## 2. Prioritering av namngivna objekt

### 2.1 Tåg företagens långsiktiga perspektiv för några utpekade stråk och funktioner

#### Ådals-, Botnia- och Norrbotniabanan

Sträckan Luleå-Sundsvall har alla förutsättningar att bli en stor framgång för alla tågslag. 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 medenkelspår även om mötesstationerna byggs mycket tätt.

Trafikverket behöver därför än en gång analysera linjekapaciteten, gärna i samråd med Tåg företagen, 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 av 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 dubbelspårig Karlstad-Osloregionen

### Längre, tyngre och större tåg

För kapaciteten i systemet kan de objekt som ingår i projektet ”Längre och tyngre tåg” inte underskattas. Mer än hälften av åtgärderna i projektet ligger för närvarande efter 2026. Det är av stor betydelse för industrins konkurrenskraft, inte minst i norra Sverige, att projektet ges högsta prioritet.

## 2.2 Objekt tidigt i planperioden

- VSB o SSB: Repeterbaliser generellt på båda linjerna
- Värmland: Samtidig infart i Björneborg på fler spår
- Stockholm C: Mellansignaler på spåren 3-7 för att möjliggöra två tåg och snabbare multipelkoppling
- Dalabanan: Hastighetshöjande åtgärder Uppsala-Borlänge
- VSB: Full hastighet över Göta Kanal i Töreboda
- VSB: Ytterligare förbigångsstationer Katrineholm-Alingsås (Katrineholm, Högsjö, Finnerödja, Töreboda, Herrljunga V)
- SSB: Ytterligare förbigångsstationer Mjölby-Hässleholm (Tranås, Grimstorp, Grevaryd, Vislanda, Älmhult, Osby)
- Värmland: Höjd kapacitet på Värmlandsbanan. 3 nya mötesstationer i Kil-Charlottenberg
- Norge/Vänerbanan: Ny mötesstation, ”Avelsåter”, på sträckan Säffle-Åmål
- Värmlandsbanan: Karlstad triangelspår mot Skoghall
- Dubbelspår Hallsberg-Degerön
- Värmland: Dubbelspår Stenåsen-Kil
- VKB: Förbigångsspår Landskrona uppspår
- Mälardalen: Dubbelspår Arboga-Ökna
- OKB: Dubbelspår Gävle-Kringlan och Sundsvall-Dingersjö
- OKB: Förbigångsspår i Tierp båda riktningar
- OKB: Minst två oberoende plattformslägen på samtliga uppehållsstationer Gävle-Umeå
- Jämtland: Ytterligare ett fullängdsspår vid plattform i Östersund och Åre
- Värmland: Dubbelspår Kil-Fagerås inkl ny bro över Norsälven
- Värmland: Kil, triangelspår i riktning Fagerås- Vålberg
- Bergslagsbanan: Dubbelspår Borlänge-Ornäs
- Dalabanan: Ny mötesstation, ”Sifferbo”, på sträckan Repbäcken-Gagnef
- Rangerbangårdar: Upprustning av Malmö gbg, Sävenäs rgb 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 tunnlar Göteborg-Borås till lastprofil C
- Godsstråket genom Skåne och Lommabanan: Fler mötesstationer alternativt partiellt dubbelspår
- Värmland: Ytterligare 2 mötesstationer Kil-Charlottenberg

### 2.3 Objekt som behöver mer tid

- Mälarbanan: Planskild avgrening i Hovsta
- NGJ: 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
- VSB: Fyrspår Olskroken-Partille inkl planskild anslutning till Sävenäs rbg
- Värmland: Komplet dubbelspår Kil-Karlstad-Kristinehamn
- VKB: Fyrspår Almedal-Mölnåls Nedre
- VSB: Ny planskild avgrening för Värmlandsbanan från VSB (öster om Laxå-Porla)
- Mälarbanan: Komplet dubbelspår Västerås-Hovsta
- OKB: Komplet dubbelspår Gävle-Sundsvall
- Värmland: Ny järnväg Karlstad – Oslo i genare sträckning
- Dalabanan: Dubbelspår Uppsala C-ca 10 km västerut
- Norrbotniabanan: Bygg banan i sin helhet Umeå-Luleå och säkerställ kapaciteten genom dubbelspår i erforderlig omfattning
- Flemingsberg – Gerstabergr nytt dubbelspår

Stockholm, den 30 september 2021

Gustaf Engstrand  
Näringspolitisk chef  
Ordförande Tågföretagens Fokusgrupp Infrastruktur

## Bilaga 1

### **Infrastrukturproposition 2021 – Tåg företagens budskap**

#### *Ramarna för den nationella planen*

Den infrastrukturproposition som regeringen presenterade den 16 april 2021 innebär en tydligt ökad finansiell ram för framtida investeringar och underhåll av Sveriges transportinfrastruktur.

Tåg företagen välkomnar detta. Men, för att möta den snabba befolkningstillväxten, behovet av klimatomställning och decennier av underinvesteringar i kapacitet och underhåll kommer under en period en större fokuserad satsning att behöva göras.

Begränsningarna i de aviserade satsningarna är både synliga och påtagliga, trots den till synes omfattande ökningen av den finansiella ramen till 799 miljarder kronor. Eftersom ramen numera anges i 2021 års prisnivå bör – för ordningens skull – konstateras att ökningen i 2017 års prisnivå skulle ha varit 49 miljarder kronor lägre.

Det är positivt att infrastrukturpropositionen genomsyras av ambitionen att bygga ett system för nya stambanor med höga hastigheter. Ett antal fakta talar dock emot att den inslagna vägen är rätt väg att gå om de övergripande transportpolitiska målen, i form av tillgänglighet, tillförlighet och effektiva transporter samt klimat ska kunna uppnås. Effekterna av utvecklingen av transportsystemet för ökad tillgänglighet för landets medborgare kommer dröja många år. Uppnåendet av klimatmålen – som ska genomsyra all regeringens politik – försenas.

Det näringspolitiska fokus som utlovats är otillräckligt och det märks framförallt i det faktum att underhållsskulden kommer öka kraftigt under planperioden 2022-2033. Det ökande behovet av förebyggande underhåll är delvis en effekt av en politik som framgångsrikt ökat trafiken på våra järnvägar.

I själva verket innebär regeringens förslag att följande behov förblir – eller riskerar att förbli – icke omhändertagna under planperioden 2022-2033:

- Eliminering av underhållsskulden
- Betydelsefulla åtgärder i systemet och eliminering av flaskhalsar
- Nyinvesteringar som skapar förutsättningar för ökad konkurrenskraft

#### *Infrastrukturskulden*

Trots en ökning av anslagsramen sedan föregående planperiod motsvarar de anslagna medlen för investeringar och underhåll fortfarande inte mer än cirka en procent av BNP, dvs ungefär samma nivå som gällt sedan slutet av 1970-talet – och som bevisligen varit helt otillräcklig. Vår infrastruktur är mycket nedsliten. Sverige ligger under genomsnittet i OECD när det gäller vad som satsas på infrastruktur och svensk transportinfrastruktur fortsätter att försvagas. 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 drygt två procent av BNP i infrastruktur, huvuddelen av detta var vägar och järnvägar. Landet växer så det knakar och en liknande kraftsamling är nu påkallad för att återta de senaste dryga fyra decenniernas försummelser.

Vi har nu – efter årtionden av eftersatta investeringar och underhåll – en infrastrukturskuld som uppgår till 43 miljarder kronor för järnväg och 23 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 nivå på underhåll som krävs i en sliten

anläggning som utnyttjas allt hårdare. Trots ökningen kommer underhållsskulden därför att öka under planperioden. Trafikverket bör få uppdraget att upprätta en långsiktig 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. Ryckigheten i medelstillgången för Trafikverket måste jämnas ut. Med hänsyn till omfattningen av underhållsskulden och att den fortsätter att öka borde regeringen ge Trafikverket i uppdrag att genomföra en riskanalys.

### *Nya stambanor*

Regeringen har inte hörsammat en lång rad tongivande remissinstansers vädjan att lyfta ur nya stambanor ur kommande nationell plan.

Därmed blir satsningen på nya stambanor oundvikligen kraftigt begränsad av ramen. Det blir en etappvis och långsam utbyggnad, oklart med vilka hastigheter. I dessa tider med hög befolkningsökning är de direkta riskerna påtagliga om projektiden 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.

Det är nu hög tid att inse att Sveriges framtida konkurrenskraft hotas av den politiska låsning som innebär att investeringarna halkar efter på detta sätt. Järnvägssystemet är fullt till bristningsgränsen och svarar inte upp mot framtidens förväntningar, exempelvis när Fehmarn-bältförbindelsen öppnar 2029.

Lösningen för landets järnvägssystem är fortsatt – som föreslagits av Sverigeförhandlingen – ett samlat system för nya stambanor med hastigheter om 320 km/h eller högre – med högsta möjliga tempo i utbyggnaden. Därmed skulle Sveriges behov av transporter säkras i de delar av landet där huvuddelen av befolkningstillväxten sker och ökande behov av arbetspendling längre sträckor är en realitet. Utvecklingsprojektet bör därför placeras i ett separat bolag med finansiering skild från anslagsfinansiering. Att bygga för högre hastigheter ger lägre livscykelkostnad och återbetalar sig under relativt kort tid både ur miljö- och finansieringshänseende. Tåg företagen förordar därför att hela systemet byggs ut samtidigt med målsättningen att helheten står färdig för ett öppnande 2032-33.

### *Fokusera på tempo och snabbt genomförande*

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 från väg till järnväg är även beroende av järnvägens attraktivitet, tillförlitlighet och konkurrenskraft sett utifrån ett transportköparperspektiv. Det står dessvärre helt klart – flera rapporter visar på det – att järnvägen idag har brister som påverkar transportköparnas bild av såväl kapacitet och tillförlitlighet. Regeringen fäster stor vikt vid energieffektivitet och transporteffektivitet, vilket naturligtvis bör genomsyra såväl kommande planarbete som medelsallokeringar. Den sammantagna potentialen av nya stambanor och 1.050 m långa godståg – ligger ännu inte i Sveriges planer men kommer tillåtas över Fehmarn Bält från 2029 – kan antas motsvara minst en fyrdubbling av godstrafiken på järnväg vilket öppnar för att styra över en stor del av den långväga lastbilstrafiken till järnväg.

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 klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Men för ökad måluppfyllelse behövs ännu mer kraftfulla infrastruktursatsningar i närtid som stimulerar överflyttning av transportarbete från väg till järnväg och sjöfart. 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.

Redan i befintlig plan ligger flera väsentliga satsningar relativt sent i planperioden. Inte minst borde underhållssatsningarna kraftsamlas till den första halvan av planperioden.

### *ERTMS ombordsystem*

Tåg företagens rekommendation att ta rygg på Tyskland ligger kvar, i synnerhet som det finns stora frågetecken kring interoperabilitet och bromsteknologi på godssidan där just Tysklands olika beslut utgör en nyckelfaktor. Det är påtagligt att fundamentala 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 Tåg företagen 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, i linje med vad flertalet jämförbara länder redan beslutat, inte minst för godstrafikmarknadens överlevnad. Hela projektet riskeras pga bristen på förmåga för operatörerna att delta i utrullningen. Finansieringen måste få en lösning innan en ny nationell plan beslutas av regeringen. Annars finns en stor risk att detta redan kraftigt försenade moderniseringsprojekt aldrig går i mål.

Under 2021 kommer Trafikverket att ta fram en ny utrullningsplan för ERTMS, bl a till följd av förseningar på Södra stambanan och nu senast på Haparandabanan. Vi rekommenderar att ett fundamentalt omtag görs med hänsyn till norra Sveriges behov eftersom ERTMS-systemet erbjuder större flexibilitet vid användningen av kompositbromsade godsvagnar med sämre bromsförmåga i nordiska vinterförhållanden. Planen måste kvalitetssäkras för att undvika förseningar i investeringsplaner och möjliggöra adekvat versionshantering av ERTMS-ombord. Även dubbelutrustning av banan med både ATC och ERTMS borde övervägas eftersom det numera – i exempelvis Finland – utvecklats hållbara lösningar för det. I så fall skulle behovet av statlig medfinansiering av ombordutrustning falla bort.

Det finns stora samhällsvärden, inklusive kapacitetsvolymen både för person- och godstrafiken, att vinna på en optimerad finansieringsmodell och utrullning av ERTMS.

### *Översyn av samhällsekonomiska kalkyler*

Regeringens infrastrukturproposition innehåller inget om bristerna i de samhällsekonomiska kalkylmodellerna och prognosarbetet. 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. Tåg företagens förslag är att en bredare expertgrupp får ett uppdrag av regeringen att genomföra en översyn dels av ingångsvärden, dels av kalkylmodellen.

## Bilaga 2

Regeringsuppdraget att analysera och kvalitetssäkra införandet av ERTMS skulle slutredovisas av Trafikverket senast den 30 september 2021. Vi har löpande informerat Trafikverket om branschens förväntan på resultat från regeringsuppdraget. Sent i processen har dock Trafikverket fått förlängd tid – till den 30 november – att leverera slutrapport. Det innebär att en reviderad utrullningsplan presenteras i samband med att förslag till nationell plan 2022-2033 lämnas den 30 november. ERTMS-utrullningen och frågor 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. Vår tidigare rekommendation kvarstår: ta rygg på Tyskland, den EU-medlemsstat vars strategival avgör hur framgångsrikt EU:s stora signalprojekt faktiskt kan bli.

Branschens förväntan på resultat från Trafikverkets regeringsuppdrag att analysera och kvalitetssäkra införandet av signalsystemet ERTMS i det svenska järnvägssystemet:

1. Vi har sett återkommande nya besked om utrullningen – hur ser en slutlig, kvalitetssäkrad och robust utrullningsplan ut?
2. När införs kommande version (2022/23) som f n specificeras av ERA? När införs FRMCS i Sverige? Kommer det nya tekniska specifikationer från EU-nivån under de kommande åren som återigen ändrar förutsättningarna i Sverige?
3. 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?
4. 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?
5. 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.
6. 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?
7. 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)
8. Är dubbelutrustning ATC och ERTMS möjlig under en införandetid på upp till 10 år?
9. Hur säkerställer Trafikverket att det finns ingenjörresurser så att projektkan genomföras i sin helhet?
10. Hur säkerställer Trafikverket (cyber)säkerhetsrisker i övergången till ERTMS och i kommunikationen inom och mellan olika delsystem?
11. Ibruktagningsmetod – hur minimerar Trafikverket trafiksäkerhetsmässiga, operativa och ekonomiska risker vid övergång från system H (ATC) till system E (ERTMS)?
12. Vilken kompensation ska utgå för kraftiga kostnadsökningar för icke nödvändiga investeringar vid förseningar av utrullningsplanen för ERTMS?
13. Hur ska ett format för statlig medfinansiering av fordonsägares investering se ut?