

2022-02-\_\_

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**

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

## 1. Sammanfattning

***En ny modell för utveckling av infrastrukturen*** – Tåg företagen 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 stort ställer sig Tåg företagen 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 fyrtio 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 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 planförslaget 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 med återbetalning 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. Enligt regeringens direktiv ska Trafikverket redovisa en sammanhållen underhållsplan, som ska omfatta minst fyra år och den ska löpande uppdateras. Tågföretagen 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. Förutsättningarna är goda för att möta dessa utmaningar. Statens finanser är starka, med en statsskuld 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 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 projektiden tillåts sträcka sig över tiotals år. [Se avsnitt 4.2]

**Optimera leveransen med en sammanhållen underhållsplan** – Trafikverket bör 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. [Se avsnitt 4.3]

**Näringslivets transportbehov** – Godståg upp till 740 meter och en näringslivspott om 1,2 miljarder under 12 år är otillräckligt för näringslivets transporter. 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. 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 regeringsuppdraget 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 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. Tågföretagen anser att Trafikverket gjort en felaktig bedömning och att transporteffektivitet har stor potential, som tydligt framgår av Trafikverkets egen rapport ”Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter”. [Se avsnitt 4.9]

**250 km/h på utvalda banor** – Tågföretagen välkomnar att det första steget till en uppgradering till 250 km/h på utvalda banor tas under planperioden. Det är dock avgörande att dessa brister 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 konstaterar dessvärre 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 fyrtio 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.

Tyvärr möter inte förslag 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. Tågföretagen 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 Väst kustbanan och ser planeringsmässigt ut att bli det även för Nya Ost kustbanan, 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 ”**Öresundsbramodellen**” 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 elenergikällor. 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. [Fotnot exvis: Uppdrag att främja intermodala järnvägstransporter] Perspektiv på utvecklingen och visionsarbetet på EU-nivån kopplat till av EU:s stomnätsskorridorer, inklusive förlängningen av Scanmed-korridoren till Narvik, lyser mer eller mindre med sin frånvaro. 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.

Tågforetagens konkreta förslag är följande: Placera större projekt – med en totalkostnad 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.

## ***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 Tåg företagen 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 fyrtio 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 Norrbotniabanan 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.

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

Ett konkret förslag från Tågfaretagens sida är införa en punktlighetspott som på kortare sikt, likt näringslivspotten, skulle finansiera enklare trimningsåtgärder – exempelvis stängsling – framtagna i samråd för ökad punktlighet.