

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

SWEDTRAIN  
genom Pia Lagerlöf

## Remissvar Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 N2017/05430/TIF

SWEDTRAIN är branschföreningen för järnvägsindustrin i Sverige. Bland medlemsföretagen finns flera av världens största tillverkare av tåg och signalsystem, fordonsunderhållsföretag, fastighetsföretag och forskningsinstitut. SWEDTRAIN representerar alltså en stor del av järnvägssektorns viktigaste aktörer.

Vi lämnar härmed vårt remissvar med anledning av Trafikverkets förslag till Nationell plan 2018-2029

Frågor kring remissvaret kan ställas till Pia Lagerlöf på 08-782 09 15 eller [SWEDTRAIN@tebab.com](mailto:SWEDTRAIN@tebab.com)

Med vänlig hälsning

SWEDTRAIN – Föreningen Sveriges Järnvägsindustrier

Pia Lagerlöf  
Generalsekreterare

## Sammanfattning

- Besluta om att bygga en höghastighetsbana för 320 km/h, med en snabb utbyggnad och som en sammanhållen bana
- Investeringen av en ny höghastighetsbana bör ligga utanför den årliga infrastrukturbudgeten och finansieras med lån.
- Ta fram en kompetensförsörjningsplan
- Öka anslaget till Forskning och Innovation inom järnvägssektorn
- Prioritera de projekt som ger störst effekt på robusthet, punktlighet och kapacitet.
- Ta fram konkreta tidplaner för åtgärder som gör det möjligt att köra längre och tyngre tåg.
- Implementera ERTMS enligt plan
- Redovisa även planerat färdigdatum för alla projekt, inte bara byggstart.

## Övergripande kommentarer

Att ställa om transportsystemet till ett robust, energieffektivt och klimatsnålt system som motsvarar kundernas efterfrågan på olika transportslag är en viktig fråga för Sveriges framtida konkurrenskraft. Järnvägen kan medverka till detta och dessutom bidra till att klara en rad andra viktiga samhällsutmaningar såsom regionförstoring med bättre matchning på arbetsmarknaden samt ökad trafiksäkerhet.

SWEDTRAIN välkomnar det ökade anslaget till den nationella planen 2018–2029, som är 100 miljarder kronor högre jämfört med nuvarande plan. SWEDTRAIN ställer sig positiva till att 125 miljarder kronor avsätts till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar. Det är dock med viss oro vi läser att Trafikverket anser att *Planförslaget kommer bara att bidra till ett visst återtagande av det eftersläpande underhållet på vissa delar av järnvägssystemet. Tillståndsutvecklingen försämras dock på vissa av de mer lågtrafikerade delarna av järnvägsanläggningen.*

SWEDTRAIN välkomnar också satsningar på övriga transportslag och intermodalitet, eftersom ett fungerande transportsystem förutsätter god samverkan mellan alla transportslag. Men för att klara trafikökningen och klimatmålen behövs en än kraftfullare utbyggnad av järnvägsinfrastrukturen och ytterligare resurser behöver avsättas till järnvägen.

Järnvägens kapacitetstak är nått på flera sträckor och Sverige är i behov av en höghastighetsjärnväg för att möta både dagens och framtidens efterfrågan vad gäller järnvägstransporter. SWEDTRAIN ställer sig därför mycket kritisk till förslaget att en ny stambana ska byggas etappvis och för hastigheter upp till 250 km/h. Vi anser att det bästa är att bygga en modern höghastighetsbana i sin helhet och för (minst) 320 km/h.

## Nya Stambanor

**SWEDTRAIN anser att regeringen bör gå vidare med Sverigeförhandlingens förslag att bygga hela höghastighetsjärnvägen (inkl. Ostlänken) för 320 km/h och med en snabb utbyggnad som en sammanhållen bana.**

Sverige behöver mer kapacitet i järnvägssystemet, i dag är det redan fullt på vissa spår. Enligt Trafikverkets prognoser kommer resandet att fortsätta öka och det är nödvändigt att bygga fler spår.

SWEDTRAIN anser att en investering i en svensk höghastighetsbana är en förutsättning för att trygga det framtida transportbehovet i Sverige. Den skapar arbetstillfällen inom vår del av industrin men även inom många andra industrier och aktörer både på kort och lång sikt. Den utgör ett mycket viktigt medel för att nå politiskt uppsatta klimatmål och är det mest kapacitetseffektiva vi kan göra över tid.

Med förutsättningarna om anslagsfinansiering i den takt ekonomin tillåter (som framgår i regeringens direktiv) kommer det att ta alldeles för lång tid att bygga ut hela höghastighetsystemet. Trafikverket skriver att det även i kommande planeringsomgångar sannolikt kommer att finnas många andra behov i transportsystemet som behöver tillgodoses och som måste vägas mot utbyggnad av höghastighetsjärnväg. Vilket gör att byggtiden kan förlängas ytterligare.

För att nyttja våra gemensamma resurser på bästa möjliga sätt, för oss och framtida generationer, vore det mest resurseffektivt att bygga hela systemet på en och samma gång. Det är viktigt att komma ihåg att det är först när hela systemet är utbyggt som alla nyttor och effekter uppstår, som t.ex. större arbetsmarknadsregioner, ökat bostadsbyggande och klimatvinster.

För att uppnå de största klimateffekterna krävs en överflyttning från andra transportslag men denna överflyttning sker först då höghastighetsjärnvägen är fullt utbyggd. Tittar man på internationella erfarenheter är varje minuts kortare tågresor viktig för att kunna konkurrera med flyget.

SWEDTRAINS medlemsföretag har många års internationell erfarenhet av att arbeta med höghastighetståg över 300 km/h. Viktiga framgångsfaktorer har bland annat varit att bygga sammanhållna banor mellan attraktiva regioner. Runt om i världen ser vi flera exempel där kapacitetsstarka höghastighetsbanor skapar tillväxt, nya jobb och bostäder samt ger stora klimatnyttor inte minst genom att konkurrera ut flyget.

Trafikverket framförde redan i inriktningsunderlaget att finansiering på annat sätt, exempelvis genom lån, skulle kunna möjliggöra en relativt snabb utbyggnad. Med en sådan lösning kan nyttoeffekter realiseras tidigare i form av bland annat ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet. Då kan också högre hastighet motiveras.

### Nya Stambanor - Lånefinansiering ger största möjliga nytta

**SWEDTRAIN anser att investeringen av en ny höghastighetsbana bör ligga utanför den årliga infrastrukturbudgeten och finansieras med lån. Nyttorna med investeringen skulle sträcka sig långt in i framtiden vilket motiverar en längre återbetalningsperiod.**

Både Trafikverket och Sverigeförhandlingen har poängterat att en anslagsfinansierad utbyggnad av höghastighetsjärnvägen kommer att ta mycket lång tid. Trafikverket motiverar sitt förslag vad gäller 250 km/h med att det sannolikt inte finns några tågoperatörer som kommer att kunna motivera investeringar i dyra höghastighetståg förrän längre sammanhängande sträckor kan trafikeras i högre hastigheter

Trafikverket skriver; *Med en topphastighet på 250 km/tim och de förutsatta stationslösningarna är Trafikverkets bedömning att det går att bygga med ett ballasterat spårssystem, vilket bedöms minska investeringskostnaden med cirka 15–25 miljarder kronor. Samtidigt antas dock underhållskostnaden bli väsentligt högre.*

**SWEDTRAIN anser att det är mycket viktig att Trafikverket ser till den totala livscykelkostnaden för ett höghastighetssystem och inte bara tar hänsyn till investeringskostnaden för att motivera ett beslut om ballasterat spårssystem. Här bör man även överväga slabtrack på vissa delar av sträckan, som har en lägre underhållskostnad, om detta leder till en lägre total livscykelkostnad.**

## Forskning, Innovation och Kompetensförsörjning

**SWEDTRAIN anser att för att lyckas med att utveckla alla trafikslag krävs än mer riktad forskning som fokuserar på respektive transportslag enskilt.**

Trafikverket skriver i sitt underlag att *Järnvägstransporterna har en central roll i ett transportsystem med ökade krav på klimatneutrala transporter. Forskning och innovation kan stödja ett ökat kapacitetsutnyttjande och högre tillförlitlighet, kopplat till en digitalisering som ger lägre kostnader.*

Trafikverket skriver vidare att *För att Sverige ska kunna behålla sin plats som föregångsland behöver alla trafikslagen utvecklas och komplettera varandra.*

Vi ser en mycket stor potential för det svenska järnvägssystemet under de närmaste årtiondena och har en vision om ett mera innovativt järnvägssystem. Med tillräckliga satsningar på infrastruktur, innovation och forskning idag, ser vi att järnvägen kommer att fungera som en motor för att Sverige år 2050 ska vara ett land där transportsystemet är fossilfritt och högteknologiskt, och där avstånden mellan människor, jobb och bostäder är korta.

Med en utbyggnad av nya stambanor med den senaste tekniken för höga hastigheter och införandet av ny "digitaliserande" teknik så som ERTMS och Nationell Trafik Ledning skapar vi en modern järnväg och framtidens samhälle. Vi skapar även förutsättningar för en utökad attraktionskraft av att arbeta inom järnvägsbranschen.

SWEDTRAIN bedömer att det kommer att behövas fler personer inom en rad etablerade yrkesgrupper liksom förstärkt kompetens inom nya och mer specialiserade områden.

Forskning, innovation och utbildning är nyckelfaktorer för järnvägens fortsatta framgång. Detta är särskilt viktigt när järnvägssystemet får ökade medel till underhåll, reinvestering och nybyggnation.

Det är av stor vikt att så långt som möjligt säkerställa att det kommer att finnas tillräckligt kompetenta personer av olika yrkeskategorier och tillräcklig teknisk specialistkunskap om järnvägssystemet, såväl inom Trafikverket, industrin som inom akademi. Allt för att satsningen ska genomföras effektivt och att medlen används på bästa sätt.

**SWEDTRAIN stödjer Trafikverkets förslag på en stöttning från myndigheten gällande kompetensförstärkning och kunskapsuppbyggande hos svenska lärosäten, samt förslaget på ökat fokus på innovation och implementering.**

**SWEDTRAIN föreslår att Regeringen parallellt med den Nationella Planen och Genomförandeplanen även tar fram en Kompetensförsörjningsplan.**

SWEDTRAIN anser också att det kommer att krävas kraftfulla forsknings- och innovationssatsningar med sikte på infrastruktur, tekniska system och transportsystemet som helhet. Forsknings- och innovationssatsningarna ska präglas av radikalt nytänkande, vara framtidsinriktade och behovsstyrda samt utnyttja erfarenheter från andra branscher och länder. Med ökade och koordinerade innovations- och forskningsinsatser skapas möjligheter att bygga upp och vidmakthålla kritiska forskningsmassor, generera ny kunskap och säkra kompetensförsörjningen på järnvägsområdet.

De innovations- och forskningsbehov som identifierats kan tillgodoses genom såväl förstärkning av befintliga forskningsprogram som inrättande av nya forskningsprogram i de fall befintliga initiativ är otillräckliga. Internationella forskningssamarbeten är mycket viktiga och ger svenska aktörer ökade möjligheter att samverka, lära och påverka. Detta gäller inte minst EU-projekt där Sverige kan påverka och stärka den gemensamma europeiska agendan. Vi ser därför positivt på en utveckling av forskningen inom ramen för Shift2Rail.

Samtidigt ser vi att utmaningarna i Sverige är så pass omfattande att det finns skäl att överväga ett strategiskt innovationsprogram för järnvägsspecifik forskning. Med utgångspunkt från det strategiska innovationsprogrammet kan ett arbete för att åstadkomma öppna forskningsutlysningar och ett fokuserat arbete för kompetensutveckling påbörjas.

SWEDTRAIN har tillsammans med flera aktörer tagit fram en forsknings- och innovationsagenda för det svenska järnvägssystemet som identifierar de satsningar på innovation och forskning som på bästa sätt kan medverka till att (1) stärka det svenska järnvägssystemets funktion, samhälls- och kundnytta, (2) skapa förutsättningar för att planerade unikt stora investeringar och satsningar på svensk järnväg ger största möjliga system- och samhällsnytta och effektivt bidrar till att de transportpolitiska målen nås, och (3) utveckla svensk järnvägskompetens och järnvägssektor, såväl tekniskt som operativt, med ambitionen att skapa en svensk företagsverksamhet i världsklass.

### Finansiering av forskning

Vid ett nedslag i Trafikverkets forskningsportföljer, med hjälp av myndighetens egen årsrapport, kan vi konstatera att det finns ett begränsat utrymme för järnvägsforskning. Samtidigt handlar det om medel (verksamhetsvolymen uppgick 2016 till 536 miljoner kronor) som behöver fördelas på samtliga

trafikslag, vilket måste ställas i proportion till de stora offentliga satsningar som görs på järnvägen och de utmaningar som vi har och står inför. Enligt uppgifter från Trafikverket betalar myndigheten i storleksordningen 80–100 miljoner kronor per år för järnvägsspecifik forskning och då är de EU-medel från Shift2Rail som går till Trafikverket inräknade. Trafikverket konstaterar dessutom att dagens volym på FoI-medlen lämnar lite utrymme till nya initiativ, vilket får ses som en bekräftelse på att möjligheterna till radikalt nytänkande FoI-satsningar inom angelägna områden får ses som mycket begränsade inom de ramar som nu föreligger.

Vi kan vidare konstatera att de befintliga strategiska innovationsprogram och liknande större forsknings- och innovationssatsningar som är kopplade till transportsektorn ofta har en slagsida mot vägområdet (t.ex. Drive Sweden och FFI, Fordonsstrategisk Forskning och Innovation). Här finns en annan industriell kraft än inom järnvägen, vilket avspeglar sig i industrins finansiella engagemang, men detta faktum kan inte i sig göra järnvägen till mindre av en samhällsangelägenhet. Snarare bör det innebära att det offentliga ansvaret blir tydligare.

**SWEDTRAIN anser att Trafikverkets förslag i planförslaget att avsätta totalt 8 miljarder kronor för forskning och innovation (FoI) är för lågt. Nivån är dessutom lägre jämfört med vad som angavs i Trafikverkets inriktningsunderlag som lämnades till regeringen i nov. 2015. Den ambitionsnivå som då utpekades som huvudförslag innebär en totalram på knappt 9,5 miljarder.**

**SWEDTRAIN anser dessutom att en betydande del av detta anslag ska öronmärkas för FoI inom järnvägen.**

## Vidmakthålla - Ökad satsning på underhåll och reinvestering

**SWEDTRAIN anser att det är bra och nödvändigt med den ökade satsningen på underhåll av infrastrukturen och även att det blir ett ökat fokus på förebyggande underhåll.**

Bristande infrastrukturunderhåll och reinvestering de senaste decennierna är grundorsaken till många av de förseningar som inträffat på järnvägen de senaste åren. Bristande punktlighet och tillförlitlighet får enorma samhällskostnader årligen för resenärer och negativa konsekvenser för exportindustrin såsom kostnader för omledning till andra trafikslag, minskad volym i produktionen, leveransförseningar och i värsta fall negativ påverkan på kundrelationer.

Med ökade anslag till underhåll och reinvesteringar är det dock mycket viktigt att effektiviteten hos myndigheter och produktiviteten i anläggningsbranschen ökar så att inte denna ökade satsning urholkas värdemässigt.

SWEDTRAIN stödjer de arbeten som pågår med ett nytt registersystem för anläggningsdata och trafiknät då det är av yttersta vikt för en effektiv verksamhet där det också ska finnas bra underlag för att kunna prioritera och upphandla arbeten.

**SWEDTRAIN anser att Trafikverket i möjligaste mån bör utreda (om inte detta redan är gjort) vilka projekt som ger störst effekt på robusthet, punktlighet och kapacitet i Sverige och prioritera dessa projekt tidigt i planperioden.** Viktigt är också att se till att projekten i största möjliga mån genomförs i sin helhet och färdigställs under planperioden, och inte bara delar av dem, för att kunna ta del av nyttorna så snart som möjligt.

## Längre och tyngre tåg

Längre och tyngre tåg är ett effektivt sätt att med jämförelsevis små investeringar effektivisera godstransportsystemet. Att köra mer kapacitetsstarka tåg leder till ett bättre nyttjande av befintlig bankapacitet, det vill säga större transportmängd per tågläge, vilket är mycket relevant med tanke på dagens belastning på våra järnvägar. Längre och tyngre tåg stärker också konkurrenskraften gentemot andra trafikslag, främst lastbilstrafiken, vilket medför stora klimatnyttor.

Tekniken för att köra betydligt längre tåg finns redan, det är andra faktorer som begränsar längden och tyngden på tågen, bland annat infrastruktur och regelverk.

Trafikverket föreslår ett åtgärds paket på cirka 1,9 miljarder kronor inom planperioden som syftar till att godståg med längder upp till 750 meter ska kunna framföras på ett utpekad nät. I dagsläget är merparten av järnvägsnätet anpassat för godståg med 630 meters längd.

**SWEDTRAIN välkomnar detta åtgärds paket, men vill samtidigt lyfta upp vikten att inte låsa fast sig vid 750 m, utan succesivt inrikta arbetet på ytterligare ökad tåglängd på vissa sträckor.**

Möjligheten att trafikera med längre godståg har undersökts sedan 1990-talet och mötesspår, förbigångsspår och bangårdar har sedan dess påbörjat en anpassning för 750 meter långa godståg vid om- och nybyggnad.

Sverige ligger efter om man jämför internationellt, arbetet behöver nu snabbas på så att resultaten kan ses i den dagliga trafiken. I Danmark är standardlängden 835 meter, i Finland tillåts upp till 915 meter och i USA ända upp till 3 000 meter. Även länder som till exempel Tyskland, Frankrike och Schweiz tillåter längre tåg än Sverige.

**SWEDTRAIN efterlyser nu konkreta tidplaner för genomförandet av insatserna tidigt under planperioden.**

SWEDTRAIN vill också lyfta vikten av att se över hastigheten på godståg. Många godståg begränsas till lägre hastigheter, 70 – 90 km/h, i Sverige och över Öresund, trots att såväl bana som ingående fordon är godkända för 120 km/h eller högre hastighet. Begränsningen beror på dålig anpassning mellan befintliga signalavstånd och tågens bromsprestanda, och på befintliga bromspercenttabeller. Med begränsade signalåtgärder bör tillåten hastighet kunna höjas till 100, 110 eller 120 km/h, i första hand från Hallsberg till Öresund. Höjd hastighet för de långsammare godstågen skulle ge högre kapacitet, bättre tågföring och mindre känslighet för störningar för både person- och godstrafik.

## ERTMS

**SWEDTRAIN välkomnar Trafikverkets besked att succesivt ersätta det gamla systemet med ny teknik enligt den europeiska standarden ERTMS. Detta kommer dessutom att förenkla järnvägstransporter över landsgränserna.**

Det är bra och viktigt att Trafikverket ser att signalanläggningen på den svenska järnvägen är i stort behov av reovering och modernisering. Den slitna och gamla anläggningen behöver bytas ut på många ställen.

Det är mycket viktigt för industrin att få en stabil plan för implementering av ERTMS i Sverige att förhålla sig till, som är finansierad. Detta för att industrin ska kunna planera investering i teknik, kapacitet och kompetens som svarar upp mot Trafikverkets, och övriga intressenters behov av ERTMS produkter och tjänster.

SWEDTRAIN betraktar ERTMS som ett moget system med certifierade produkter som svarar väl mot svensk järnvägs behov.

I linje med EU:s vision för att stärka järnvägens konkurrenskraft har SWEDTRAINS medlemmar utvecklat produkter för ERTMS som idag är certifierade enligt TSD Trafikstyrning. Inom EU och i en rad andra länder runt om i världen är ERTMS idag på stark frammarsch, 80 000 km och 10 000 fordon är utrustade eller kontrakterade och i många fall redan i drift i totalt 42 länder. (Siffror från 2014, Källa: UNIFE). Men mycket återstår fortfarande att göra och implementeringen behöver göras på ett mer sammanhängande sätt. Att implementeringen av ERTMS gått trögt kan huvudsakligen förklaras av att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är ovilliga att investera i ERTMS-utrustning på grund av de kostnader det medför. Detta äventyrar inte bara uppnåendet av de mål som fastställts för 2030 och de investeringar som redan är gjorda, utan även förverkligandet av ett gemensamt järnvägsområde som är ett av EU främsta politiska mål. Det kan även få negativa följder för järnvägstransporternas konkurrenskraft jämfört med vägtransporter

SWEDTRAIN stödjer förslaget att utreda möjligheten till att staten kan medfinansiera ombordutrustning för ERTMS där EU-bidrag inte beviljats då många transportföretag och särskilt godstransportföretag idag har svårt att ekonomiskt motivera och finansiera den utrustning som ERTMS kräver.

## Planering

I bilaga 1 redovisas en tabell med en kolumn som heter "Planerad byggstart" men det saknas information om planerat färdigdatum, vilket är det som är intressant och som ger effekten på transportsystemet.