

2009-11-02

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Diariern N2009/6374/IR

Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 **– remissvar från Branschföreningen Tågoperatörerna**

Sammanfattning

Person- och godstransporter på järnväg har de senaste åren vuxit kraftigt. De föreslagna åtgärderna i den nationella planen stöder inte en fortsatt långsiktig tillväxt.

Förslaget till Nationell plan innebär en tydlig prioritering av vägsektorn, medan järnvägssektorn och i synnerhet det långväga resandets kunder och operatörer kommer i andra hand.

Flera angelägna nyinvesteringar på järnvägområdet kommer inte till stånd eller ligger sent i planperioden. Reinvesteringar och förebyggande underhåll är också på en otillräcklig nivå. Sammantaget riskerar detta att leda till att samhället står längre från uppfyllandet av de samhällsekonomiska målen år 2021 än idag.

Transportsystemet kommer på flera håll att få stora svårigheter att möta de framtida behov av såväl person- som godstransporter som en växande befolkning och ökad ekonomisk aktivitet kräver. Detta kan hämma sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

För att åstadkomma expansion och varaktig kvalitetshöjning för järnvägstrafiken måste miniminivån på nyinvesteringar vara väsentligt högre och omfatta fler objekt än den nivå på +15 procent vars innehåll redovisas som ett alternativ i den nationella planen. Även vid +15-nivån kvarstår t.ex. kapacitetsbrister till den grad att den fulla potentialen av Citybanan inte kan utnyttjas.

Om en särskild satsning på höghastighetsbanor uteblir, kommer det att ställa helt andra krav på investeringar i det befintliga järnvägsnätet än vad det föreliggande förslaget till Nationell plan innehåller.

Att avdela medel för tillkommande behov är positivt, men tonvikten ska läggas på kapacitetsinvesteringar. En marknadspott ska inte utvecklas till en riskreserv eller allmän budgetregulator.

Förslagets begränsade ambitioner på järnvägsområdet innebär bl.a. att det år 2021, oavsett fordonsinvesteringar, fortfarande kommer att ta ca tre timmar med snabbtåg Göteborg – Stockholm, drygt fyra timmar Malmö – Stockholm och över tre timmar Stockholm – Sundsvall.

De för svenskt näringsliv viktiga godsstråken genom Bergslagen, Bergslagsbanan/Norge Vänerbanan Gävle – Borlänge – Göteborg samt Hamnbanan i Göteborg kommer vid planperiodens slut att ha betydande brister.

Höjda banavgifter åstadkommer inte förbättrat underhåll om anslagen samtidigt sänks. Förslaget till brukaravgifter för ERTMS och medfinansiering innebär dessutom att kostnaderna för järnvägsföretagen och därmed för deras kunder ökar med oacceptabla 3 122 miljoner kronor under planperioden.

Särskild förtur bör ges till kapacitetsåtgärder på Värmlandsbanan.

Leveranskvaliteten bör kompletteras med en nollfelsstrategi för vitala funktioner.

Banverket ska ta ett kapacitetsansvar för varje projekt.

Nyttorna med ERTMS behöver verifieras innan utbyggnaden går vidare.

Järnvägens utveckling 1988-2008

Inför bedömningen av den Nationella planen för transportsystemet 2010-2021 kan det vara på sin plats att kort rekapitulera den utveckling som skett för den svenska järnvägen de senaste 20 åren.

I mitten av 1980-talet var järnvägen en sektor som befann sig i en långsiktig trend av nolltillväxt eller t.o.m. tillbakagång. Kortare perioder av positiv utveckling följdes av återkommande kriser för det dåvarande SJ, vilket tvingade statsmakterna till diverse punktinsatser som dock inte bidrog till att vända den långsiktiga utvecklingen. Medan järnvägen tappade i attraktivitet, växte efterfrågan på vägtransporter och andra transportslag.

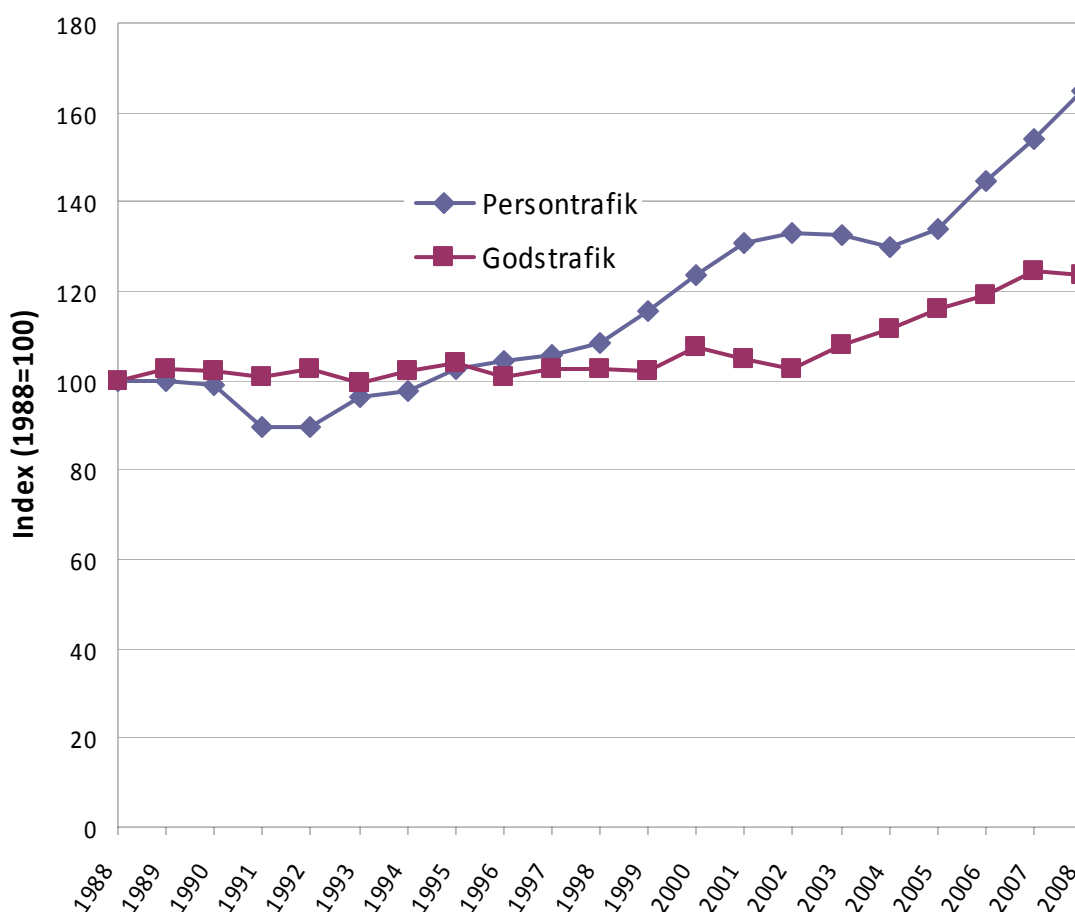
I och med 1988 års transportpolitiska beslut, där staten genom bildandet av Banverket åtog sig ansvaret för infrastrukturen på samma sätt som för vägsektorn och ansvaret för en del regional trafik överfördes till länsstrafikhuvudmännen, påbörjades den förändring av sektorn som, tillsammans med flera andra för järnvägen positiva beslut, banat vägen för järnvägens återkomst. Nysatsningen på järnvägens infrastruktur tog fart på allvar under och efter den djupa lågkonjunkturen i början av 1990-talet. Detta gjorde det möjligt att få en kraftig expansion av persontrafiken under andra halvan av 1990-talet, inte minst med hjälp av nya tåg på det uppgraderade bannätet. I början av 2000-talet minskade investeringarna. Detta tillsammans med externa faktorer som lågprisflygets expansion bidrog till ett minskat resande, men ungefär samtidigt inleddes en vändning uppåt för godstrafiken. Från 2003 ökade återigen investeringarna och sedan dess har expansionen för såväl person- som godstrafiken fortsatt mot allt högre höjder. På vissa delar av nätet har expansionen i högtrafik på senare år

hämmats av bristande spårkapacitet. För godstrafiken bröts den goda utvecklingen av det skarpa konjunkturfallet i slutet av 2008 (se figur nedan).

Sett över hela perioden har persontransportarbetet på järnväg ökat med över 65% och godstransportarbetet med 25%. Järnvägen har därmed vuxit snabbare än andra trafikslag och alltså ökat sin marknadsandel. Samtidigt har antalet anställda i sektorn minskat med åtminstone 40%, vilket gör att branschen kan uppvisa en svårslagen produktivitetsutveckling. Internationellt sett har utvecklingen i Sverige också varit exceptionellt bra.

Branschföreningen Tågoperatörerna anser att detta tydligt visar att när staten och de regionala trafikhuvudmännen valt att satsa på järnvägen har operatörerna levererat. Utvecklingen kan också förklaras av att de förhållandevis låga banavgifterna hjälpt sektorn att bibehålla sin konkurrenskraft gentemot andra transportslag, inte minst vad gäller godstransporterna. I de flesta andra EU-länder, där ofta en annan politik på detta område tillämpats, har järnvägens andel av godstransportarbetet sjunkit till en väsentligt lägre nivå än i Sverige.

Transportarbetet på järnväg 1988-2008



Det är med denna utveckling i backspegeln som Branschföreningen Tågoperatörerna med oro sett hur arbetet med åtgärdsplaneringen fortskridit och resulterat i ett förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021, som, särskilt när redan tidigare beslutade investeringar och s.k. kraftsamlingar slutförts, tyder på en väsentligt minskad ambitionsnivå när det gäller investeringar och underhåll i järnvägsnätet. Till detta kommer kraftiga höjningar av banavgifter och andra tillkommande kostnader för operatörerna. Branschföreningens slutsats är att vägtrafiken kommer att öka på bekostnad av järnvägstrafiken och att transportsystemet på flera håll kommer att få stora svårigheter att möta de framtida behov av såväl person- som godstransporter som en växande befolkning och ökad ekonomisk aktivitet kräver. Detta kan hämma både sysselsättningen och den ekonomiska tillväxten i Sverige, och därmed hela samhällsutvecklingen.

Bedömningar och kommentarer i det följande utgår från de förslag som presenteras i åtgärdsplaneringens 0-nivå och lämnas till vissa av planens numrerade avsnitt.

Del 1 - Bakgrund för planeringen

Åtgärdsplanen avspeglar den ekonomiska ram som anvisades i propositionen ”Framtidens resor och transporter” från september 2008. Planens brister i form av uteblivna åtgärder i järnvägsnätet har sin grund i snävt tilltagna ekonomiska ramar.

Järnvägsinvesteringar möts ofta med argumentet att de tar lång tid att genomföra. Tyvärr är det obestridligt. Orsakerna anges vanligen vara komplex planlagstiftning, tekniska misslyckanden och att arbetet måste genomföras under pågående trafik. Men den dominerande orsaken till långsamt järnvägsbyggande är faktiskt en återhållen finansiering som leder till genomförande i korta etapper, som var och en får för liten positiv trafikpåverkan och som inte medger forcerade stråkutbyggnader med arbete på flera tåter samtidigt. Det är ju först när hela stråk är utbyggda som man får full effekt av investeringarna. Botniabanan behöver exempelvis en kraftigt kapacitetsförstärkt Ostkustbana. Den föreliggande åtgärdsplanen illustrerar detta. Mycket utdragna förhandlingar om finansieringslösningar i storstäderna har tidigare också fördröjt nationellt viktiga projekt. Däremot finns ingen teknisk egenskap som gör att järnvägens byggprocesser ska ta extremt lång tid.

Den som inte kallas kommer inte på möten

Järnvägsföretagen har haft svårt att få tillträde till arbetet med den nationella planen. Det har uppenbart funnits intressantare samarbetsparter. Järnvägen och dess kunder tycks i allt för stor utsträckning fått stå tillbaka med det trafikslagsövergripande perspektivet. Framgent måste järnvägsföretagen i större utsträckning ges tillträde till planeringsprocessen. Sporadiska referensgruppmöten räcker inte.

Järnvägen är ett nationellt nätverk i betydligt större utsträckning än vägnätet. En stor andel av trafikarbetet på järnväg är långväga transporter och resor. Det regionala perspektivet räcker därför inte. En sammanvägd nationell systemanalys är särskilt viktig för järnvägen.

2. Transportsystemets utveckling - Antaganden om framtiden

En mera omfattande scenarioanalys hade varit önskvärd. Avsaknaden av en tydlig vision för järnvägen är lika påtaglig som anmärkningsvärd, vilket kan exemplifieras med följande citat

från kapitel 2.4: ”Enligt prognosen växer järnvägstrafiken långsammare än under senare år. En orsak är att inga investeringar i ny infrastruktur har antagits efter år 2010 och att det redan i dag finns kapacitetsbrist i järnvägsnätet.” När det saknas visioner för framtiden blir det svårt att med kraft argumentera både för hur dagens problem skall lösas och hur järnvägens skall fortsätta att utvecklas. Branschföreningen menar att Banverket härigenom har misslyckats att leva upp till sina åtaganden som förvaltare av statens spåranläggningar, vilket bidragit till den skeva fördelningen av anslagen mellan transportslagen.

Klimatfrågan och konjunkturen bidrar till särskild osäkerhet. Det finns inget givet antagande om framtiden. Det finns alternativa möjligheter. Planen har lång tidshorisont och om de investeringar som föreslås genomförs kommer det att påverka framtiden. Flertalet åtgärder kommer sent och får effekt först efter år 2021. Att många behövliga satsningar på järnvägsområdet inte finns med överhuvudtaget påverkar givetvis också den framtida utvecklingen. Beträffande s.k. klimatstyrmedel blir naturligtvis varje antagande till år 2020 om råoljeprisets utveckling och den rörliga kostnaden för att köra bil, mycket osäkra. Satsningar på vägar och massbilism blir i viss utsträckning självuppfyllande, men det finns också risk för att man bygger för den dåtid som passerat, när det var bilen moderniserade samhället.

5. Vägledande prioriteringar

När de bundna medlen i ramen för utveckling av nationell transportinfrastruktur fått sitt tvingas Banverket (Trafikverket) föreslå framförallt satsningar på relativt små men förutsatt effektiva åtgärder ”med fokus på näringslivets transporter samt arbetspendlingen” (s 53). Det långväga resandes har alltså låg prioritet.

För järnvägsnätet år 2021 kommer detta i stora drag att betyda:

- Att stora objekt som färdigställs inte stöds av konsekvensinvesteringar som skulle möjliggöra ökad fjärrtågtrafik, t.ex. Ostlänken
- Att Ostkustbanan fortsatt i huvudsak består av enkelspår, vilket påverkar tillgängligheten till arbetspendling och till Arlanda
- Att Västkustbanan inte kommer att ha komplett dubbelspår
- Att renoveringen av bangården vid Stockholm C inte har kommit igång
- Att Västlänken i Göteborg inte är påbörjad
- Att det viktiga godsstråket genom Bergslagen inte har fullgod standard med dubbelspår mellan Hallsberg och Mjölby
- Att Hamnbanan i Göteborg inte påbörjas förrän 2019 och därför ger ett marginellt tillskott av kapacitet och kvalitet under planperioden
- Att betydande brister kvarstår i stråket Gävle – Borlänge – Göteborg (Bergslagsbanan/Norge Vänerbanan)
- Att kapacitetsbegränsningar och varierande hastighetsnivåer på Södra stambanan och Västra stambanan inte är åtgärdade
- Att det oavsett fordonsinvesteringar fortfarande tar tre timmar med snabbtåg Göteborg – Stockholm, drygt fyra timmar Malmö – Stockholm och över tre timmar Stockholm – Sundsvall.

”Trafikverkens förslag till åtgärder för perioden 2010-2021 ska särskilt bidra till:

- *Att godsstråk med väl fungerande noder för omlastning ska byggas ut och att förbindelserna till viktiga marknader i andra länder effektiviseras.”*

Branschföreningen Tågoperatörerna finner att denna ambition inte omsätts i förslaget till Nationell plan. Det finns endast tre objekt under planperioden som svarar upp mot ambitionen och de är placerade de sista åren.

- Rosersberg, anslutning kombiterminal 2016-2021
- Hamnbanan Göteborg 2019-2021
- Händelö (Norrköping) kombiterminal 2019-2021.

Branschföreningen saknar de investeringar som skulle möjliggöra flyttning av kombiterminalen i Göteborg från centrala staden. Här bör även avsättas medel för de anslutningsvägar, som skapar förutsättningarna för en utflyttning av terminalen.

Branschföreningen saknar också en positiv värdering av fjärtrafiken och dess betydelse för tillväxt och livskvalitet. Fjärtrafik på kommersiella villkor är särskilt sårbar för brister i infrastrukturen. Lokala och regionala trafikprojekt får i allmänhet kraftfull politisk uppbackning. Långväga persontrafik som tillför nytta till samma medborgare ägnas ett avsevärt mindre intresse.

Det torde vara fullt möjligt att inom något årtionde ersätta allt kortväga inrikesflyg i den södra halvan av Sverige med tåg och i de stora stråken göra bilresor på längre sträckor irrationella. Tåg och flyg kan även samverka med rätt förutsättningar, som inte bygger på att tåg underordnas trafikflyget. Bidraget till klimatarbetet blir i så fall mycket betydande. Förutsättningen är prioritering och koncentration av nyinvesteringar till stråk med stort marknadsunderlag och till de projekt, som med nationellt perspektiv ger mest i form av framkomlighet och restid. Godstrafik och persontrafik torde här i allt väsentligt ha sammanfallande intressen.

6. Önskvärda funktioner och identifierade brister i transportsystemet

Järnvägen har låg klimatpåverkan – och klimatfrågan är fortfarande på allvar.

Miljö, komfort, trafiksäkerhet och kapacitet talar för järnvägen, som är det enda transportsätt som kan kombinera låg klimatpåverkan med hög tillväxt. Med en hotande snabb klimatförändring borde nuläget vara en väl vald tidpunkt att investera i järnvägsnätet.

På sid 82 i Nationell plan sägs det: *”För transporter innebär det att politiken fokuseras på att stegvis öka energieffektiviteten i transportsystemet.”* Det här målet kan knappast uppnås utan överföring av transporter och resor till järnväg. Energihushållning är den enskilda faktor som har störst potential att förbättra miljön och bromsa pågående klimatförändring. Energisparande har också en positiv ekonomisk effekt. Järnvägens överlägsenhet när det gäller energieffektivitet är väl belagd. Den absolut övervägande delen av järnvägens trafikarbete utförs med eldrift från förnyelsebara energikällor. Detta är naturligtvis ett starkt skäl för högt tempo när det gäller järnvägsinvesteringar. Nu blir det uppenbart inte så.

Självklart kan inte enbart järnvägsinvesteringar motverka befarad klimatutveckling, men järnvägsinvesteringar har också andra kvaliteter och alternativa fordonsbränslen och s.k.

miljöbilar, när de blir aktuella i stor skala, hjälper inte mot trängsel, buller, luftföroreningar och trafikolyckor.

6.2. Brister utifrån önskvärda funktioner

Branschföreningen finner det djupt oroväckande att de investeringar uteblir, som skulle göra det möjligt att bedriva ytterligare järnvägstrafik i Sydsverige. Detta mot bakgrund av den starka utveckling, som har skett under de senaste åren främst för persontrafiken, men också för godstrafiken och som har lett till betydande kapacitetsbrist under för kunderna attraktiv tid. Detta förhållande understryks också i planens avsnitt 6.2. Att Trafikverken mot denna bakgrund väljer att inte prioritera utbyggnader i södra Sverige är olyckligt.

Branschföreningen anser att det nu är hög tid att inleda arbetet med en fast förbindelse Helsingborg – Helsingör, lämpligen genom att utreda projektet med det nya perspektiv som utgörs av en bro över Fehmarn Belt färdigställd år 2018 och ett svenskt höghastighetsnät klart för trafik omkring 2025 inkluderande den internationella godstrafikens behov och uppdaterade regionala tillväxtscenarier för Skåne och Själland.

7. Strategiskt nät för långväga gods

Branschföreningen Tågoperatörerna yrkar att även Godsstråket genom Skåne, delen Malmö – Trelleborg samt Haparanda-banan skall ingå i det ”utpekade järnvägsnätet för gods” och att detta nät i sin helhet skall sammanfalla med TEN-T nätet och EU-kommissionens koncept ”Green Transport Corridors”.

Branschföreningen vill också tydligt påtala Göteborgs Hamns centrala roll och att den nationella planen inte innehåller några medel förrän 2019-2021 för kapacitetstillskott (dubbelspår) eller för en ny järnvägsförbindelse över Göta älv. Detta säkerställer inte hamnens utbyggnad och satsning på järnvägstransporter i anslutning till sjötransporterna. Det är ett ökande problem att all trafik till och från hamnen är beroende av en öppningsbar bro. Branschföreningen anser att det bör ske en omprioritering till förmån för tidigareläggning av projekt i Göteborg.

Branschföreningen anser också att Banverket i sin projektering ska beakta största metervikt, som bör höjas från dagens generella norm på 6,4 ton/meter till 8 ton/meter, vilket är norm på stora delar av det övriga europeiska järnvägsnätet. Denna höjning vore viktig för att stärka svensk gruv- och stålindustris internationella konkurrenskraft.

7.2. Noder för långväga gods

Citat från Nationell plan: ”För att kunna betraktas som central ska terminalen vara konkurrensutsatt och öppen för alla aktörer på lika villkor”.

Branschföreningen anser det diskutabelt huruvida situationen och ägarbilden för ett antal av de strategiska kombiterminalerna, innebär att dessa uppfyller kravet på ”konkurrensneutralitet” genom att dessa terminaler ägs av Jernhusen AB. Förhållandet är en kvarleva från uppdelningen av affärsverket SJ. Utvecklingen tyder på att detta inte var den bästa lösningen. Volymtillväxten för de intermodala transporterna har inte varit den förväntade sedan 2001. Branschföreningen anser att ägande, organisation och struktur för kombiterminalerna förutsättningslöst bör utredas. De goda förslag som Hamnstrategiutredningen och utredningen Strategiska godsnoder... redovisade bör förvaltas till konkreta åtgärder med beaktande av den utveckling som skett och som pågår.

Beträffande de terminaler – Jönköping/Nässjö och Hallsberg/Örebro – som skall utredas vidare är det Branschföreningens uppfattning att Nässjö, med sin placering vid södra stambanan, är att föredra framför Jönköping. Hallsberg, med sitt naturliga läge som en strategisk järnvägsknutpunkt, är också att föredra framför Örebro. En intermodal terminal förutsätter ett upptagningsområde på 10 till 15 mils radie för att få ett tillräckligt godsunderlag. Om terminalen lokaliseras några mil åt ena eller andra hållet kan inte anses ha avgörande betydelse. Betydligt viktigare är den servicenivå som terminalerna kan upprätthålla i form av ut- och inlämningstider, forslingsresurser med mera.

Branschföreningen ser det också som en påtaglig brist att förslaget till Nationell plan inte skapar förutsättningar för en utflyttning av kombiterminalen i Göteborg.

Del 2 - Åtgärdsplan 2010–2021

8. Ekonomiska förutsättningar

Statsmaktens ram för planeringsperioden styr innehållet i åtgärdsplanen. Bristen på anslag till större nyinvesteringar inger oro för järnvägstrafikens framtid. Anslagspottar för att få en flexiblere behandling av mindre investeringar ser ut att vara ett steg framåt, så att dessa kan komma till stånd mera oberoende av läget i de stora objekten. Men det kompenserar inte för uteblivna större investeringar. De är de stora åtgärderna som åstadkommer de stora effekterna för järnvägen.

8.4. Medel för tillkommande behov

Ett nytt grepp i planeringen är förslaget att avsätta medel till en pott för åtgärder som betingas av marknadsbehov. Syftet bör vara finansiering av angelägna mindre investeringsobjekt som uppkommer med kort framförhållning. Initiativet är positivt men det bör understrykas att tonvikten ska läggas på kapacitetsinvesteringar och på marknadsåtgärder, som inte enbart matar in ytterligare trafik i nätet vid högt kapacitetsutnyttjande. Marknadspotten ska naturligtvis över tid fungera som det är tänkt i den nationella planen och inte utvecklas till en riskreserv eller allmän budgetregulator.

Förmodligen kommer inflationen tillbaka. Då är det viktigt att kostnadsökningar pareras med ett verklighetsanknutet index. Annars undergrävs förutsättningarna att finansiera och genomföra fattade beslut på infrastrukturområdet.

11. Strategier för drift och underhåll

Leverans kvalitet för järnvägsnätet

Relevant underhåll ska vara självklart. Det är ingen ”satsning”. Eftersatt underhåll är kapitalförstöring och en nonchalans mot järnvägens kunder. Jämn och hög underhållsstandard ska vara norm för trafikstarka stråk.

Följande behöver uppnås:

- Fel, åverkan och naturhinder förekommer alltid i någon omfattning. Trafiken kommer att öka. Störst blir ökningen på de redan hårt belastade bandelarna. Avhjälpande underhåll och beredskap behöver sådana resurser att felavhjälpning på huvudlinjerna av ekonomiska skäl aldrig skall behöva ”vänta tills det blir måndag”. En hög

prioritering med särskilt reaktionssnabb beredskap är nödvändig för Stockholms- och Göteborgsområdena, västra Skåne, Hallsbergs- och Gävleområdet.

- Det blir vinter varje år. Nivån på besiktning, förebyggande underhåll och beredskap avgör hur vinterförhållanden bemästras. Eluppvärmning av spårväxlar måste fungera intill 100 % på hårt trafikerade bandelar. Vinterväglag är en principiell fördel för tåg gentemot vägtrafik. Om järnvägens tillförlitlighet ökas under vinterförhållanden förbättras affärsmöjligheterna avsevärt.
- En generell nivåhöjning är nödvändig när det gäller det förebyggande banunderhåll. Arbeten i spår får mindre trafikpåverkan när de kan planeras i god tid. Ökad anläggningsmassa och kvalitetsmässig uppgradering av järnvägarna kommer att öka behovet av förebyggande underhåll. Underhållsbrister skapar kapitalförstöring som ökar med anläggningens ålder och konstruktionskvalitet. Mälardalen och Västsverige behöver fortfarande resursökningar när det gäller förebyggande underhåll och reinvesteringar.
- Ett mål bör anges för reducering av trafikpåverkande funktionsstörningar i infrastrukturen. Målet 10 procents minskning per år skulle ge effekt på kundernas förtroende och järnvägsföretagens affärsmässiga förutsättningar.
- Drift av nya anläggningar behöver anslag under senare delen av planperioden.
- Upprustning av utvalda bandelar med låg trafik.

Punktlighetsmål är lätta att kommunicera. Men punktlighet är ett mycket sammansatt begrepp. Det är framförallt frekvensen av stora förseningar i förhållande till res- och transporttid som är kritisk på marknaden. Punktligheten kan ha en komplex bakgrund även om resultatet redovisas specificerat på förseningskoder. Total punktlighet och förekomst av bantekniska fel samvarierar långt ifrån alltid. Punktlighetsmålen bör därför kompletteras med uppföljning av trafikpåverkande tekniska fel i anläggningarna och en genomarbetad strategi mot ett nollfelsmål för vitala funktioner.

11.6.2. Samhällsekonomiska beräkningar för järnvägsnätet

Järnvägsföretagen har inte involverats i arbetet med den samhällsekonomiska analysen, även om kontakter har förekommit. Branschföreningen har i dessa sammanhang påtalat några för järnvägsområdet förekommande problem, exempelvis:

- Prognoser ska utgå från korrekt, färsk och tillräckligt omfattande statistik. Detta borde vara självklart men så är inte fallet idag.
- Kalkylerna missgynnar s.k. smärre åtgärder som exempelvis förbigångsspår. Sådana investeringar har enskilt främst en operativ effekt, men när flera smärre åtgärder koncentreras till samma stråk kan de öka bankapaciteten.
- Påverkan på trafikflödet på andra banor än den/de länkar där en investering genomförs
- Påverkan på kommersiella och privata fastighetsvärden.
- Vid elektrifieringar – värdering av effektiviserad produktion
- Livslängdsproblematik - investeringar är olika sammansatta när det gäller åtgärder. Åtgärderna har olika teknisk livslängd och olika sannolikhet för marknadsmässig livslängd.

- Problemet med efterfrågans varaktighet - konsekvensbedömningar av investeringar i de centrala delarna av järnvägsnätet kan antas vara säkrare än i perifera delar, i synnerhet för persontrafik.
- Hur påverkar en real kostnadsuppoftning resenären? Exempelvis kan ändringar av reseavdraget eller andra skatteregler ge språngeffekter av betydelse på efterfrågan.
- Lokaliseringspåverkan - finns det nollsummeeffekter av betydelse? Hur ska man t.ex. behandla ökad konkurrens om arbetskraften och jobb?
- Förseningstidsvärden bör inte vara konstanta i kronor/förseningsminut/resa. Det är risken för stora förseningar som har störst påverkan. Medianförseningen är i verkligheten ofta mycket låg.
- Hur behandla en lång och utdragen byggtid jämfört med en kort samt trafikpåverkan under byggtiden?
- Hur behandla efterfrågestyrd prissättning av tågbiljetter?

Branschföreningen Tågoperatörerna föreslår ökade forskningsinsatser för att få en betydligt bättre kunskapsbas inför beslut i infrastrukturfrågor, där projekt skall vägas mot varandra. Detta gäller i synnerhet beräkningar för godstransporter. I den nationella planen sägs det: *”Förseningar i godstrafiken värderas mycket lågt och därför blir de samhällsekonomiska kostnaderna knappt synliga.”* En konkret faktor som borde vägas in i kalkylerna är den så kallade ”skogstiden” som utgör tillägg vid tidtabellskonstruktionen för godståg och där ett godståg får stanna för att invänta ett mötande tåg. Bara för Green Cargo AB:s del beräknas denna tid kunna kostnadsättas i 150 mkr/år. Resultatpåverkan torde vara betydligt större.

Banavgifter

I regeringens proposition 2008/09:35, Framtidens resor och transporter - infrastruktur för hållbar tillväxt, står det att *”Ökade intäkter från banavgifterna utgör tillskott till finansieringen av ökade insatser för drift och underhåll”*. Detta kan jämföras med följande tabell som återfinns på sidan 19 i del 2 - Åtgärdsplan 2010-2021:

Tabell 19: Planeringsramen för drift och underhåll av järnvägsnätet 2010–2021. I beloppet banavgifter med mera ingår också till och med 2009 ett beräknat överskott från resultatenheter.

	Utfall 2008, miljarder kronor	Budget 2009, miljarder kronor	Planen per år, miljarder kronor	Planen totalt 2010–2021, miljarder kronor
Anslag	4,7	5,2	5,1	60,7
Lån	0,5	0,6	0,3	3,3
Planeringsram			5,3	64,0
Banavgifter med mera	0,7	0,7	0,6	7,2
Nivå 1, nuvarande banavgifter	5,9	6,5	5,9	71,2
Ökning av banavgifter genom mer trafik			0,15	1,8
Ökning av banavgifter			0,55	6,6
Nivå 2, höjning av banavgifter*			6,6	79,6

* Per år beräknas avgifterna efter höjning och trafikökning uppgå till 1,3 miljarder. För hela planperioden motsvarar detta 15,6 miljarder=7,2+1,8+6,6. Avgifterna kommer att öka i takt med mer trafik och satsningar på leverans kvaliteten.

Av tabellen framgår att en fördubbling av nuvarande banavgifter samt ökade banavgifter genom förmodad trafikökning planeras resultera i en ökning av den årliga totala planeringsramen för drift och underhåll med endast 100 MSEK jämfört med 2009. Höjda banavgifter ersätter alltså sänkta anslag inklusive upplåning, så när som på 100 MSEK. Detta är inte någon nivåhöjande satsning på underhåll och reinvesteringar.

I plantexten på sidan 134 uttrycks viss oro för negativ utbudspåverkan av höjda banavgifter. En utredning föreslås, men om den ska komma före eller efter höjningen anges inte.

Med utgångspunkt från dagens ekonomiska läge skulle en höjning av banavgifterna enligt tabellen uttradera det sammanlagda positiva rörelseresultatet för samtliga verksamma järnvägsföretag. De kommersiella persontrafikoperatörerna kan inte finansiera fördubblade banavgifter utan att höja biljettpriserna. Statsmakterna och Banverket har uppenbart gjort en marknadsbedömning, okänt på vilka grunder, som resulterat i att dagens biljettpriser är för låga och bör höjas genom belastning av resandet via banavgifterna. Branschföreningen konstaterar dock att det saknas en officiell konsekvensanalys av vad höjda banavgifter skulle betyda för trafiken och inte minst konkurrenssituationen gentemot andra transportslag.

För samhällsbetald trafik innebär höjda banavgifter en fiskal rundgång. Höga banavgifter medför särskilda problem vid den fortsatt olösta frågan om konkurrens mellan kommersiell och samhällsbetald trafik. Endast den senare kan skicka kostnaden till skattebetalarna.

Banavgifterna i Sverige är låga vid en internationell jämförelse. Sverige redovisar också låga kostnader per bankilometer för drift och underhåll. Att jämföra nominella banavgifter mellan olika länder är inte meningsfullt. På kontinenten är konkurrensläget annorlunda, vägavgifter är vanliga, tillåten längd för vägfordon är kortare än i Sverige och indirekta trafiksubventioner förekommer. I många länder förekommer dessutom stora samhällsköp av trafik som neutraliserar höga banavgifter genom att dessa ingår i ersättningen till trafikföretaget.

Banavgifter bör differentieras så att de stimulerar till uppfyllandet av trafikpolitiska mål, effektiv trafik och teknisk utveckling. Om man ska tillgodose efterfrågan där den uppkommer och har nått kapacitetstaket ger dock banavgifter ingen styrande effekt.

Banavgifter ska gå till underhåll och förnyelse och inte ersätta indragna anslag.

Medfinansiering

Järnvägsnätet är från nyttjandesynpunkt på ett helt annat sätt än vägnätet en nationell helhet. Därför bör staten utom när särskilda förutsättningar föreligger ta ansvaret för järnvägsnätet. Medfinansiering kräver konsekvens i tillämpningen och kommunal medfinansiering bör förekomma där kommunalt intresse och nytta överväger. Kommuner och Banverket ska inte över järnvägsföretagens huvuden kunna överenskomma om medfinansieringslösningar där den kommersiella trafikens kunder blir kostnadsbärare.

Hargshamnsbanan

Banverket har föreslagit att upprustningen av banan skall bekostas av höjd banavgift och inte genom anslag. Möjligheten till medfinansiering bedöms också kunna utnyttjas. Branschföreningen Tågoperatörerna förutsätter att den höjda banavgiften behandlas som en särkostnad för trafik på Hargshamnsbanan och endast kommer att belasta de transporter som framförs där.

Långsiktigt säkrad standard i järnvägsanläggningarna

På sidan 133 i Nationell plan sägs det: ”Medelåldern på järnvägsanläggningarna kommer att öka och en bedömning är att detta leder till försämrad standard”. Branschföreningen uppskattar den uppriktiga analys av pågående utveckling när det gäller underhåll och förnyelse av järnvägsnätet som återfinns på sidan 129 och framåt. Branschföreningen delar textförfattarnas oro. Om Sverige bygger ett nät av höghastighetsbanor på 2020-talet bör detta inte vara omgivet av banor med eftersatt teknisk standard och låg tillförlitlighet. Blir det så uteblir en del av de nyttor som från början motiverade höghastighetsprojektet.

Att banavgifter skulle bekosta alla tillkommande behov för att nå långsiktigt hållbar underhållsstandard på järnvägsnätet är naturligtvis realistiskt. Järnvägstrafik tillför ju också andra värden till samhället än de som numerärt kan redovisas i statsbudgeten. Det kan heller inte vara statsmakternas mål att driva ut järnvägstrafikens kunder på vägarna.

Lågtrafikerade banor

Dessa banor har i allmänhet ett eftersatt underhåll. Vissa har utöver sin regionala betydelse även ett värde genom sin matning till det trafikstarka nätet.

Banverket har påbörjat en utredning av de lågtrafikerade banorna. Hittills har arbetet inskränkt sig till att definiera ett antal banor med lågtrafikvolym och höga kostnader för drift och underhåll. Branschföreningen vill se ett fördjupat arbete med dessa banor och att de sätts in i ett bredare samhällsperspektiv. En järnväg kan ha en volym av ett godstågspar per dygn, men detta transportalternativ kan vara avgörande för berörd industri. Banor med persontrafik med liten volym kan vara motiverade från ett samhällsperspektiv, om inte goda alternativ finns att tillgå.

Branschföreningen anser att resurser bäst bör allokeras till de banor där de gör störst nytta per insatt krona, men vi motsätter oss alternativa huvudmannaskap. Detta leder bara till att problemen skyfflas mellan olika parter och att ingen tar det yttersta ansvaret för infrastrukturen. Vår entydiga uppfattning är att Banverket (Trafikverket) skall vara huvudman för järnvägsinfrastrukturen. Staten bör faktiskt upphöra att desertera i frågor som berör övergripande samhällsansvar. Däremot ser vi möjligheter att utveckla lågtrafikerade banor med hjälp av medfinansiering. Branschföreningen förordar klara ställningstaganden beträffande de berörda banorna.

Branschföreningen Tågoperatörerna deltar gärna vid en fördjupad analys av samhällsekonomi och åtgärdsbehov för de lågtrafikerade banorna.

12. Inriktning för sektorsverksamheten

Branschföreningen vill starta en diskussion om sektorverksamheten skall vara utbuds- eller efterfrågestyrd. En utbudsstyrd (i princip gratis) verksamhet leder oftast till en svällande volym med oklara mål och svårigheter att utvärdera effekten av. En efterfrågestyrd verksamhet (avgiftsprissatt) leder ofta till underutnyttjande och till att uppgifter som borde utföras inte blir utförda. Det gäller att finna en god balans mellan dessa ytterligheter.

Generellt anser vi att risk föreligger att en för stor del av Banverkets budget går till indirekta verksamheter, större resurser behövs för uppgifter som snabbt ger kundnytta och ökad leveranssäkerhet.

Samhällsplanering i tidiga skeden

Banverket ska alltid vara remissinstans i planfrågor enligt PBL, för att på ett tidigt stadium kunna väga in järnvägsspecifika aspekter. Byggandet av nya järnvägar medför ofta betydande ingrepp för miljö och samhälle. Det sätt som dessa frågor har hanterats hittills har lett till orimliga planeringstider och en ohållbar situation med överklaganden i parallella instanser.

Forskning och utveckling

Banverket har i sin sektorsverksamhet spelat en viktig roll för FoU-arbetet i sektorn. Exempelvis skulle inte framtidsprojektet "Gröna Tåget" ha tillkommit utan Banverkets försorg. Det är viktigt att det här arbetet fortsätter och att inte den kunskap som redan genererats förskingras. Därför behöver det avsättas medel för den fortsatta FoU-verksamheten. Branschföreningen föreslår vidare att initiativ tas till att skapa åtminstone två FoU-centra.

14. Investeringar - Ska det bli ett årtionde utan utveckling?

Rätt utförda, på rätt ställen och i rätt tid och tidsföljd bidrar järnvägsinvesteringar med tillväxt, livskvalitet och låg miljöpåverkan. Med den anslagsnivå som nu gäller kommer ett antal större investeringar visserligen att bli klara för trafik, men den ringa omfattningen av nyinvesteringar gör att utveckling under det närmaste årtiondet i stort sett endast kan åstadkommas genom de effektiviseringar och innovationer som järnvägsföretagen skapar med egna resurser. De bantekniska förutsättningarna kommer inte att förbättras så mycket att de kan utnyttjas för nya utvecklingssteg. De nyinvesteringar som åtgärdsplanen innehåller kommer i bästa fall endast att kunna befästa nuläget. Fler tåg där så efterfrågas kommer inte till stånd, generellt kortare restider inte heller.

De stora projekt som färdigställs under perioden kommer inte att följas upp med tillräckliga konsekvensinvesteringar i berörda trafikstarka stråk. De tydligaste exemplen är Västkustbanans återstående enkelspår och den fördröjda ombyggnaden av av Stockholm C bangård.

Konsekvenser av minskande nyinvesteringar

I föreliggande planering kan de angelägna nyinvesteringar i centrala järnvägsstråk som finns med i planen inte påbörjas förrän efter år 2015. Med tillväxt och klimat i fokus måste det ses som mycket otillfredsställande.

Ett svenskt höghastighetsnät kan stå klart under 2020-talet. Bästa resultat för medborgare och samhälle ger höghastighetsnätet om det marknadsmässigt fungerar i nära samverkan med övriga svenska järnvägar. Med den ambitionsnivå för nyinvesteringar som är möjlig enligt den nationella planen kommer trafiken på höghastighetsnätet att starta när det övriga järnvägsnätet kännetecknas av högt kapacitetsuttag och medelmåttig teknisk kvalitet. Detta åstadkommer inte optimal nytta.

Kommersiell persontrafik kan inte utan vidare kompensera otillräcklig bankapacitet med fordonsinvesteringar. Här framkommer återigen en skillnad i förutsättningar mellan järnvägstrafik på egen risk och räkning och samhällsbetald trafik. För kommersiella järnvägsföretag är intäktseffektiva tågomlopp en fråga om överlevnad. Dessa kräver tillgång till attraktiva tidslägen på efterfrågestarka sträckor. Annars uteblir utvecklande investeringar i

nya fordon. Fordonsköp på en marknad med ransonerat tillträde till banan kommer att utgöras av ersättningsinvesteringar som kan effektivisera men inte på efterfrågans villkor.

Viktiga projekt

Ett antal särskilt viktiga projekt måste påbörjas och genomföras i sin helhet under planperioden. Godstrafik och persontrafik har här sammanfallande intressen:

- *Bygg dubbelspår Gävle-Sundsvall under planperioden.* Detta är inte ett behov enbart med konsekvens av Botniabanan-Ådalsbanan. Efterfrågan på trafik längs Ostkustbanan utvecklas snabbt trots hård konkurrens från väg och flyg.
- *Komplett dubbelspår Mjölby-Hallsberg är en strategisk investering.* Full nytta uppkommer inte förrän hela sträckan byggts ut. Framkomligheten ökar på Södra och Västra stambanorna genom att alla berörda godståg kan ledas den rakaste vägen.
- *Dubbelspår Ängelholm-Maria och upprustningen av Söderåsbanan-Lommabanan bör genomföras i närtid.* Hallandsåstunnlarna och en upprustning av Söderåsbanan – Lommabanan skulle kanalisera godstrafiken Göteborg - Öresund i ett nytt stråk och avlasta de sydligaste avsnitten av Södra stambanan och Västkustbanan. Helsingborg och Ängelholm skulle också få det fjärrtågsutbud som persontrafikmarknaden i nordvästra Skåne motiverar.
- *Påbörja ombyggnad av bangården vid Stockholm C.* När Citybanan står klar år 2018 finns möjligheter att modernisera Stockholm Centrals bangård. Detta stora projekt kräver byggstart innan trafikbehoven försvårar ett genomförande.
- *Starta bygget av Ostlänken,* som tillför stor nytta även som fristående objekt för pendling och långväga persontrafik och för godstrafik, som får ökad framkomlighet på befintliga banor.
- *Förläng fyrspårsutbyggnaden Arlöv- Flackarp till Lund C.* Det kommer inte att kunna köras trafik som kräver fyra spår om inte hela sträckan byggs ut.
- *Bygg Västlänken.* Göteborgsområdets järnvägsnät är omodernt och underdimensionerat. Det ska inte behöva dröja ytterligare ett par årtionden innan Göteborg får effektiva bangårdsförhållanden.
- *Tidigarelägg byggandet av Hamnbanan i Göteborg.*
- *Bygg bort kapacitetsbristerna i godsstråket Gävle-Borlänge-Kil-Göteborg (Bergslagsbanan/Norge Vänerbanan).*
- *Bygg förbigångsspår Lund-Hässleholm (Södra stambanan).*

Förslag till omfördelning – särskild förtur för åtgärder Karlstad–Kristinehamn

Branschföreningen Tågoperatörerna föreslår att kapacitetsförstärkning av Värmlandsbanan ges särskild förtur under plan-perioden finansierad genom att ca 200 mkr från väginvesteringar omdisponeras. De åtgärder som bör genomföras är i första hand mötesstation vid Välsviken, ytterligare mötesspår vid Väse samt ett antal mellanblocksignaler.

Skälen till förtur:

- Blandad trafik kommer att dominera även i framtiden och kapacitetsuttaget har nått en nivå där trafiken inte kan utvecklas
- Trafikbehoven är inte täckta av dagens utbud, när konjunkturen vänder kommer även godstrafikens anspråk att växa

- Punktligheten är otillfredsställande, trafikeringen är otillförlitlig
- Kvalitetshöjning av persontrafik till Värmland och Oslo genom nya fordon blir en tveksam satsning utan kortare restider och bättre framkomlighet
- Konkurrerande järnvägsföretag kommer att etablera sig Oslo/Karlstad-Stockholm
- Åtgärder av måttlig omfattning motsvarande plannivån plus 15 procent (ca 200 mkr) skulle få stor och varaktig effekt
- E18 rustas upp, men järnvägstrafik bör därför inte få ett försämrat konkurrensläge

Det finns projekt som i och för sig kan anses ha högre prioritet än Värmlandsbanan men dessa är väsentligt dyrare och skulle kräva nya anslagsbeslut av en helt annan storlek.

Om höghastighetsnätet skjuts på framtiden

Sverige befolkning växer, i synnerhet i storstadsområdena och i södra Sverige. Enbart de tre storstäderna med omland beräknas ha mer än 500 000 fler invånare år 2020. Om statsmakterna beslutar att skjuta upp beslutet om ett höghastighetsnät bortom överskådlig tid uppkommer en ny planeringssituation på järnvägsområdet. Förslaget till Nationell plan kommer då att framstå som än mer otillräckligt än vad det redan är. Efterfrågan kommer att driva fram ett antal stora investeringar i anslutning till Södra och Västra stambanorna, men marknadsmässigt skulle inte totalresandet och järnvägens marknadsandel komma i närheten av vad som prognostiserats för Götalandsbanan och Europabanen. För godstrafiken och den regionala persontrafiken skulle den ökade hastighetsskillnaden på stambanorna skapa betydande kapacitetsproblem trots förbigångsspår.

Banverket ska ta ett kapacitetsansvar för varje projekt

Banverket ska fullt ut och för varje investeringsobjekt ta ett långsiktigt ansvar för att upprätthålla hög kapacitetsstandard. Tyvärr har detta inte visat sig vara självklart. Hållplatser bör inte anläggas på enkelspår på banor med högt kapacitetsutnyttjande eller anläggningar byggas som skapar hög frekvens av korsande tågvägar. Brist på medel är ingen ursäkt för att bygga med dålig funktion.

Det pågår ett omfattande arbete inom järnvägssektorn för att förbättra punktligheten. Motivation och verkningsgrad för detta arbete minskar självfallet om nya anläggningar med dålig kapacitetsfunktion tillförs järnvägsnätet.

ERTMS – kundnytta och brukaravgifter

Satsningen på ERTMS kommer att kräva betydande resurser samtidigt som den eventuella nyttan faller ut först efter planperiodens slut. Brukaravgifter i den storleksordning som antyds i Nationell plan är på en helt illusorisk nivå. Sådana kostnader i tillägg till höjda banavgifter skulle slå ut betydande delar av svensk kommersiell järnvägstrafik. Detta framgår av sammanställningen nedan.

Avgiftsökningar för tågoperatörer under planperioden 2010 – 2021

Höjda banavgifter	4 346 Mkr
Brukaravgifter; ERTMS och medfinansiering	3 122 Mkr
Totalt	7 468 Mkr

Till detta kommer kostnader för:

Installation av ERTMS i befintliga fordon	minst 2 500 Mkr
Ökade avgifter för terminaler	?
Nyttjande av infrastruktur (ej Banverkets)	?

När installation av ERTMS nu börjat visar sig systemet ha brister. Sammantaget saknas en tydlig nytta för resenärer och järnvägsföretag i Sverige, särskilt i närtid, medan kostnaderna kommer snabbt. Systemet har inte en egen kommersiell bärkraft för operatörerna utan investeringarna drivs av politiska beslut. En pådrivande part för ERTMS införande är signalindustrin. För den är det gynnsamt att få en marknad där investeringar skapas genom lagstiftning. Allvarligt är att nytta inte kan verifieras i nivå 1 och 2 när det gäller bankapacitet. Det kan tyvärr visa sig vara tvärtom, i synnerhet vid blandad trafik. ERTMS har jämfört med nuvarande svenska förhållanden mer restriktiva bromsalgoritmer. Detta betyder större, inte mindre, tidsmarginaler mellan tåg än för närvarande. ”Att packa på spåren” som ibland anförs i debatten och att ERTMS skulle lösa framtidens kapacitetsproblem kan visa sig vara en ren illusion. Helt säkert är att ingen kapacitetshöjning uppnås förrän i ett mycket sent skede av ERTMS-implementeringen.

För Sveriges del finns möjligheten att betrakta nuvarande införande av ERTMS på Botnia- och Västerdalsbanan som försöksverksamhet. I övrigt bör utvärderingen av försöken och internationell utveckling avvaktas. I det Letter of Intent, som tecknats för godskorridor B (Genua-Stockholm), förutsätts införande av ERTMS Malmö-Stockholm till år 2020. Det ger Sverige tid att avvakta den europeiska utvecklingen. Efter Botnia- och Västerdalsbanan bör fortsatt införande planeras med start i Malmö tidigast 2015. Bristerna i ERTMS bör till dess utredas inom sektorn. Teknikutvecklingen går så snabbt att det redan kan finnas alternativa lösningar som har potential för effektivare trafikledning och väsentligt lägre kostnader.

Sverige ligger väl till i utvecklingen men vi behöver inte gå först och riskera felinvesteringar om det visar sig att ERTMS saknar tydlig nytta för kunderna.

Särskilda frågor till remissinstanserna

Har förslaget ett tydligt fokus på resenärers, företags och samhällets behov?

Förslaget innebär en tydlig prioritering av vägsektorn. Tågresenärer, godskunder och järnvägsföretag, i synnerhet långväga resenärer, godskunder och operatörer, är generellt sett ställda i andra hand.

Stöder förslaget en utveckling mot mera trafikslagsövergripande transportlösningar?

För att trafikslagsövergripande transportlösningar ska komma till stånd krävs att järnvägsresan eller godstransporten ska vara så tillgänglig och attraktiv att den blir ett valbart alternativ. Om detta påverkas positivt av en nationell plan som prioriterar vägar är ju tveksamt.

Bidrar förslaget till uppfyllelse av de transportpolitiska målen?

De transportpolitiska målen är inte mätbara. Samhällsutvecklingen kommer inte att stå stilla under planperioden. Det kommer att innebära förändrade krav och behov över tiden jämfört med dagsläget. Genom att ett antal nyinvesteringar på järnvägsområdet inte förefaller komma till stånd och heller inte en varaktigt tillfredsställande nivå på reinvesteringar och förebyg-

gande underhåll är i sikte, ser Branschföreningen en risk att samhället generellt kommer att stå längre från uppfyllandet av dagens transportpolitiska mål år 2021. Särskilt då en stor del av föreslagna järnvägsinvesteringar inte skapar nytta förrän mycket sent i planperioden eller efter dess slut.

Framgår det av förslaget hur den skystegsprincipen tillämpas?

Ja.

Innehåller förslaget rimliga prioriteringar?

Branschföreningen är kritisk till åtskilliga av de prioriteringar som planen innehåller, men bland avvägningarna i planen återfinns naturligtvis även många som kan ses som "rimliga" med järnvägens perspektiv. Det flesta av dessa är dock påbörjade under föregående planperiod och nystarterna är för få för att motsvara järnvägens behov.

Är grunderna för förslagen till prioriteringar tydliga?

Den yttersta grunden är anslagsramen. Den är tydlig med sitt fokus på vägrelaterade åtgärder. Mindre tydligt är vilken strategi statsmakterna har för den långväga gods- och persontrafiken.

Framgår samband med andra relevanta planer inom Sverige och andra länders planer av förslaget?

Ja.

Har tillräcklig hänsyn tagits till regionala systemanalyser?

Frågan kan av naturliga skäl inte fullt ut bedömas av Branschföreningen, men vissa angelägna objekt inom järnvägsområdet, som tagits med i de regionala analyserna återfinns inte i åtgärdsplanen.

På vilket sätt kan prioriteringar i länsplaner samspela med förslaget?

Om förslaget till sist inte revideras återstår på järnvägsområdet att söka åstadkomma sk smärre åtgärder inom ramen för anvisade potter för trimning, effektivisering, klimat och tillkommande behov. Medfinansiering står av ekonomiska skäl inte till buds för järnvägsföretagen.

Finns möjligheter till en utökad samfinansiering från länsplaner eller annan medfinansiering för att skapa utrymme att genomföra ytterligare åtgärder?

Frågan kan inte bedömas av Branschföreningen Tågoperatörerna.

Stockholm som ovan



Peder Wadman
VD Branschföreningen Tågoperatörerna