

Diarienummer: I2020/02739

Swedtrains remissvar på Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037

Swedtrain tackar för inbjudan att lämna remissvar på den viktiga rapporten från Trafikverket om inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037. I det följande redogör vi för våra synpunkter. Swedtrain – Föreningen Sveriges Järnvägsindustrier, är branschorganisationen för företag som är verksamma inom Sveriges järnvägsindustrier, och bland våra medlemsföretag finns tillverkande, underhålls-, fastighets- och konsultföretag. Vårt uppdrag är att stärka medlemsföretagens och järnvägens konkurrenskraft.

Våra viktigaste synpunkter:

- Stambanorna måste byggas snarast och kapaciteten i järnvägsnätet måste öka.
- Kompetensförsörjningen inom järnvägsbranschen måste stärkas, här krävs gemensamma satsningar och finansiering.
- Möjliggör attraktiva godstransporter på järnväg genom smarta lösningar och bättre kapacitet.
- ERTMS måste införas snabbare och senast till 2030.
- Satsningar krävs för att upprätthålla och återta eftersatt underhåll för att stärka järnvägens robusthet.
- Nivån +20% är enda rimliga nivån. Swedtrain skulle dock föredra ännu mer finansiering för att möjliggöra viktiga satsningar.
- Digitalisera mera - vi måste hitta smarta sätt att digitalisera järnvägen.
- Satsa på forskning och innovation inom järnväg för att attrahera mer kompetens och investeringar i Sverige.

Våra synpunkter

I de kommande delarna redogör Swedtrain för våra övergripande synpunkter på rapporten. Vi står tillsammans med våra medlemmar alltid redo att ge ytterligare feedback. Generellt skulle vi i underlaget vilja se fler scenarier utifrån den pågående pandemin. En möjlig förändring är minskad urbanisering, där folk bosätter sig på andra platser än där arbetsgivaren finns för att vi lärt oss att arbeta mer digitalt. Detta kommer skapa ett större behov av smidiga transporter i framtiden då dessa personer regelbundet kommer behöva träffa sina kollegor fysiskt. Med nya stambanor och annan teknik som effektiviserar järnvägen skapar vi större flexibilitet för alla att välja var man vill bo.

Satsa på energieffektiv transport

I uppdraget framgår tydligt "Att klimatmålen ska nås är en central utgångspunkt för planeringen."¹ Här är järnvägen med dess energieffektivitet, inte bara när det kommer till eldrift utan särskilt med tanke på den låga friktion och energianvändning som järnhjul mot järnräls ger, oslagbar.

Effektiviteten i energiutnyttjandet är helt central då de långsiktiga lösningarna för att möta klimatutmaningen inom transportområdet i huvudsak grundar sig på klimatneutral elektricitet. Klimatneutral elektricitet är inte en oändlig resurs, och det är rimligt att anta att elbristen kommer märkas mer när fler och fler transportslag elektrifieras. Elbristen är en utmaning som behöver adresseras i transformationen som vi står inför. Här är det viktigt att tänka till hur vi använder elen och prioritera de mest energieffektiva transporterna så långt som möjligt

Trafikverket skriver även att järnvägstransporter, relativt sett, beräknas öka snabbast av alla trafikslag.² Man räknar med omkring 35-60 procents ökning av tågresandet.³ Dessa beräkningar är till stor del byggda på historisk data. Swedtrain anser att Trafikverket behöver arbeta mer med målstyrda prognoser. Genom att göra det mer attraktivt att resa med klimatsmarta tåg kommer vi kunna styra resandet, istället för att bara förutsätta att det fortsätter som det alltid har gjort. Ett exempel på andra antaganden för tågtrafikens utveckling är Skånetrafiken som i sin "Persontågsstrategi Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020-2040"⁴ räknar med en ökning av tågtrafiken fram till 2030 med 100% och vidare till 2040 med ytterligare 60%. Där är utgångspunkten helt enkelt en tydlig politisk ambition om att öka kollektivtrafikens andel. Vidare kommer Fehmarn Bält-förbindelsen göra internationellt personresande ännu mer attraktivt än tidigare. Med den förbindelsen får hela Norden en klimatvänlig expressväg till och från kontinenten. Detta kommer möjliggöra en enormt positiv påverkan på det internationella järnvägsresandet och vi ser det som bekymmersamt att våra egna stambanor inte är klara samtidigt, så att vi kan dra nytta av effekten.

Vi ser samtidigt fram emot att fler delar av samhällets transporter blir elektrifierade. Det är viktigt att hitta sätt att skapa det mest effektiva och

¹ Sid 8, Uppdraget

² Sid 8, Befolkningen och ekonomin växer och driver på transportefterfrågan

³ Sid 9, Befolkningen och ekonomin växer och driver på transportefterfrågan

⁴ Tågstrategi - Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne - <https://www.skanetrafiken.se/globalassets/dokumentbank/remissversion---tagstrategi-region-skane.pdf>

klimateffektiva transportsystemet, som tar varor och människor hela vägen. Här har vi i debattartiklar⁵ till exempel lyft hur det skulle gå att ställa lastbilar på godsvagnar för att transportera dem långa sträckor, där tåget är mest effektivt. Det viktiga här är att skapa effektiva omlastningsmöjligheter där gods snabbt når sin slutdestination.

Attraktiva godstransporter

Trafikverket tar upp att "Järnvägen har en viktig roll för transporter för basindustrin, till exempel malm och stålprodukter."⁶ samt att "En majoritet av regionerna belyser vikten av en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart, samtidigt som flera regioner prognostiserar ökade volymer av gods i framtiden. Godstransporterna består av en kedja som måste beaktas som en helhet."⁷ Vi håller helt med om att mer gods måste flyttas på järnväg för att vi ska kunna ha ett hållbart system och nå klimatmål. Genom att skapa smidiga omlastningslösningar tillsammans med en robust järnväg som har tillräckligt med kapacitet kan vi öka intresset för gods på järnväg och dess konkurrenskraft. Medlemmar i Swedtrain står redo med lösningar på allt från digitala automatkoppel till att lasta lastbilar på godsvagnar. Då kan godsvagnarna snabbt och inte minst säkert kopplas om.

En annan viktig aspekt som lyfts i rapporten är att "Det finns i dag kapacitetsproblem på flera delar av stambanorna, och för att lyckas flytta över godstransporter till järnväg krävs investeringar och underhåll i järnvägsnätet."⁸ Detta minskar järnvägens attraktivitet. Järnvägen behöver robusthet och kapacitet för att kunna konkurrera mot andra transportslag. Tekniken finns redo för att lösa detta, nu behövs den politiska viljan att investera.

Trafikverket skriver i kapitel 3.1.2 att "Internationella godstransporter på järnväg har länge haft dålig lönsamhet." samt rekommenderar att en "utredning om godstransporter på järnväg bör också tillsättas, med uppdrag att analysera förutsättningarna för lönsamma och samhällsekonomiskt effektiva godstransporter på järnväg och föreslå åtgärder som kan bidra till en sådan utveckling." Vi ser gärna att det undersöks hur vi på smarta sätt kan öka förutsättningarna för godstransporter på järnväg och deltar gärna i ett sådant arbete. Internationella godstransporter på järnväg blir ännu mer aktuellt när Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland förväntas vara igång 2029.

I kapitel 3.8.1 skriver Trafikverket bland annat om "åtgärder för att möjliggöra trafik med längre godståg med högre hastighet"⁹ detta är viktigt för att ytterligare öka attraktiviteten för gods på järnväg genom att bidra till lägre kostnader.

⁵ "Glöm inte den effektiva järnvägen, Eneroth", Svenska Dagbladet 2020-10-19, <https://www.svd.se/glom-inte-den-effektiva-jarnvagen-eneroth>

⁶ Sid 21, Syftet med transportsystemet är tillgänglighet

⁷ Sid 31, 2.4.6. Godstransporter

⁸ Sid 31, 2.4.6. Godstransporter

⁹ Sid 64

Upprätthåll och återta underhåll

Vi stödjer förslagen att det behövs medel för att upprätthålla dagens funktionalitet i termer av hastighet, bärighet och kapacitet, och återta eftersatt underhåll på järnväg. Att detta överstiger de befintliga ramarna framgår tydligt i rapporten. Swedtrain anser därför att det är av stor vikt att Trafikverket får höjda anslag som möjliggör satsningar som skyddar och påbörjar att ta igen så mycket som möjligt av det sedan länge eftersatta underhållet. Vi stödjer "att vidmakthållande av befintlig infrastruktur ska ha mycket hög prioritet"¹⁰.

Trafikverket skriver klokt i kapitel 2.3.2 "Att underhålla i god tid sparar pengar i längden. Vartefter en anläggnings skick försämras blir den dyrare att återställa."¹¹ Detta kan ses som självklart, men tyvärr har Sverige under lång tid eftersatt underhållet. Något som järnvägen och klimatet idag får betala priset för i förseningar, förlorad robusthet och i slutändan minskad attraktivitet jämfört med andra mindre klimatsmarta och/eller mindre tidseffektiva transportslag. Trafikverket tar i sin rapport upp att många anläggningar och konstruktioner närmar sig sin teoretiska tekniska livslängd. Det är därför viktigt att lägga alla resurser som krävs, parallellt med investeringar i nya stambanor, för att upprätthålla, återta och utveckla vår redan existerande infrastruktur. För även med nya stambanor kommer denna infrastruktur ha en viktig roll i framtiden.

Trafikverket konstaterar i 5.2.2.1 att "Järnvägsanläggningen är sliten och har ett behov av ökat underhåll i stora delar av systemet. Om reinvesteringar inte genomförs leder detta till fortsatt ökade underhållskostnader som i större utsträckning kommer att vara av avhjälpande karaktär."¹² Därför är det viktigt att vi ser till att arbeta ekonomiskt genom att återta underhåll och underhålla där det är dags. Trafikverket skriver att "För järnvägssystemet innebär ett återtagande av det eftersatta underhållet ett mer robust system. Det ger förutsättningar för högre kapacitet och bättre punktlighet."¹³ Detta ökar attraktiviteten för person och godstrafik på järnväg. Samtidigt som vi återtar underhåll och gör det som behövs är det också viktigt att vi passar på att göra uppgraderingar med ny funktionalitet så vi tar järnvägen till nästa nivå. Trafikverket skriver till exempel att "Signalanläggningarna spänner över allt från mekaniska konstruktioner från början av 1900-talet till moderna datorbaserade anläggningar. Huvuddelen av anläggningarna är emellertid av äldre modell och den föråldrade anläggningsmassan skapar problem redan i dag."¹⁴ Här måste vi självklart passa på att uppgradera, vilket i sig är en anledning till att öka takten på införandet av ERTMS, så vi inte nu underhåller eller återinvesterar i ett system som snart behöver bytas. Detta ska dock inte ses som ett argument för att inte göra något nu, för vi vet alla att det, som Trafikverket skriver, redan skapar problem. Därför anser Swedtrain att vi nu måste satsa på att uppgradera till modern teknik på föråldrade anläggningar. På så sätt förbereder man för ERTMS samtidigt som man får bort föråldrade system tidigare än ERTMS-införandet.

¹⁰ Sid 11, Det är mest effektivt att först vårda det vi har

¹¹ Sid 25, Brister i robusthet och tillförlitlighet

¹² Sid 84

¹³ Sid 85

¹⁴ Sid 86

Snabba på införandet av ERTMS

Vi ser positivt på att Trafikverket förbereder för införandet av ERTMS. Likt Trafikverket skriver så är "ERTMS är en nödvändig investering för att ersätta dagens föråldrade signalsystem."¹⁵ samt att "Införandet av ERTMS på järnväg bör säkerställas och fullföljas."¹⁶ Vi kan inte annat en hålla med. Swedtrain anser dock att det går för långsamt. Vi kommer enligt rapporten inte ha ERTMS på plats till 2030 som är vad som är målet från EU. Sverige ligger fysiskt långt från resten av vår inre marknad, EU. Detta underlättas inte av att vi inte kommer från föråldrat signalsystem i närtid. Vi måste satsa på att införa ERTMS snabbare.

Swedtrain anser att det är problematiskt att implementeringen av ERTMS skjuts så mycket på framtiden. Vi behöver börja modernisera signalsystemet idag och anpassa oss efter den EU standard vi redan är skyldiga att implementera. Trafikverket skriver själva att "Gamla, analoga ställverk av olika generationer byts ut till moderna, standardiserade datorställverk utrustade med tågskyddssystemet ERTMS. Då skapas förutsättningar för ett mer robust signalsystem där fler tåg kommer i tid."¹⁷ samt "Att de nya ställverken utrustas med tågskyddssystemet ERTMS förenklar också gränsöverskridande tågtrafik. Sammantaget bidrar detta till att höja järnvägens konkurrenskraft." Det finns alltså stora fördelar som tillsammans med de förenklingar som sker när tunneln under Fehmarn Bältförbindelsen mellan Danmark och Tyskland förväntas öppna 2029 ökar möjligheten för oss att komma närmare vår inre marknad och underlätta för människor att resa klimatsmart. ERTMS investeringen är en relativt låg kostnad för detta och något som vi ändå måste genomföra enligt EU-förordning 1315/2013, till 2030. Trafikverket skriver att "Inom rådande finansieringsramar är det dock inte möjligt att uppfylla detta krav."¹⁸ Då måste vi skjuta till pengar, för vad väntar vi på? I Sverige finns företag som står redo med teknik och kompetens för införandet. På sikt kommer ERTMS även främja "ett mer kostnadseffektivt underhåll"¹⁹ Låt oss bli en del av vår inre marknad, även på klimatsmart och långsiktigt ekonomiskt sätt.

Trafikverket skriver att "Det svenska stornätet som enligt EU-förordning 1315/2013 ska vara utrustat med ERTMS senast 2030 kommer att vara det först efter 2033. Resterande delar av det svenska järnvägsnätet kommer att vara utrustat i sin helhet först till 2037."²⁰ Ska vi verkligen vänta 12 respektive 16 år på att digitalisera järnvägens signalsystem? Tittar vi tillbaka 12 år så är vi ungefär lika långt tillbaka som när den första Iphonen släpptes i Sverige. Tittar vi tillbaka 16 år hade vi inte ens fått 3G med mobilsurf i Sverige. År 2030 förväntas 6G att komma, men då ska vi alltså inte ha ett digitalt signalsystem ännu. Vi kan inte vänta, världen springer ifrån oss och vi har tekniken redo, låt oss ta järnvägen med oss in i framtiden.

¹⁵ Sid 14, Utgångspunkter för prioriteringar

¹⁶ Sid 32, 2.4.7. Elektrifiering och teknikutveckling

¹⁷ Sid 113

¹⁸ Sid 114

¹⁹ Sid 114

²⁰ Sid 114

Kompetensförsörjning

Det är bra att Trafikverket i kapitlet 2.3.7. lyfter att "Kompetensbrist riskerar att leda till att transportsystemet inte kan ställas om i den snabba takt som krävs för att nå klimatmål och andra mål som är viktiga för ett mer hållbart samhälle."²¹ samt i 3.5.1 att "Brist på kompetens innebär en risk för utvecklingen mot ett hållbart samhälle och för planens genomförande."²² Här krävs satsningar från staten, genom Trafikverket, på utbildningar samt tydligt avsatta medel till detta.

Vi anser att Trafikverket som sammanhållande aktör måste ta ett större övergripande ansvar. Många av våra medlemsföretag lägger redan idag stora resurser på att utbilda och arbeta med kompetensförsörjning. Trots dessa insatser kommer vi inte tillräckligt långt och då krävs att staten genom sina myndigheter tar ansvar för att vi ska kunna ha ett välfungerande transportsystem i framtiden.

Vi tycker att Trafikverkets åtgärdsförslag under 3.5.1 för att möta kompetensbristen i huvudsak är bra. Vi är bland annat positiva till det förslag kring kompetensråd som utvecklats på Trafikverket. Vi anser även att förslaget kring branschskola är bra och skall genomföras. En viktig aspekt som många utbildningsanordnare lyfter är vikten av att kunna få ersättning för denna typ av utbildningar. De är dyra att genomföra med tanke på den infrastruktur som krävs och då krävs en rimlig ersättning.

I slutet av 3.5.1 finns ett antal förslag som vi anser är otydliga, bland annat tas frågan upp om att "Förbättra samverkan mellan järnvägbranschen och utbildningssektorn" utan att närmare definiera vem som är ansvarig för detta. Här krävs att Trafikverket tar på sig en ledartröja, men att samtliga aktörer erbjuds att, kostnadsfritt, delta. Trafikverket skriver även "ställ krav på leverantörer att komma med beskrivningar hur de tänker arbeta med resurs- och kompetensfrågor inom kontraktet" vad avser Trafikverket rent konkret här? De flesta företag i branschen lägger redan idag ner stora resurser på utbildningar.

Vi anser att det är bra och viktigt att Trafikverket tar upp kompetensutmaningen som många av våra företag står inför och är gärna med och bidrar där vi kan. Vi anser dock att flera av förslagen är för långsamma för att ge den kompetensökning som behövs. Vi behöver gemensamt bland annat arbeta för att med hjälp av lärlingssystem kunna få in fler personer i branschen. Här behövs stöd från myndigheterna och insatser för att än mer hjälpa till med finansieringen av lärlingstiden.

Digitalisera mera!

Med digitaliseringen skapas många möjligheter, något som järnvägen i Sverige hittills haft svårt att ta till sig av. Vi behöver nu växla upp arbetet. Vi saknar dock en än mer djupgående analys av digitaliseringen och dess effekter. Vi menar att det finns enkla och kostnadseffektiva saker att starta redan idag som effektiviserar och underlättar för drift och utveckling av järnvägsanläggningen. Här saknar vi därför kvantifieringar och konkreta åtgärder i närtid. Swedtrain

²¹ Sid 29

²² Sid 49

deltar mer än gärna i ett sådant arbete och bland våra medlemsföretagen finns gott om förslag och lösningar inom detta område.

Swedtrain vill även lyfta vikten av att data delas mycket mer frekvent mellan alla järnvägens aktörer. Genom ömsesidig datadelning skulle vi kunna skapa möjligheter till att bättre se framtida problem och arbeta med prediktivt underhåll. Något som i slutändan är positivt för alla aktörer i ekosystemet som vårt gemensamma transportsystem utgör. Vi är därför positiva till förslaget i kapitel 3.4.1 att "Trafikverket föreslås ta ansvar för att styra och samordna offentliga grunddata inom transportsystemet, i enlighet med grunddatautredningens intentioner." Likt Trafikverket skriver i samma kapitel, "Grunddata behövs för att nya och förbättrade digitala tjänster ska kunna skapas och tillhandahållas i transportsystemet."

Trafikverket skriver som förslag till åtgärd att "Trafikverket tydliggör och vidareutvecklar de juridiska och kommersiella förutsättningarna för digitalisering i väg- och järnvägstransportsystemen inom ramen för sitt uppdrag, till exempel för in- och utflöde av data och information." Detta är självklart bra och viktigt. Samtidigt är det viktigt att komma igång och inte bara utreda. Var kan vi till exempel köra regulatoriska sandlådor och skapa testbäddar? Vi måste våga testa och skapa möjlighet till innovation.

Trafikverket skriver även att "Ny teknik behöver införas på ett sådant sätt att lösningarna blir både effektiva och hållbara och inte medför att sårbarheten i transportsystemet ökar."²³ samt "Behovet av att tillgängliggöra data måste balanseras mot behovet av att skydda data."²⁴ De har helt rätt i att vi måste säkerställa att transportsystemet fortsätter vara säkert och att vi inte bygger in sårbarheter. Samtidigt får vi inte av rädsla för att eventuellt göra fel hämma innovation. Vi tror, med detta i åtanke, att förslaget "Skapa förutsättningar för att kontinuerligt utveckla kunskap och metoder för att bedöma hot samt balansera cybersäkerhet och funktionalitet i transportsystemet."²⁵ kan skapa rimliga förutsättningar, förutsatt att det inte bara handlar om att utreda. Vi måste komma igång redan nu.

Vi har svårt att förstå hur Trafikverket tänker när de i kapitel 3.4.6 skriver "Digitalisering, liksom mycket annan teknik, kan dock sällan få stora positiva effekter utan samordning och styrning från samhället. För att undvika negativa systemeffekter och för att få önskade förändringar, kan styrmedel behöva utvecklas i form av till exempel skatter, avgifter och förordningar." Detta är oroväckande och riskerar att bli innovationshämmande. Vad vill Trafikverket säga här? Att digitalisering är bra så länge det inte blir för mycket och de kan bestämma vilken typ av innovation som tillåts? Med detta riskerar innovation och utveckling utebli. Swedtrain motsätter sig starkt att digitaliseringen ska styras med skatter och avgifter samt att det ska regleras med försiktighetsprincipen.

²³ sid 28, 2.3.5. Hantera en snabb teknikutveckling

²⁴ sid 47, 3.4.4. Balans mellan möjligheter och risker

²⁵ Sid 47, 3.4.4. Balans mellan möjligheter och risker

Bygg de nya stambanorna snabbare

I underlaget visar Trafikverket på olika scenarion kring byggandet av de både nationellt och internationellt viktiga höghastighetsbanorna. Trafikverket beskriver att i inriktning ramnivå -20 procent "finns inget utrymme för några delar av de nya stambanorna"²⁶ och många andra satsningar försvinner också. Denna inriktning är farlig för järnvägens framtid och kommer lämna oss med en skuld som blir svår att någonsin komma ikapp igen. Det kommer bli dyrt i framtiden att välja detta förslag och Swedtrain anser att detta i sin helhet ska strykas från möjliga inriktningar.

Trafikverket målar i rapporten upp en negativ bild till nya stambanor och vi anser att man missbedömer de potential som kan ges av en ny stambana. Snabbare och mer pålitlig transport kommer att öka järnvägens attraktivitet, både för person- och godstrafik. Idag är ett av huvudargumenten från personer som väljer bil eller flyg att tåget inte är pålitligt. Med mer pålitliga transporter och den ökade möjlighet som tågtransport möjliggör i att arbeta under resan tror vi att fler kommer välja att resa klimatsmart. Vi ser samtidigt att det även är väldigt viktigt med de nödvändiga reinvesteringar som krävs för att hålla befintlig infrastruktur igång.

Trafikverket skriver att de "konstaterar att de delar av de nya stambanorna som finns med i den gällande planen bör hanteras och finansieras utanför den vanliga planen."²⁷ Detta eftersom det ger "en effektivare utbyggnad till en lägre kostnad" samt att med en annan finansiering "skulle en snabbare utbyggnad" kunna ske. Swedtrain anser att viktiga stora och långsiktiga infrastruktursatsningar likt denna mycket väl kan lämpa sig för att ske utanför den ordinarie planen och med egen finansiering. Finansieringen kan då komma som extra tillskott från staten, vara lånad eller genom avtal med privata aktörer som driver banan. Swedtrain är i princip öppen för alla de tre alternativen.

En annan aspekt som motiverar egen finansiering av stambanor är dess livslängd på minst 100-150 år. Investeringen i stambanorna förtjänar därför att behandlas som sådan och inte riskera falla bort i kortsiktiga planer. Därför anser Swedtrain att om en annan finansiering av de nya höghastighetsstambanorna beslutas **senast samtidigt** som denna inriktningsplan, så är inriktningen +20 procent utan nya stambanor är det bästa alternativet. Vi vill dock vara tydliga med att det är enormt viktigt för Sverige att få klart en ny stambana. Med nya förbindelsen under Fehmarn Bält, mellan Danmark och Tyskland, som ska stå klar 2029 ökar vår koppling mot resten av Europa. Om Sverige vill fortsätta ha en transportmässig närhet till vår inre marknad är nya stambanor för höghastighetståg av yttersta vikt. Därför anser vi att, om inte en annan finansiering kan beslutas, så bör förslaget om +20 procent med delar av nya stambanorna gälla till dess att en annan finansiering kan säkras.

Trafikverket skriver "Vidare framgår att Ostlänken och Göteborg–Borås ska dimensioneras för 250 km/tim, men övriga delar av banan ska dimensioneras för

²⁶ Sid 14, Förslag på inriktningar

²⁷ Sid 19, En finansiering av nya stambanor utanför nationell plan frigör utrymme för en effektivare framdrift

320 km/tim.”²⁸ vilket kommer från Sverigeförhandlingen. Swedtrain anser dock att vi inte bör skapa flaskhalsar som vi i framtiden kommer ångra. Hela banan bör byggas med minst 320 km/tim som inriktning. Det är även viktigt att stationslägen blir centrala så att vi inte skapar stora processer för att kunna ta tåget.

Forskning och innovation

Vi tycker det är bra att “Trafikverket har som mål att under planperioden ha etablerat en digital ”tvilling” till vår väg- och järnvägsanläggning. Det handlar om en första version i början av planperioden, som sedan kan vidareutvecklas. Den ska möjliggöra automatiserade analyser av utformning och tillstånd som underlag för optimerade beslut om åtgärder i anläggningen enligt givna kriterier för robusthet, säkerhet, hållbarhet och kostnader.”²⁹ Vi önskar att denna, med rimliga säkerhetsåtgärder, öppnas upp för innovation. Genom att göra den tillgänglig för forskning från lärosäten och innovation från företag kan vi snabbare ta järnvägen till nästa nivå.

Trafikverket lyfter behovet av att “arbeta mer dedikerat med ett antal prioriterade systemdemonstratorer. Testanläggningar eller befintlig infrastruktur nyttjas för demonstration av ny teknik och nya tjänster för att ta reda på om tekniken och affären är mogen, men även för att förstå om Trafikverkets som regelskrivare och upphandlare är mogen. En viktig del är även samverkan och koordinering av olika aktörers agendor för forskning och innovation.”³⁰ samt att “locka både svenska och internationella företag att testa sina lösningar i Sverige, men också att arbeta målmedvetet med standardisering och innovation i EU och på andra arenor.”³¹ Vi tycker detta är bra och viktiga behov som Trafikverket identifierat. För att göra det attraktivt att utveckla i Sverige krävs dock att staten går in med resurser och att regelkrångel minimeras. Detta kan bland annat göras med regulatoriska sandlådor och testbäddar där vi tillåter mer experimenterande.

Inriktning för planperioden

Swedtrain förordar 12 års perioden 2022-2033 då mycket kommer att hända i vårt samhälle och omvärld redan under denna tid. Vi ser dock generellt att det krävs långsiktighet och att tydliga uttalanden om inriktningar framöver är viktiga för marknaden.

Swedtrain anser att inget annat alternativ än +20 procent är rimligt då vi inte kan låta vår infrastruktur förfalla mer. Vi måste återta underhåll och genomföra viktiga satsningar. Vi anser även att det gärna skulle kunna bli än mer än +20 procent.

Gällande stambanorna stödjer vi, under vissa förutsättningar, förslaget att dessa finansieras utanför planen. Planen för finansieringen måste då vara klar innan inriktningen för planperioden beslutas, så att stambanorna inte drar ut på tiden. Vi anser även att det vore positivt om de nya stambanorna med särskild finansiering kunde byggas snabbare.

Att stambanorna skjuts på framtiden är inte acceptabelt och kommer att göra att vi halkar ännu längre tillbaka och absolut inte når regeringens mål om att Sverige ska bli “ett av världens första fossilfria välfärdsländer”.

²⁸ Sid 110

²⁹ Sid 90

³⁰ Sid 96

³¹ Sid 96