

Synpunkt nr	Kapitel/rubrik	Stycke	Nuvarande text och/eller innehåll	Förslag på ny text och/eller innehåll	Motiv till förslaget
1	Rapporten som helhet			Övergripande kommentar: I flera delar uppfattas rapporten som alltför kritisk till ny teknik och i vissa delar direkt teknikfientlig. Detta syns inte minst tydligt i flera av de kommentarer vi har på text nedan. Teknik och digitaliseringen är möjligheter som löser problem och utvecklar samhället. Vi ser därför att rapporten behöver en grundläggande översyn avseende detta samtidigt som den görs mer enhetlig då den i delar även kan uppfattas som spretig.	
2	Sammanfattning sid 3 samt 5. Avrundning och medskick <i>Sid 61</i>	Fjärde stycket på båda	“Det är av vikt att utvecklingen drivs framåt, och ett exempel på det är ERTMS som inte får bli till en gökunge.” Samt “ERTMS får inte bli till en gökunge.”	Förslag på skrivning: “Det är av vikt att utvecklingen drivs framåt, ett exempel på teknik som bidrar till effektivisering av järnvägen är ERTMS.”	Vi motsätter oss jämförelsen med en gökunge. ERTMS och utrullningen har fördrats av flera olika anledningar - inte minst de små upphandlingar och utrullningar som sker. Trafikverket har själva beskrivit hur detta ökar kostnader i förslaget till Nationell plan.
3	3.1. tabell: Utveckling av järnvägstransporter -> Godstrafikens utveckling <i>Sid. 13</i>	3 - Godstrafikens utveckling	“Nya stambanor frigör kapacitet för godståg på nuvarande järnvägsnät.”	Ändra till: “Om inga nya stambanor byggs eller kapaciteten ökar på befintlig anläggning, till exempel genom ERTMS, snabbare växlar och digitala automatkoppel, blir det kapacitetsbegränsningar. Användningen av ERTMS skapar möjligheter för ökad internationell godstrafik och tillsammans med användningen av automatkoppel för godståg kommer det att skapa en säkrare och utökad godstrafik med järnväg.”	Det är inte enbart nya stambanor som ökar kapaciteten. ERTMS och DAC är två viktiga aspekter som behöver belysas i godstrafikens utveckling. Om vi gör investeringarna kommer vi stå bättre rustade för framtiden. Utan dem är godstrafiken hotad.
4	3.1. tabell: Järnvägsspecifik utveckling -> Trygghet och tillförlitlighet <i>Sid. 14</i>	3 Trygghet och tillförlitlighet	“Upplevd trygghet låg, bl a på stationer när det blivit mörkt.”	Ändra till: “Upplevd trygghet är idag låg, bl a på stationer när det blivit mörkt. Det finns dock goda förutsättningar att ändra detta med teknik så som slussar som bara släpper in personer med giltig biljett, mer belysning samt kamerabevakning. De tekniska möjligheterna bör kompletteras med väktare/ordningsvakter och polis.”	Det finns gott om möjligheter att hantera tryggheten på stationer.
5	3.1. tabell: Järnvägsspecifik utveckling -> Teknisk utveckling <i>Sid. 14</i>	5 - Teknisk utveckling	“ERTMS-införandet kan påverka både positivt och negativt.”	Ändra till: “ERTMS-införandet kommer skapa en positiv påverkan på tillförlitlighet och kapacitet när det är fullt utrullat.”	ERTMS är ett digitalt och framtidssäkert system. Jämfört med nuläget kan det inte hävdas att det kommer påverkas negativt genom utrullningen av ERTMS.
6	3.2 Lagar och regler <i>Sid. 15</i>	4	“Ett gemensamt bokningssystem och standardiserade tidtabeller skapar bland annat frågor kring kostnaderna för tågbolagen och hur de ska fördelas.”	Ändra till “Ett gemensamt bokningssystem och standardiserade tidtabeller skapar stora fördelar genom att öka möjligheterna för järnvägen att bättre konkurrera med andra transportslag. Mindre frågor som eventuella kostnader och hur de ska fördelas är hanterbara.”	Fördelarna med gemensamma system och standardisering som bidrar till konsumenten kommer sannolikt överstiga kostnaderna genom att det förenklar resandet och bidrar till ett ökat resande.
7	3.2 Lagar och regler <i>Sid. 15</i>	4	“De statliga infrastrukturråden i Europa har även valt att sätta prioritet på persontrafik under dagtid och godstrafik på natten, vilket försvårar näringslivets behov av just-in-time-leveranser.”	Lägg till i slutet: “Behovet av just-in-time-leveranser kan förändras i framtiden när mer produktion ser ut att flytta närmare och lagerhållning ökar, inte minst genom den geopolitiska oro vi har sett de senaste åren.”	Det finns minst lika många anledningar till varför det skulle öka möjligheten till godstrafik på järnväg genom just-in-time.

8	3.3 Sid. 21	11	“Järnvägen har alltid haft lägre utsläpp och varit det klimatvänliga alternativet, men i takt med elektrifieringen av lastbilstrafiken ökar konkurrensen från vägtrafiken. Skillnaden i energieffektivitet minskar mellan väg- och järnvägstransporterna i och med elektrifieringen.”	Lägg till på slutet: “Fortfarande medför dock järnvägens lägre rullmotstånd att energiförbrukningen är ca 50% av elektrifierad vägtransport per fraktad viktenhet.”	I en framtida värld med inte obegränsat med el är detta en viktig faktor alltså.
9	3.3 Sid. 21	13	“Dock är en barriär bristen på infrastruktur i Europa som klarar vätgastågen.”	Lägg till på slutet: “Här pågår däremot stora satsningar på utbyggnad just nu som kommer skapa en bättre infrastruktur för vätgas under perioden till 2050.”	Det pågår många satsningar och som ni skriver har Tyskland redan skapat en rutt där tågen drivs helt av vätgas.
10	3.3 Energi och miljö Sid. 28	1a stycket sid 28	“Snarare är det rimligt att tänka sig ett minskat resande till följd av minskade marginalkostnader för bilresande vilket gör att bilresor ersätter en del främst korta och medellånga tågresor där lägre kostnad gör bilresande mer attraktivt.”	Lägg till i slutet: “Detta tar dock inte i beaktning att tågresande medför andra typer av fördelar som bekvämlighet och möjlighet att arbeta under resans gång. Det tar inte heller i beaktning trängselproblematiken som uppstår på vägar och vid parkering om fler tar bilen.”	Även om avsnittet handlar om energi så förutsätter det som står att det känns bekvämare att ta bilen än att åka tåg när det blir billigare. Det är då viktigt att ta vårt tillägg i beaktning i sammanhanget.
11	3.4 Utveckling av järnvägstransporter -> Samhällsplanering -> Alternativa utvecklingar Sid 37	4e under Alternativa utvecklingar	“men fritidsresandets krav på flexibilitet, komfort, spridda målpunkter och det faktum att man ofta reser flera tillsammans och/eller med packning, gör att en stor del av detta resande lättast hanteras med bil snarare än med tåg.”	Tillägg: “Detta påverkas dock starkt av utvecklingen av mobility as a service lösningar.”	Det sker och kommer framför allt framöver att ske mycket för att öka mobility as a service där olika transportslag samverkar. Det är viktigt att inte missa det här.
12	3.5. Järnvägsspecifik utveckling -> Konkurrenskraft mot andra trafikslag -> Långväga persontåg Sid 47	15	“En annan baksida av att tryckta tidtabeller numer saknas är att det är lättare att med kort varsel göra tidtabellsförändringar p g a exempelvis banarbeten. Därmed har tågtrafikens pålitlighet och förutsägbarhet försämrats. Det hade varit många fördelar med att låta den digitala informationen komplettera den analoga istället för att helt ersätta den.”	Ändra till: “När tryckta tidtabeller numer saknas är att det är lättare att med kort varsel göra tidtabellsförändringar p g a exempelvis banarbeten. Därmed har tågtrafikens pålitlighet ökat eftersom det gör att det minskar risken för felaktig information när saker behöver förändras.”	En statisk värld kan inte påstås var med pålitlig eller förutsägbar. Tvärtom bidrar detta till att minska risken för gamla tryckfel eller information som behövt ändras. Vill man uppnå en tidtabell som hela tiden ser likadan ut är det ett beslut som behöver tas och något som då går att göra utan att använda gamla metoder.
13	3.5. Järnvägsspecifik utveckling -> Konkurrenskraft mot andra trafikslag -> Godståg Sid 49	4e under godståg	“På sikt kan självkörande långträdare och sammankopplade lastbilskonvojer, där en förare kan framföra flera fordon, sänka kostnaderna ytterligare för lastbilstransporter, vilket gör det svårare för godstågstrafiken att konkurrera. Detsamma gäller längre och tyngre lastbilar.”	Lägg till på slutet: Det möts av godståg när vi går till ERTMS level 3, där helt självkörande tåg (ATO) möjliggörs.	Tekniken finns och behöver bara implementeras.
14	3.5. Järnvägsspecifik utveckling -> Teknisk utveckling Sid 54	4e stycket under teknisk utveckling	“Under en övergångsfas, som troligen blir lång, torde trafikeringen bli problematisk.”	Ändra till: “Under en övergångsfas kommer det att krävas mer planering, men när utrullningen är avklarad kommer ett snabbare och säkrare system att vara på plats.”	Detta behöver inte bli så med DAC om vi bestämmer oss för att satsa på riktigt. Det är viktigt att detta inte hamnar i långbänk liksom ERTMS tyvärr gjort utan rullas ut för att öka effektiviteten och minska de dödsfall och allvarliga skador som nu sker.
15	3.5 Järnvägsspecifik utveckling -> Teknisk utveckling Sid 54	4e under Teknisk utveckling	“Införande av standardiserade automatkoppel kan rationalisera särskilt godstågsdriften, framföra allt vid av- och tillkoppling av vagnar. En sådan omläggning är dock ett gigantiskt projekt som innefattar bl a 400 000 vagnar och 17 000 lok. Under en övergångsfas, som troligen blir lång, torde trafikeringen bli problematisk.”	Lägg till på slutet: “Inom Europas Rail pågår dessutom ett omfattande och högprioriterat arbete för att planera och genomföra ett införande av automatkoppel för godsvagnar. I kombination med ERTMS level 3 kommer det innebära stora möjligheter till såväl kapacitetsökning som förbättringar av tillgängligheten i hela järnvägsnätet.”	Det pågår mycket verksamhet vilket behöver synliggöras. <i>OBS! Se kommentar ovan också om “Under en övergångsfas, som troligen blir lång, torde trafikeringen bli problematisk.”</i>

16	3.5. Järnvägsspecifik utveckling -> Teknisk utveckling <i>Sid 54</i>	6e stycket under teknisk utveckling	“ERTMS är namnet på det nya standardiserade säkerhets- och trafikstyrningssystemet för europeisk järnväg. Det innebär många fördelar när det är infört, bl a att befintliga banor kan utnyttjas effektivare med flytande blocksträckor (förutsätter dock Level 3, vilket Trafikverket inte avser att införa i Sverige).”	Ändra till: “ERTMS är namnet på det nya standardiserade säkerhets- och trafikstyrningssystemet för europeisk järnväg och dessutom ett viktigt steg i digitaliseringen av järnvägen. Det innebär många fördelar när det är infört, bl a att befintliga banor kan utnyttjas effektivare med flytande blocksträckor under Level 3.”	Att Level 3 inte införs nu betyder inte att det med uppdateringar kommer införas till 2050. Nuvarande skrivning får det att låta som dörren har stängts, vilket är fel.
17	3.5. Järnvägsspecifik utveckling -> Teknisk utveckling <i>Sid 55</i>	7e stycket under teknisk utveckling	“Det finns också en rad problem och orosmoln kring ERTMS och annan standardisering på europeisk nivå. Investeringskostnaderna har skjutit i höjden och tidplanerna har fått senareläggas.”	Lägg till: “Bland annat på grund brister i att hålla planer och beslut samt att de utrullningar som genomförts har gjorts i liten skala och med små upphandlingar som inte ger industriell skala.”	Trafikverket skriver själva i förslag till Nationell plan att en långsam utrullning kommer bli dyrare och att det inte finns något seriöst alternativ. Idag sker många upphandlingar som relativt små upphandlingar som inte skapar stordriftsfördelar.
18	3.5. Järnvägsspecifik utveckling -> Teknisk utveckling <i>Sid 55</i>	7e stycket under teknisk utveckling	“När även de äldre banorna utrustas med ERTMS finns risk att trafikföretag (främst godsoperatörer) inte har råd med nödvändiga ERTMS-ombyggnader av fordonen och avvecklar sin trafik.”	Lägg till på slutet: “Därför är det viktigt med finansiellt stöd för uppgradering till fordonsägarna. Operatörerna kommer att tjäna på den ökade kapaciteten och tillgängligheten som skapas på relativt kort tid med ERTMS.”	När infrastruktur flyttar är det rimligt att stöd för det ges till dem som köpt fordon under andra omständigheter.