

Fler människor och mer gods på järnvägen – Tågföretagens reformagenda





Innehåll

Förord	3
Så här läser du vår reformagenda	4
Avsiktsförklaring– fler människor och mer gods på järnvägen	5
Järnvägen – transportsystemets ryggrad	7
Transportsystemets ryggrad utvecklar samhället	10
Reformer för fler människor och mer gods på järnvägen	15
Fler människor och företag behöver välja järnvägen	16
Gör järnvägen mer pålitlig	16
Gör järnvägen mer attraktiv	19
Stärk och utveckla järnvägens konkurrenskraft	22
Stärk järnvägens kapacitet genom mer och effektivare järnväg och bättre underhåll	24
Bygg mer järnväg i snabbare takt	25
Effektivisera användningen av befintlig infrastruktur	29
Förbättra underhållet	32
Säkerställ finansiering till viktiga satsningar	35
Fotnoter	38

Text: Tågföretagen

Design: Edelström Design

Tryck: TMG

Foto: Adobe Stock, Getty images

Förord

Sverige är ett avlångt land i Europas utkant med långa transportavstånd både inom landet och till de stora exportdestinationerna. Sedan 2000-talets början har Sveriges befolkning ökat med nästan 1,6 miljoner invånare. I slutet av 2021 uppgick Sveriges folkmängd till knappt 10,5 miljoner invånare.

Till detta kan läggas stigande bränslepriser och en akut klimatutmaning. Utsläppen av växthusgaser under åren 2010 till 2019 var de högsta för ett enskilt årtionde under mänsklighetens historia. Utsläppen fortsätter att öka, till stor del till följd av att världens energisystem huvudsakligen baseras på fossila källor.¹

Tåget kan transportera stora volymer gods och stora mängder passagerare på liten yta. Tåget gynnar regionutvecklingen och kan dessutom lösa industrins transportbehov på ett klimatsmart sätt. Det är möjligheter vi måste ta vara på genom att skapa förutsättningar för att fler ska välja järnvägen och för att järnvägen kan svara upp mot dessa ökade behov. Trots transportbehoven, en växande befolkning och klimatutmaningen är infrastrukturen på järnvägen eftersatt sedan många år.

Sverige kan bättre än så. Det är Tågföretagens och våra medlemmars starka övertygelse. Därför har vi tagit fram denna reformagenda. Syftet är att skapa

en helhetsbild av järnvägens behov, utmaningar och åtaganden så att medlemsföretagen kan bidra i ännu större utsträckning till Sveriges ekonomi, vårt samhälle och människorna som bor här.

Järnvägen spelar en avgörande roll för svensk konkurrenskraft genom effektiva transporter och ökad rörlighet för människor och gods. Järnvägen är helt avgörande för om vi ska lyckas ställa om vårt samhälle och minska belastningen på vårt klimat och vår miljö. Sverige behöver skapa förutsättningar för låga transportkostnader i ett kapacitetsstarkt och klimatsmart transportsystem. En rejäl satsning på järnvägen är en viktig del för att uppnå det.

Vi vill rikta ett stort tack till alla som har deltagit i detta arbete för era värdefulla bidrag och insikter!

Pierre Sandberg,
förbundsdirektör Tågföretagen
Stockholm, juni 2022



Pierre Sandberg
Förbundsdirektör, Tågföretagen

Syftet är att skapa en helhetsbild av järnvägens behov, utmaningar och åtaganden så att medlemsföretagen kan bidra i ännu större utsträckning till Sveriges ekonomi, vårt samhälle och människorna som bor här.



Om Tågföretagen

Tågföretagen är en bransch- och arbetsgivarorganisation med cirka 70 medlemmar som tillsammans har närmare 17 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges tågoperatörer. Tågföretagen driver ett aktivt påverkansarbete gentemot beslutsfattare och intressenter i och omkring branschen, både nationellt och internationellt.

Så här läser du vår reformagenda

Del 1: Vision

I del 1 av agendan beskriver vi Tågföretagens vision, hur transporter på järnväg utvecklas och järnvägens del i vårt framtida samhällsbygge.

Del 2: Reform

I del 2 av agendan beskriver vi vilka reformer som krävs, både från beslutsfattare och från branschen, för att Sverige ska vara ett land med fortsatt tillväxt där företag och människor har tillgång till större arbetsmarknadsregioner och där vi faktiskt lyckas ställa om vårt samhälle i enlighet med klimatmålen.

Avsiktsförklaring – fler människor och mer gods på järnvägen

Järnvägen är överlägsen när det gäller förmågan att transportera stora volymer gods och människor på längre sträckor med låg klimatpåverkan. I tider av stigande bränslepriser och livsavgörande klimatutmaningar innebär tågets lägre energiförbrukning och minimala klimatavtryck en lösning på många av problemen vi står inför. I ett framtida samhälle behöver därför fler välja tåget och mer gods behöver transporteras på järnväg. För att det ska ske är det nödvändigt att vi:

- **gör det mer attraktivt för människor att åka tåg och för företag att välja godstransporter på järnväg,**
- **ser till att människor och varor kommer fram i tid,**
- **bygger mer järnväg,**
- **använder och underhåller järnvägen vi har på ett mer effektivt och ändamålsenligt sätt,**
- **betraktar den samlade energiförbrukningen som den ödesfråga den i realiteten är.**

Att resa är en upplevelse. Vi ser vår omvärld ur ett annat perspektiv. Vi vidgar våra vyer. Vi träffar nya människor och upplever allt som ett möte med en ny människa och en ny plats innebär. När du reser får du tid att reflektera över vart du är på väg och vad du lämnar. På tåget kan tiden ägnas åt att titta på en film, läsa en bok, svara på jobbmailen eller äta en god måltid i tågets bistrovagn.

Resande tillhör vardagen för många av oss. Vi bor inte kvar på den plats där vi föddes och vi arbetar inte på samma arbetsplats livet ut. Mineraler, skogsprodukter och industrier finns ofta på landsbygden och de flesta livsmedel och varor produceras utanför städerna medan tjänster mestadels produceras i de stora tätorterna.

Nog finns det mål och mening i vår färd – men det är vägen, som är mödan värd.

- Karin Boye

Samtidigt är tåget mer än ett transportsätt. Tåg möjliggör tillväxt. Tåg skapar konkurrenskraft. Framför allt ger tåget tillgänglighet. Sedan 1800-talet har tåget bidragit till att binda samman Sverige. Det framväxande industrisamhället krävde bra kommunikationer och järnvägen var första steget mot ett sammankopplat samhälle. Även om vårt samhälle ser annorlunda ut idag är behovet av transporter av människor och gods större än någonsin. Tågets bidrag till samhället har stärkts.

När vi nu kraftsamlar för att ställa om till ett mer energieffektivt samhälle samt mer hållbar råvaruutvinning och industriproduktion behöver vi också mer klimatsmarta och tillgängliga transporter. Att transportera människor och gods på järnväg är energieffektivt. I ljuset av den allt viktigare energifrågan måste järnvägstransporterna utgöra ryggraden i transportsystemet om vi ska nå ett energieffektivt samhälle.

Med effektiva transporter stärker vi den svenska konkurrenskraften och tillväxten. När vi bygger ut järnvägen, med ökad kapacitet och högre hastigheter, ökar företagets möjligheter att anställa människor med rätt kompetens utan att begränsa deras frihet att bosätta sig var de vill. Tåget minskar

avståndet mellan utbudet och efterfrågan på kompetens. Industrin får bättre förutsättningar för att möta ett ständigt ökande transportbehov.

Samtidigt är det idag i det närmaste fullt på spåren. Under vissa tider på dygnet går det i princip inte att köra fler tåg. De spår som finns håller för låg kvalitet. Punktligheten är inte tillräckligt hög och möjligheterna att som passagerare arbeta på tåget är otillräckliga på grund av bristfällig mobiltäckning utmed järnvägen.

Det råder inga tvivel om att järnvägen har sina utmaningar. Utan en vision om vilka möjligheter framtidens järnväg öppnar är vi oroliga för att Sverige går miste om chansen att skapa ett samhälle där nyttor för företag realiserar samtidigt som vi tar hänsyn till miljö och klimat.

Tågföretagen vill med denna reformagenda skapa förutsättningar för större arbetsmarknadsregioner samt tillförlitliga och effektiva godstransporter. Vår vision är ökad rörlighet, resande och pendling, tillväxt i hela landet och en hållbar omställning av samhället. En kraftfull och framåtblickande järnvägsbransch utvecklar Sverige. Det är en samhällsvision som vi är stolta över och med engagemang kommer att arbeta för in i framtiden.

När vi nu kraftsamlar för att ställa om till ett mer energieffektivt samhälle samt mer hållbar råvaruutvinning och industriproduktion behöver vi också mer klimatsmarta och tillgängliga transporter.

Järnvägen – transportsystemets rygggrad

Sett till ytan är Sverige det femte största landet i Europa. Vi är ett av Europas mest glesbefolkade länder. Samtidigt bor de flesta människor i de södra delarna av Sverige och längs norrlandskusten. Över 100 år av urbanisering har medfört att befolkningen är koncentrerad till städer där befolkningstätheten är relativt hög. Men avstånden mellan städerna är stora och produktionen är utspridd. Sveriges konkurrenskraft är beroende av tåg för att effektivt transportera stora volymer av gods långa sträckor och för att människor enkelt ska kunna resa mellan städer och orter. Järnvägen spelar en viktig roll för ökad energi- och transporteffektivitet i det svenska samhället och för att bygga transportkedjor där fler än ett trafikslag ingår.

Mer men annorlunda resande i framtiden

Industriföretag och tjänsteföretag är viktiga för Sverige. Den specialiserade produktionen är beroende av att medarbetare och kompetens kan förflytta sig mellan städer på ett smidigt och pålitligt sätt. Snabba tåg bidrar till möjligheterna att bo och arbeta på olika platser och högre hastigheter möjliggör pendling över större avstånd.

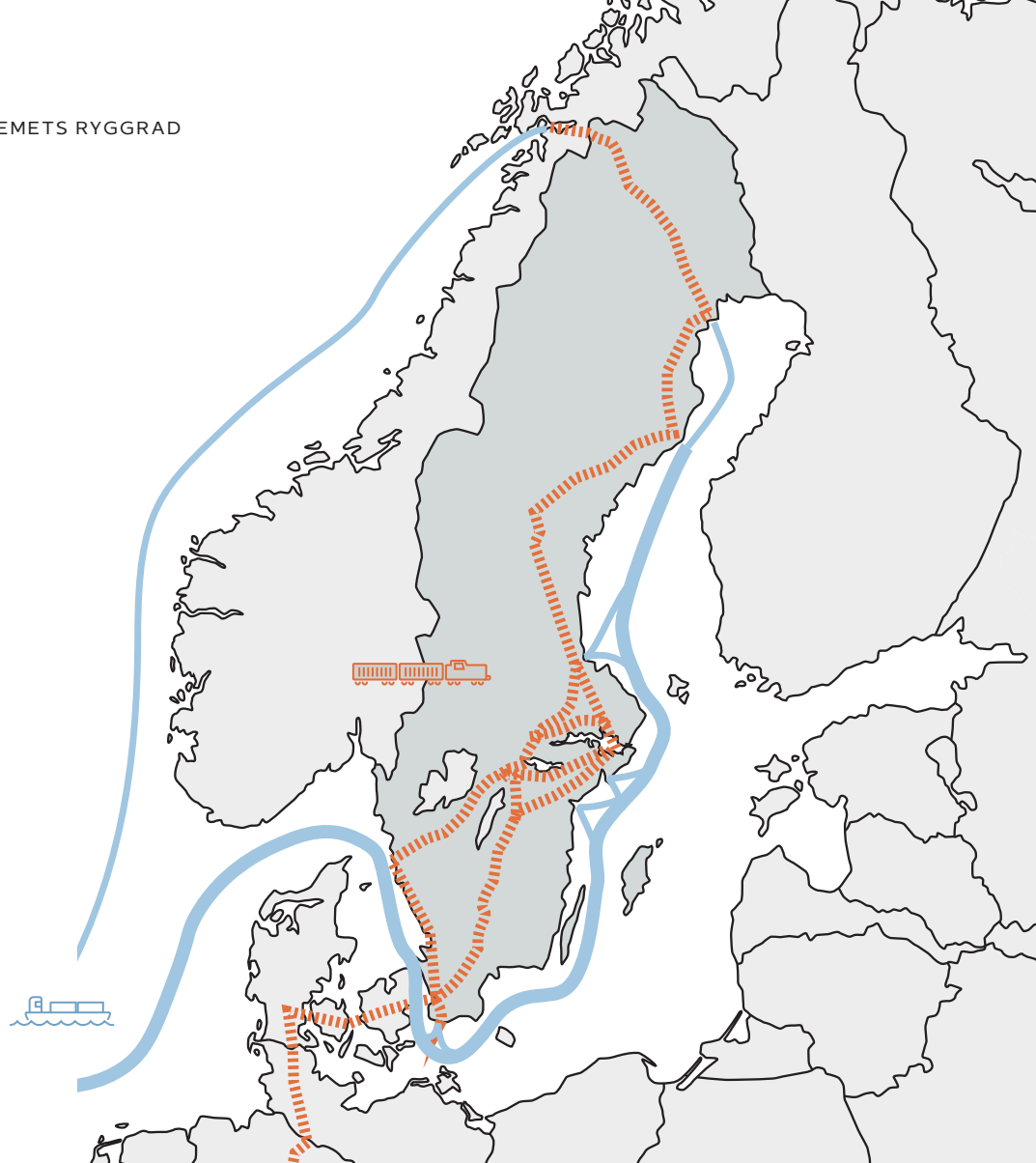
Trafikverket bedömde i en prognos från 2006 att resandet med järnväg skulle öka med 115 procent fram till år 2050.² Tio år senare hade prognosen skruvats upp väsentligt. Enligt rapporten Järnväg 2050 kan resandet med järnväg komma att öka

med upp till 200 procent fram till 2050.³

Även om pandemin har inneburit en tillfällig minskning i resandet tyder allt på en återhämtning och att efterfrågan fortsätter att öka, inte minst mot bakgrund av beteendeförändringarna som följer med klimatagendan.

Forskning och prognos om framtida resmönster kan grovt indelas i två perspektiv: tillbaka till det resandet som rådde innan pandemin respektive en övergång till ett delvis nytt resande. Fritidsresandet ser ut att bestå, med en trend mot mer hållbart resande, samtidigt som arbets- och affärsresandet ser ut att ändra karaktär. Centrum för Näringslivshistoria har dokumenterat pandemins konsekvenser för näringslivet i projektet "Näringslivet och Corona". Man menar att hemarbete och digitala möten har bidragit till att gränsen mellan hem och arbete suddats ut, men även till att gränsen mellan stad och landsbygd har blivit otydligare när människor kan arbeta från andra platser än kontoret.⁴ Det talas om både en avurbanisering och om en hybridisering av städerna där människor arbetar kvar i storstäderna men bosätter sig på annat håll. Utvecklingen medför ett stort behov för människor att förflytta sig mellan olika delar av landet och att resan blir till en del av arbetsdagen. Enligt Tillväxtanalys kommer vi att se en övergång mot mer lokalt och inhemskt resande samt en förskjutning mot mindre destinationer med ökat fokus på att resandet ska vara hållbart.⁵

Förmågan att få den teknik och de innovationer som utvecklas i Sverige till en global arena är avgörande för svensk konkurrenskraft och för den globala klimatomställningen.



Produktion i Sverige kräver transporter inom, till och från Sverige

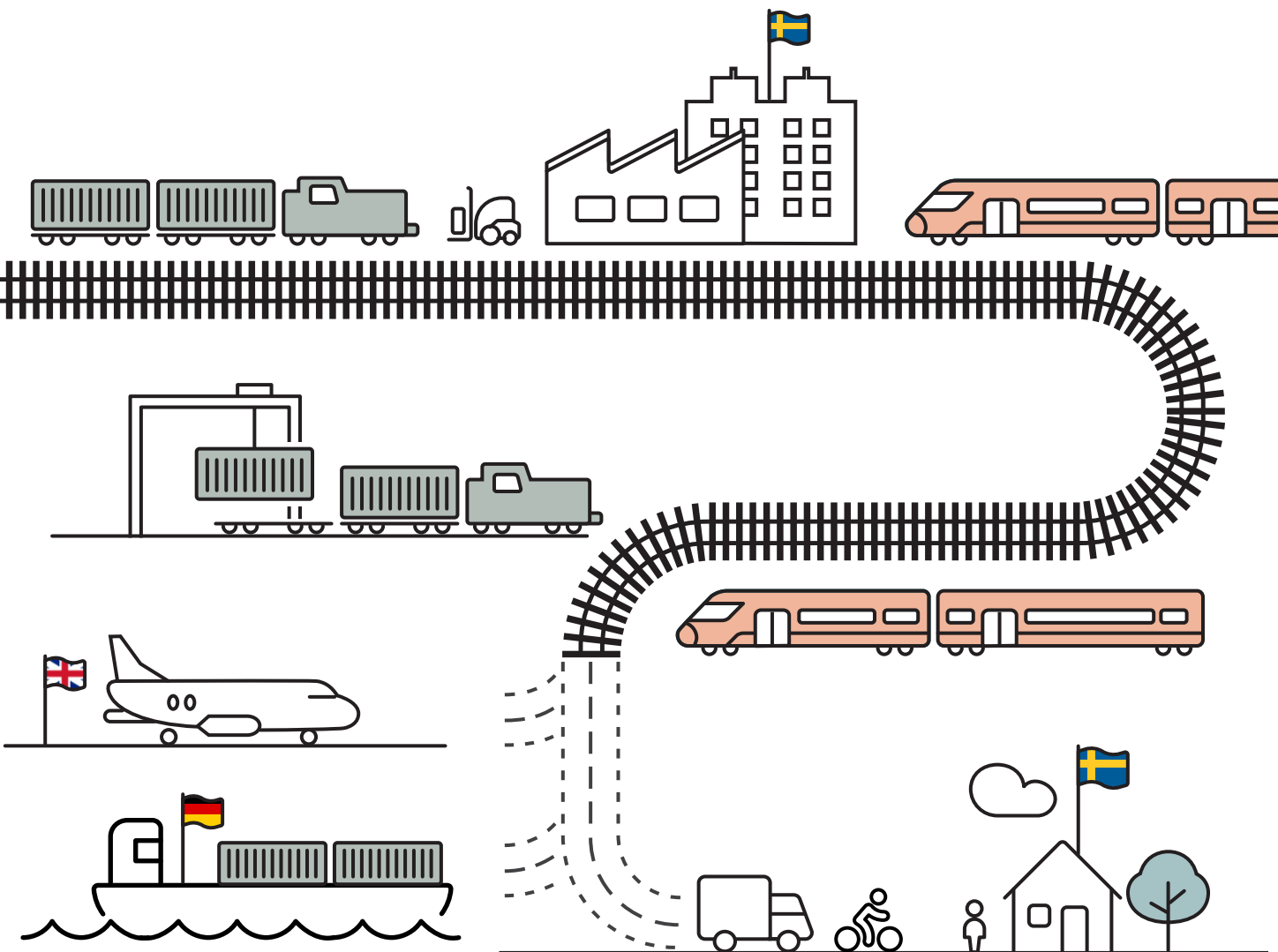
Sverige är ett export- och importberoende land där behovet av godstransporter är stort, och det ökar. Nya industrier växer fram under det kommande decenniet som bygger på fossilfri produktion och elektrifiering, inte minst i norra Sverige där de planerade investeringarna uppgår till över 1000 miljarder.⁶ Sverige är på många sätt ett ledande industriland. Förmågan att få den teknik och de innovationer som utvecklas i Sverige till en global arena är avgörande för svensk konkurrenskraft och för den globala klimatomställningen. Företag måste kostnadseffektivt kunna ta emot och sända varor genom ett pålitligt och sammanlänkat godsflöde.

Den ökande mängden transporter ställer nya krav på samhället. Samtidigt ställer samhället nya krav. Europa och Sverige har antagit ambitiösa mål för att minska utsläppen av koldioxid. Målen kan uppnås om järnvägen får en framträdande roll i transportsystemet, där järnvägen blir en del av transportsektorns omställning mot minskad energiförbrukning. Vikten av ett robust totalförsvär och att hushålla med tillgänglig energi har aktualiserats av Rysslands invasion av Ukraina. Järnvägen utgör en viktig del av totalförsvaret och järnvägstransporter är en förutsättning för att viktiga samhällsfunktioner kan upprätthållas vid kriser i fredstid, höjd beredskap och ytterst i krig genom att transportera till exempel livsmedel och drivmedel samt personal och materiel för Försvarsmakten.⁷

Fler resor och mer transporter måste flyttas över till järnvägen, särskilt på längre och medellånga sträckor. På kortare sträckor har regionala tåg och kollektivtrafik en viktig roll att spela. Samtidigt kommer järnvägen aldrig kunna ta oss hela vägen fram till dörren. Vi förespråkar därför ett multimodalt transportsystem där olika

transportslags styrkor kombineras. Vi behöver bygga ett system som skapar förutsättningar att växla mellan trafiklagen. Transportsystemet ska vara uppbyggt på ett sätt som gör det enkelt för människor att ta sig från hem till arbete och för varor att fraktas från fabrik till företag och konsument.

Vi förespråkar därför ett multimodalt transportsystem där olika transportslags styrkor kombineras.



Transportsystemets ryggrad utvecklar samhället

Tågföretagens reformagenda bygger på tre samhällsnyttor som transportsystemet med järnvägen i spetsen ska svara upp mot:

- **tillväxt och konkurrenskraft,**
- **ökad tillgänglighet och rörlighet,**
- **klimatomställningen.**

Stärkt tillväxt och konkurrenskraft i hela Sverige

Sveriges ekonomi är beroende av utbyte med omvärlden. Vi är ett exportberoende land. Vår exportandel av BNP är större än både genomsnittet i EU och OECD.⁸ Något förenklat så utvinns och förädlas råvaror som skog och mineraler i norr men konsumeras på en global marknad. Våra högteknologiska industriernas produktion är geografiskt utspridd. Under 2020 uppgick Sveriges totala varu- och tjänsteexport till mer än 2000 miljarder kronor.⁹ Sverige har sedan 1990-talet stadigt ökat handeln med omvärlden. Nästan tre fjärdedelar av vår

varuexport går till Europa.¹⁰ Huvuddelen av det tyngre godset, med undantag för malmtransporterna, transporteras landvägen till Göteborgs hamn och via Öresundsbron.

När Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnar 2029 kommer Sverige närmare kontinentala Europas storstäder och regioner. Samtidigt finns en betydande risk för Sverige att Öresundsförbindelsen blir en flaskhals. Enligt nuvarande prognoser kommer godstrafiken över Öresundsbron att fördubblas till 2035 och då är taket nått för godstrafiken. Samtidigt som Öresundsbron och dess landanslutningar redan idag är nära kapacitetstaket för järnvägstrafik planeras dessutom stora ökningarna i både regional och långväga persontrafik.¹¹

Järnvägens stora fördel – att utsläppsfritt transportera människor och gods energieffektivt över stora avstånd – kommer vara



Järnvägens stora fördel – att utsläppsfritt transportera människor och gods energieffektivt över stora avstånd – kommer vara avgörande för svensk konkurrenskraft och en fortsatt tillväxt.

avgörande för svensk konkurrenskraft och en fortsatt tillväxt. Men det räcker inte. Vi måste också korta tiderna från beställning till leverans, öka flexibiliteten och säkerställa att varor levereras i rätt tid genom att flera transportsätt utnyttjas, det vill säga fler och mer multimodala transporter.

Trots de stora behoven har järnvägsinfrastrukturen varit nedprioriterad under lång tid. Sverige har en ökande underhållsskuld på befintlig järnväg. Ny kapacitet byggs inte i takt med tydliga trender för ökad trafik. Investeringarna i ny infrastruktur har varit ytterst begränsade de senaste 50 åren med satsningar på mindre än en procent av BNP under en stor majoritet av åren.¹² Landets ekonomi är god med minskande statskuld och budgetsaldo med överskott på 78 miljarder kronor för 2021.¹³ De stora överskott vi nu ser skulle kunna finansiera ett infrastrukturlyft för Sverige där satsningarna fördubblas från nuvarande nivåer. En storsatsning på nybyggnation och ökat underhåll med målet ökad järnvägstrafik kan också innebära tusentals nya arbetstillfällen.

Slutligen har järnvägen stor betydelse för besöksnäringen i Sverige och intresset för

naturupplevelser ökar både nationellt och internationellt. Med tuffare miljökrav kommer tåget ha en avgörande betydelse för att transportera besökare till hela Sverige. För en fortsatt utveckling av besöksnäringen krävs pålitliga transporter med tåget.

Ökad rörlighet, resande och pendling

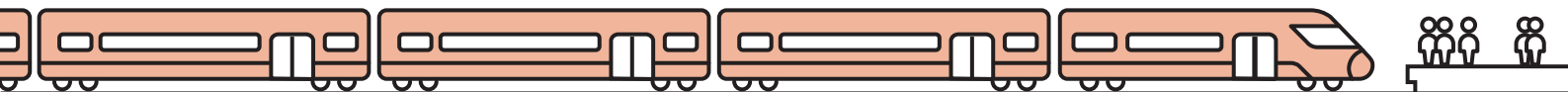
Vårt resande har ökat markant. Mellan 1990 och 2019 närapå tredubblades tågresandet. Den högsta noteringen registrerades 2019 då över en miljon persontåg avgick och det gjordes långt över 250 miljoner tågresor.¹⁴ Det gäller arbetspendling såväl som fritidsresor. Trots att distanserna många gånger blivit större bidrar det ökande resandet till att föra människor närmare varandra.

Den svenska befolkningen ökar i snabb takt. I januari 2017, bara 13 år efter att vi passerat nio miljoner invånare, blev vi för första gången fler än tio miljoner. 2034 beräknas folkmängden passera elva miljoner.¹⁵ Städer och regioner kommer oundvikligen att växa.

250

miljoner tågresor

Mellan 1990 och 2019 närapå tredubblades tågresandet. Den högsta noteringen registrerades 2019 då över en miljon persontåg avgick och det gjordes långt över 250 miljoner tågresor.



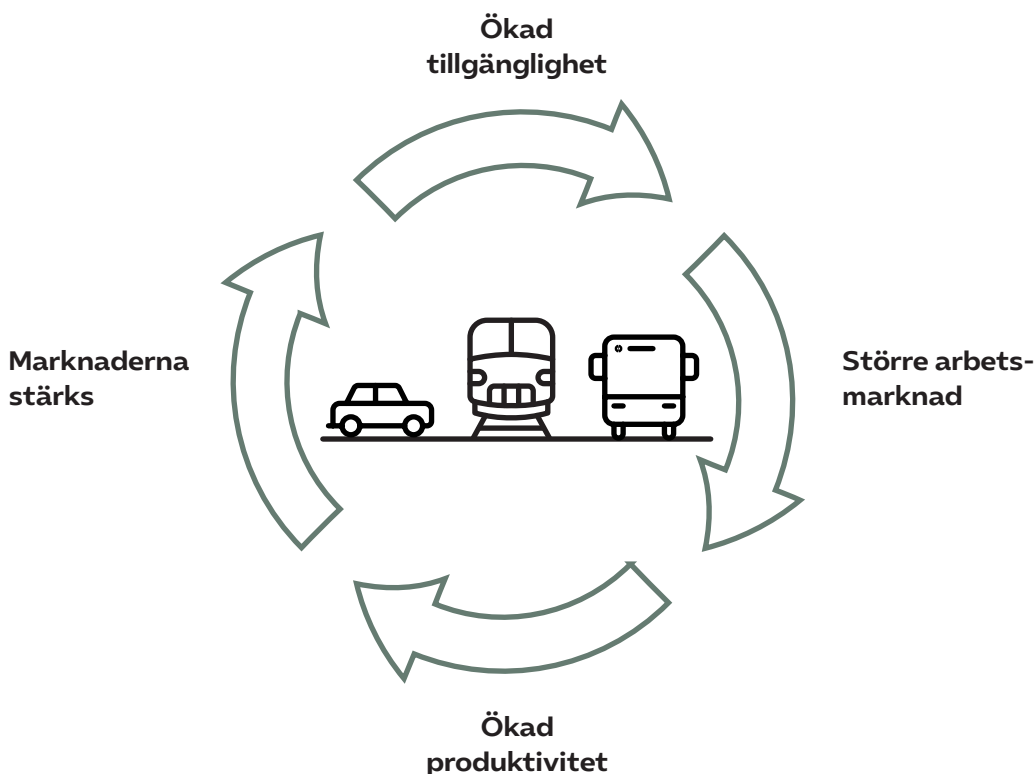
Våra städer blir trängre och bostadspri- serna blir högre.¹⁶ För att möta denna utmaning och säkerställa att tillväxten fördelas bättre behövs större arbetsmark- nadsregioner i Sverige och möjligheter att pendla mellan dessa. Människor behöver tillgång till en större arbetsmarknad och företagen behöver tillgång till en bredare rekryteringsbas om vi ska öka produktivi- teten och stärka vår konkurrenssituation mot andra länder där befolkningen inte är lika geografiskt utspridd. En viktig förut- sättning för detta är att korta restiderna för längre resor genom tåg som går snabb- are. Järnvägens stora fördelar med dess yteffektivitet, stora kapacitet och relativt korta restider är viktiga att ta vara på.

Regionerna har det statliga uppdraget att arbeta för utveckling och tillväxt. Några regioner har gjort samspelet mellan städer och mindre orter i närområdet till centrala delar av det arbetet. I Region Skåne har exempelvis statens investeringar i form av Citytunneln och Öresundsbron med- fört ytterligare satsningar på Pågatågen och Öresundstågen för att knyta sam-

man större och mindre orter i regionen. Malmö och Helsingborg har blivit ett nav för utveckling i samspel med omgivande kommuner.¹⁷ Genom kraftigt minskade restider till närliggande städer och med det en förstord arbetsmarknadsregion genom utbyggnad av nya stambanor skulle även andra orter – som Jönköping och Borås – få en liknande utveckling.¹⁸

Större arbetsmarknadsregioner gör att fler företag kan hitta rätt kompetens samtidigt som människors frihet stärks i och med att deras valmöjligheter på arbetsmarknaden ökar. Det är ur detta perspektiv byggandet av infrastruktur behöver ses. Vilka samhäll- snyttor som kan skapas kommer till stor del att avgöras av hur väl vi lyckas integrera våra regioner genom att skapa rörlighet dem emellan.

Vi kan illustrera utvecklingen som ett posi- tivt kretslopp. Ökad tillgänglighet inom och mellan regioner leder till en större arbets- marknad med bättre kompetensförsörjning och ökad sysselsättning. Det leder i sin tur till ökad produktivitet och ett ökat inflöde



av människor, vilket i sin tur bidrar till att de lokala marknaderna stärks när efterfrågan från företag och hushåll ökar. När regionerna växer förs de alltmer samman vilket ytterligare ökar tillgängligheten.

Ökad tillgänglighet skapar också tillväxt. Det är viktigt att se den ökade tillgängligheten som en möjliggörare för en positiv utveckling. Idag bromsas den utvecklingen av att järnvägen inte fullt ut klarar att möta de behov av resande som finns. Därför är det hög tid att åtgärda de kapacitets- och underhållsbehov järnvägen brottas med. Vi måste framtidssäkra Sveriges behov av transporter där befolkningstillväxt och ökande behov av arbetspendling är ett faktum.

Det är viktigt att se den ökade tillgängligheten som en möjliggörare för en positiv utveckling. Idag bromsas den utvecklingen av att järnvägen inte fullt ut klarar att möta de behov av resande som finns. Därför är det hög tid att åtgärda de kapacitets- och underhållsbehov järnvägen brottas med.



Omställningen av samhället

Den nya Klimatlagen som trädde i kraft den 1 januari 2018 innebär ett skärpt mål för klimatpolitiken avseende inrikes transporter: 2030 ska utsläppen av klimatgaser ha minskat med minst 70 procent jämfört med 2010 års nivå. EU:s Green Deal pekar på behovet av en kraftig tillväxt för järnvägstransporter inom EU. I utvecklingsmålen för transportsystemet uttrycks det tydligt att järnvägen behöver stå för en större andel av transporterna för att klimatmålen ska kunna nås.¹⁹ Klimatpolitiska rådet, myndigheter och forskare har framhållit att investeringar i transportinfrastruktur bidrar till ett mer transporteffektivt samhälle.

Sedan 1990 har transportsektorns utsläpp minskat med 17 procent, men de senaste åren har minskningen stannat av. För att nå klimatmålen måste utsläppen minska i betydligt snabbare takt än dagens cirka två procent per år.²⁰ Enligt Klimatpolitiska rådet behöver utsläppen minska med 5–8 procent per år för att Sverige ska ta sitt ansvar enligt Parisavtalet, och för att nå målet om noll nettoutsläpp till 2045.²¹

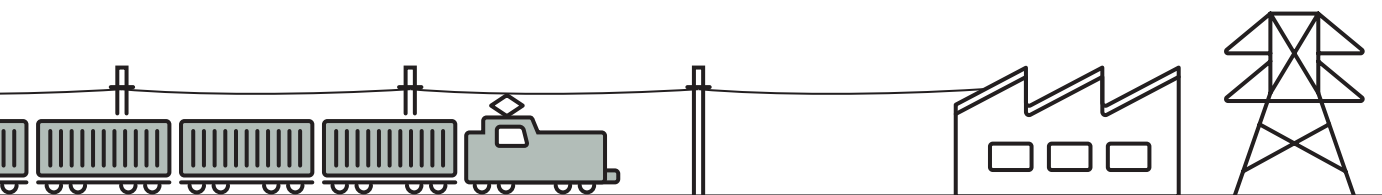
Järnvägen är en förutsättning för andra sektors möjlighet att bidra till omställningen. Det är genom att effektivisera samverkan och överflyttning till mer kli-

matsmarta transporter som industrin får möjlighet till omställning av sina transporter.

För att nå klimatmålen behöver både industri och transporter elektrifieras, där en del av elektrifieringen sker genom ökad användning av järnvägen. Uppskattningar visar att transportsektorns efterfrågan på el ökar med 11–25 TWh fram till 2045. Den ökade efterfrågan innebär ökat elbehov om nästan 60 procent till 2045.²² Sverige behöver således stora tillskott av el och en effektiv eldistribution för att klara omställningen till en fossilfri ekonomi. Det finns idag inga tydliga svar på hur den ökade efterfrågan på el ska mötas.

Järnvägen i Sverige är i det närmaste fullt ut elektrifierad och det svenska järnvägsnätet är ett av Europas mest elektrifierade – genomsnittet för EU-länderna är cirka 50 procent.²³ Beroende på hur man räknar utgör järnvägstrafikens energiåtgång mellan en tredjedel och en sjättedel jämfört med vägtrafikens energiåtgång.²⁴ Trots bättre energieffektivitet utgör godstrafiken bara 20 procent av godstransporterna.²⁵ Det finns därmed stort utrymme att öka godstågstrafiken med en marginell påverkan på den totala energikonsumtionen. Vid prioritering mellan trafikslagen måste vi alltså även fråga oss var elen gör störst nytta och vilken verkningsgrad vi kan åstadkomma.

För att nå klimatmålen behöver både industri och transporter elektrifieras, där en del av elektrifieringen sker genom ökad användning av järnvägen.




Reformer för fler människor och mer gods på järnvägen

Tåg företagen ser ett stort behov av att öka järnvägens andel av transporterna. Med järnvägen som ryggrad kan transportsystemet uppnå sin fulla potential och bidra till ett mer sammanknutet land där produktion och tillväxt främjas på ett hållbart sätt. Om järnvägen ska kunna utveckla samhället behöver fler människor och företag välja järnvägens tjänster. Då behöver vi också mer och bättre järnväg. I grunden handlar det om att stärka efterfrågan av järnvägens tjänster och öka utbudet på järnvägen, det vill säga järnvägens kapacitet.

Ser vi inte till de behoven mister vi viktiga pusselbitar i det som för Sverige som land framåt.

I följande två kapitel beskriver vi vad som krävs för att detta ska förverkligas. Samtliga reformförslag syftar till att järnvägen i större utsträckning ska kunna bidra till en större samhällsnytta. Såväl branschen själv som Trafikverket och andra relevanta myndigheter, riksdag och regering måste ta sin del av ansvaret för att möjliggöra detta.



Med järnvägen som ryggrad kan transportsystemet uppnå sin fulla potential och bidra till ett mer sammanknutet land där produktion och tillväxt främjas på ett hållbart sätt.

Fler människor och företag behöver välja järnvägen

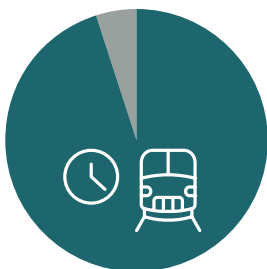
Efterfrågan på järnvägens tjänster måste öka. För att detta ska ske behöver järnvägens attraktivitet höjas, tilliten till järnvägen behöver stärkas och konkurrenskraften gentemot andra trafikslag behöver förbättras.

Gör järnvägen mer pålitlig

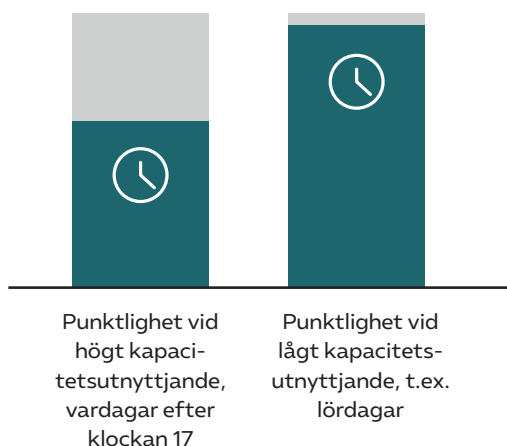
Att tågen är i tid är det som prioriteras högst av resenärer. För att fler ska vilja välja järnvägen är det därför centralt att järnvägen blir mer pålitlig och att fler tåg avgår och kommer fram i tid. Transportstyrelsens undersökning Resenärers syn på järnvägsmarknaden visar att 8 av 10 resenärer är nöjda med hur det fungerar att resa med tåg, men trots det har en försämring skett av resenärers upplevelse av att resa med tåg. Särskilt stor försämring har skett av hur resenärerna upplever punktligheten. Det skapar ett sviktande förtroende för järnvägen. Fler tåg i tid skulle inte bara resultera i nöjda resenärer utan även i fler resenärer. Att inte kunna lita på att tågen är i tid anses

av icke-resenärerna vara en av de främsta anledningarna till att de väljer bort tåget.²⁶

Problemet är inte nytt. Under många år har punktligheten i det svenska järnvägssystemet varit för låg. Sedan 2013 har emellertid punktligheten förbättrats stadigt och 2020 registrerades den hittills högsta punktligheten för ett år. Av samtliga tåg (person- och godståg) var 94,9 procent i tid. Det var en ökning med 2,3 procentenheter från året innan. Trafikverkets egen slutsats var att mellan en fjärdedel och hälften av den ökade punktligheten kunde härledas till "coronaeffekten" – det vill säga att trängseln på spåren minskat när det körts färre persontåg. Att punktligheten ökar när det är färre tåg i



2020 registrerades den hittills högsta punktligheten för ett år. Av samtliga tåg (person- och godståg) var 94,9 procent i tid.



tågplanen syns även i att punktligheten är som högst på lördagar när kapacitetsutnyttjandet är som lägst, medan punktligheten är som lägst på vardagar efter klockan 17 då kapacitetsutnyttjandet är som högst.²⁷ Slutsatsen är att ökad kapacitet, det vill säga fler spår, kommer att leda till högre punktlighet. 2021 minskade punktligheten något men ligger fortfarande kvar på en hög nivå sett i ett längre tidsperspektiv.²⁸

Trots att punktligheten förbättrats, exempelvis är den bättre än flygets på sträckan Stockholm – Göteborg,²⁹ käm-

par branschen med en ihållande negativ syn på förmågan att komma fram i tid. Det råder inga tvivel om att punktligheten måste förbättras, men branschen måste även arbeta aktivt med att sprida kunskap om den faktiska punktligheten. En faktor kopplad till den negativa uppfattningen om tågets förmåga att komma i tid kan vara att punktligheten är sämre ju längre resorna är. Projektet TTT, Tillsammans för Tåg i Tid, är ett verktyg där Trafikverket tillsammans med branschen tagit fram en handlingsplan som ska leda till ökat förtroende för järnvägen och bättre förutsättningar för att bedriva tågverksamhet. Det övergripande målet för TTT, och därmed hela järnvägsbranschen, är att 95 procent av alla tåg ska ankomma till sin slutstation senast fem minuter efter ordinarie tidtabell. Det är en god ambition som på sikt kan höjas. Branschens arbete med en förbättring av punktligheten måste fortsätta, men Trafikverket och regeringen behöver också ta sin del av ansvaret. Punktligheten har landat på en platå på 91–93 procent. Att med nuvarande kapacitetsutnyttjande och underhållsstatus nå målet om 95 procent är utmanande.³⁰



Samtidigt behöver måtten för att mäta punktligheten breddas. Dagens mått tar inte hänsyn till antalet resenärer. Det är väl känt att punktligheten tenderar att vara som sämst när resandet är som högst och vice versa. Eftersom måttet enbart visar tågets faktiska punktlighet, utan hänsyn till mängden resande tenderar andelen resenärer som är i tid att överskattas givet tågens försämrade punktlighet när antalet resenärer ökar. Konsekvenserna av att ett fullsatt tåg försenas är betydligt större än om ett tåg med få resenärer är försenat. Det måste avspeglas när punktligheten mäts.

Vid störningar är det särskilt viktigt att resenärer och transportköpare får korrekt och snabb information. I Trafikverkets uppdrag ingår att tillhandahålla trafikinformation för både gods- och persontrafik på järnväg. Trafikverket ansvarar för trafikinformationen på stationerna och till

järnvägsföretagen som i sin tur informerar sina kunder. Men informationssystemet är föråldrat med låg grad av automatisering, vilket gör informationen mindre tillgänglig. Inte minst får systemets brister till följd att det blir svårt för resenärer att förstå vilka konsekvenser en försening leder till för resan i sin helhet. Trafikverket har utlyst en satsning för att stimulera forskning och innovation som tillvaratar digitaliseringens möjligheter för att ge resenärer, järnvägsföretag och transportköpare snabbare och mer användbar trafikinformation. Det är ett välkommet initiativ, men arbetet befinner sig ännu på ett mycket tidigt stadium.

För att göra järnvägens totalleverans mer pålitlig behöver ramvillkoren mellan Trafikverket, som leverantör av tågläges-tjänsten, och tåg företagen balanseras med inslag av tydliga servicenivåer och kommersiellt rimliga sanktioner kopplade till bristande leverans från Trafikverkets sida.

Tågföretagen vill göra järnvägen mer pålitlig genom att:

1. Trafikverket får i uppdrag att utveckla modellen för att mäta punktlighet.
2. Trafikverket förbättrar information om förseningar och dess effekter.
3. Riksdagen beslutar att tillföra mer resurser för att öka kapaciteten och återställa banorna till den standard de byggts för.
4. Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att skärpa samverkan med branschen för att skapa kommersiellt balanserade ramvillkor för Trafikverkets leverans av tåglägen.

Gör järnvägen mer attraktiv

Att järnvägen blir mer pålitlig är centralt för att öka järnvägstransporterna, men järnvägen behöver även öka sin attraktivitet. Omställningen till ett hållbart samhälle, förändringar i kölvattnet av pandemin och digitaliseringen är övergripande trender som stöper om affärsmodeller och samhället i grunden. Pandemin har bidragit till en ökad osäkerhet kring hur arbetspendlande och affärsresande kommer att utvecklas framöver när fler fått upp ögonen för de digitala mötena. Trots detta råder det ingen tvekan om att människor fortfarande har ett behov av att träffas fysiskt och att resandet kommer fortsätta att vara en del av människors vardag, även när resmönstren förändras.

Samhället blir alltmer uppkopplat och vi förväntar oss en god internetanslutning i princip var vi än befinner oss. Detta gäller även när vi reser och kan använda tiden till arbete eller förströelse, något som tåget erbjuder särskilt goda möjligheter till. Enligt Post- och telestyrelsens, PTS, uppföljning av regeringens bredbandsstrategi är förutsättningarna för detta inte tillräckliga.³¹ Både täckning och kapacitet längs järnvägarna är så bristfällig att man under en resa förlorar uppkopplingen ett flertal gånger och ofta har en så begränsad internetuppkoppling att basala tjänster endast svårtligen kan användas. Tågföretagen kan – genom att till exempel installera radiotransparenta fönster – underlätta för signalerna att komma in i tåget. Men det måste också finnas signaler som kan ta sig

in. En snabb utbyggnad av täckning och kapacitet längs järnvägen är nödvändig och en förutsättning för att maximera värdet av tågresandet genom god uppkoppling.

Tågföretagen arbetar ständigt med att utveckla sina produkter och sin service. Detta är ett viktigt arbete. Förutom att servicen på tågen och stationerna ska hålla hög standard måste säkerheten kunna garanteras. Flera incidenter har inträffat som påverkat tryggheten på tågen. Tågvårdar och resenärer har råkat ut för hot och i några fall har tågföretag till och med tvingats lyfta frågan om att inte stanna på vissa stationer. En sådan situation måste undvikas och de brottsbekämpande myndigheterna ansvarar för att ingripa mot personer som begår brott, oavsett om det sker på tågen, stationerna eller i andra delar av samhället.

Om fler ska välja tåget bör det också vara möjligt att enkelt köpa biljetter, även för långa och sammansatta resor såväl nationellt som internationellt, med bättre möjligheter för resenärer att resa vidare vid förseningar och inställda tåg. Idag kan biljetter endast släppas 120 dagar i förväg vilket är ett särskilt problem för besöksnäringen då resenärer behöver kunna planera och boka sina resor med god framförhållning. Till följd av banarbeten kan möjligheterna till att förboka biljetter i god tid kortas ytterligare – något som leder till att många väljer bort tåget till förmån för andra färdmedel.

En snabb utbyggnad av mobiltäckning och kapacitet längs järnvägen är nödvändig och en förutsättning för att maximera värdet av tågresandet genom god uppkoppling.

EU-kommissionen arbetar för närvarande med att bedöma behovet av ny lagstiftning på området, samtidigt som det pågår flera internationella branschinitiativ i samma riktning. Det är ett viktigt arbete som primärt behöver ske utifrån marknadens villkor.

Även trafiksäkerheten kan med rätt hantering gynnas av digitaliseringen. I spåren av järnvägens avreglering sker regelgivning på detaljnivå med en striktare fördelning av data- och informationshantering mellan infrastrukturförvaltare och tåg företag, där det åligger tåg företagen att omsätta regelverk till egna styrande dokument och digitala verktyg. Det finns ett flertal områden där behovet av gemensamma lösningar blir alltmer påträngande, exempelvis gemensamma anvisningar för lastsäkring, funktionskontroll av vagnar och den så kallade linjeboken som innehåller uppgifter som tåg- och banpersonal behöver i sitt dagliga arbete. När det gäller linjebok kommer Trafikverket att tillhandahålla underlag för varje tåg företag att ta fram en egen linjebok i ett dataformat som behöver omsättas i verkligheten. Dessa områden har delvis tills helt nyligen hanterats genom central regelgivning. Eftersom trafiksäkerhet är ett samhällsintresse bör staten ha ett övergripande ansvar att finansiera denna omställning.

Det föreligger för närvarande också ett konstant ökande behov av standardisering och gemensamma lösningar. Med förebild från Storbritannien skulle en motsvarighet till RSSB – Rail Safety and Standards Board kunna utvecklas, där staten tar ett större ansvar för frågor som fått en mer "styvmoderlig" hantering efter avregleringen.

Regeringen vill med en nationell godstransportstrategi skapa ett effektivt, kapacitetsstarkt och hållbart godstransportsystem i syfte att dels uppfylla klimatmålen genom att minska utsläppen, dels stärka Sveriges konkurrenskraft. Godstrafiken spelar en viktig roll för hållbara produktionskedjor. Det ska vara enkelt för människor och företag som vill göra klimatanvänliga val att få kännedom om en varas totala klimatavtryck. Då måste även transporterna inkluderas i kalkylen. Samtidigt behöver fler industrier och godsterminaler anslutas till järnvägssystemet. Det ska vara enkelt att boka en godstransport på järnväg och i intermodala upplägg. Digitaliseringen är viktig för godstågstrafiken och tillgången till öppna data är väsentligt för effektivare transporter, vilket understryks av en rad forskningsprojekt.³²

Järnvägsbranschen har stort behov av att attrahera och anställa medarbetare. Det behöver finnas ett utbud av utbildningar på samtliga nivåer: gymnasium, yrkeshögskola och högskola som möter behoven så att järnvägsbranschen kan fungera och växa. Arbetet med att stärka järnvägens varumärke och väcka intresse hos unga och studenter som bedrivs inom Järnvägsbranschens samverkansforum, JBS, gynnar hela branschen och ska värnas. Det Järnvägscollege som kommer att inrättas i framtiden är även det ett mycket positivt steg. Samtidigt behöver utbildningar som tillgodoser branschens framtida behov utvecklas och kompetensutvecklingsprogram likt järnvägsbranschens Advanced Management Program främjas.

Digitaliseringen är viktig för godstågstrafiken och tillgången till öppna data är väsentligt för effektivare transporter, vilket understryks av en rad forskningsprojekt.

Tågföretagen vill stärka järnvägens attraktivitet genom att:

-
- 5.** Branschen står beredd att ta emot den pågående ökande efterfrågan på energieffektiva transporter.

 - 6.** Post- och Telestyrelsen får i uppdrag att ställa krav på mobiltäckning och dess kapacitet längs järnvägen vid tilldelning av frekvenser.

 - 7.** Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ge tillgång till master, fiber och elförsörjning för att underlätta en snabb utbyggnad av mobiltäckningen längs spåren.

 - 8.** Branschen fördjupar samverkan med lärosäten och utvecklar branschspecifika inriktningar inom strategiska områden som digitalisering och cybersäkerhet för att möta de framtida behoven inom järnvägen.

 - 9.** Regeringen bidrar aktivt till att möjliggöra utvecklandet av digitala standarder och gränssnitt för biljett- och betalssystem nationellt och på EU-nivå och för öppna data för person- och godstransporter.

 - 10.** Trafikverket behöver skapa rutiner för att möjliggöra biljettsläpp tidigare än 120 dagar i förväg.

 - 11.** Branschen arbetar med att stärka tryggheten på tågen, plattformar och stationer genom utökad samverkan med myndigheter samt fortlöpande utbildningar och teknikutveckling.

 - 12.** En branschstandard inrättas om att hållbarhetsredovisningar ska inkludera även transporter och inte enbart industriell produktion för att mäta det reella koldioxidavtrycket.

 - 13.** Regeringen och Trafikverket arbetar för att skapa möjligheter för ökad anslutning för industrier och godsterminaler till järnvägssystemet.

 - 14.** Regeringen inrättar ett gemensamt branschorgan, med stöd från staten, liknande RSSB – Rail Safety and Standards Board i Storbritannien, som kan öka graden av standardisering och därmed ytterligare höja trafiksäkerheten i den avreglerade järnvägssektorn.

 - 15.** Regeringen ger i uppdrag till Trafikverket eller Transportstyrelsen att finansiera branschens behov av regel- och metodutveckling inom lastsäkring.
-

Stärk och utveckla järnvägens konkurrenskraft

Konkurrens på järnvägen är positivt eftersom det pressar priser, stimulerar effektivitet och ökar kvaliteten. Sveriges järnväg är idag en av världens mest avreglerade.³³

Person- och godståg står i högre utsträckning för sina kostnader för utsläpp av växthusgaser och partiklar, buller och olyckor än sina motsvarigheter på vägsidan.³⁴

Förutsättningarna för de olika trafikslagen behöver jämnas ut. Det kostnadstryck som järnvägens aktörer verkar under har i praktiken hållit tillbaka utvecklingen av mer person- och godstransporter på järnväg. Om trafikslagen – genom skatter och avgifter – fullt ut får bära de samhällskostnader de orsakar, exempelvis för dess utsläpp av klimatgaser och partiklar, så ökar förutsättningarna för ett korrekt kostnadsläge. Det ger i förlängningen järnvägen bättre förutsättningar. Det kan självfallet också uppnås genom konkreta incitament för att öka konkurrenskraften för järnvägstransporter.

Under pandemin har resandet i kollektivtrafiken rasat. Vi har alla hört om vikten av att hålla avstånd, att endast färdas med kollektivtrafiken när det är nödvändigt och att använda munskydd i rusningstrafik. Konsekvenserna har blivit miljardförluster för kollektivtrafiken. Utvecklingen riskerar att leda till indragna turer och nedlagda

linjer. Branschen har en hel del arbete framför sig i form av att bland annat förbättra trafikplaneringen, stärka säkerheten och utveckla produkter och service. Men det krävs också politiska reformer. Framför allt behövs förmånligare villkor för beskattning, exempelvis slopad förmånsskatt och nollmoms för kollektivresor för att stärka kollektivtrafiken efter pandemin och stärka det kollektiva resandets konkurrenskraft.

Forskning och innovation har bidragit till att transportsystemet befinner sig i ett skifte. Framtidens transporter är fossilfria och automatiserade och digitaliseringsgraden är hög. Målbilden är en järnväg med hög grad av digitalisering och automation som företag vill välja.

Branschprogrammet Kapacitet i Järnvägstrafiken (KAJT) etablerades mellan Trafikverket, forskare och näringsliv för att skapa långsiktighet och säkerställa forskningens bidrag till skapandet av morgondagens järnvägstrafik, genom att förstärka järnvägssystemets förmåga att tillgodose samhällets transportbehov. Den här sortens initiativ är viktiga och ska vara ledstjärnan på europeisk och nationell nivå med koppling mot gods- och persontrafik. Även EU:s flaggskepp inom utveckling av järnvägssektorn, Europe's Rail, bidrar och ska utökas under kommande år.

Forskning och innovation har bidragit till att transportsystemet befinner sig i ett skifte. Framtidens transporter är fossilfria och automatiserade och digitaliseringsgraden är hög. Målbilden är en järnväg med hög grad av digitalisering och automation som företag vill välja.

Tåg företagen vill stärka och utveckla konkurrensen på järnvägen genom att:

- 16.** Regeringen ger förutsättningar för att alla trafikslag bär kostnaderna för sin belastning på samhället för att jämna ut förutsättningarna för de olika transportlagen.
- 17.** Regeringen bejaktar tendensen på EU-nivån att öka järnvägens konkurrens-kraft genom ett ändrat regelverk för uttag av banavgifter. Tills dess att alla trafikslag fullt ut bär kostnaderna för sin belastning på samhället ska gällande lagstiftning användas för att minimera belastningen av banavgifterna, exempelvis genom sänkta banavgifter och/eller miljökompensation.
- 18.** Riksdagen fattar beslut om slopad förmånsskatt för resor i kollektivtrafik och inför nollmoms på kollektivtrafikresor.
- 19.** Branschen stärker samverkan med aktörer inom forskning och innovation i syfte att göra forskning mer behovsstyrd och tillämpad.
- 20.** Regeringen och myndigheter ser till att kostnadstrycket minskar i samband med utvecklingen av nya regelverk.



Stärk järnvägens kapacitet genom mer och effektivare järnväg och bättre underhåll

Mer och förbättrad järnväg är den mest grundläggande och viktigaste förutsättningen för att fler tåg ska kunna rulla i Sverige. Systemet används idag till stor del över sin kapacitet. Det går till viss del att öka kapaciteten genom effektiviseringar av befintlig järnväg men det minskar inte behovet av ny järnväg. Med mer kapacitet följer ökad punktlighet. En förstärkt kapacitet genom mer och bättre järnväg förutsätter stora investeringar. Det är Tågföretagens övertygelse att staten i huvudsak ska stå för investeringar i infrastruktur.

Trafikverket definierar kapacitet som "transportsystemets förmåga att hantera efterfrågade volymer av resor och transporter." Faktorer som har betydelse för kapaciteten är till exempel enkel- eller dubbelspår, möjligheterna för tåg att passera varandra, utformningen av signalsystemet, vilka typer av och hur många tåg som kan trafikera banan, deras hastigheter samt antal uppehåll och längden på uppehållen.³⁵



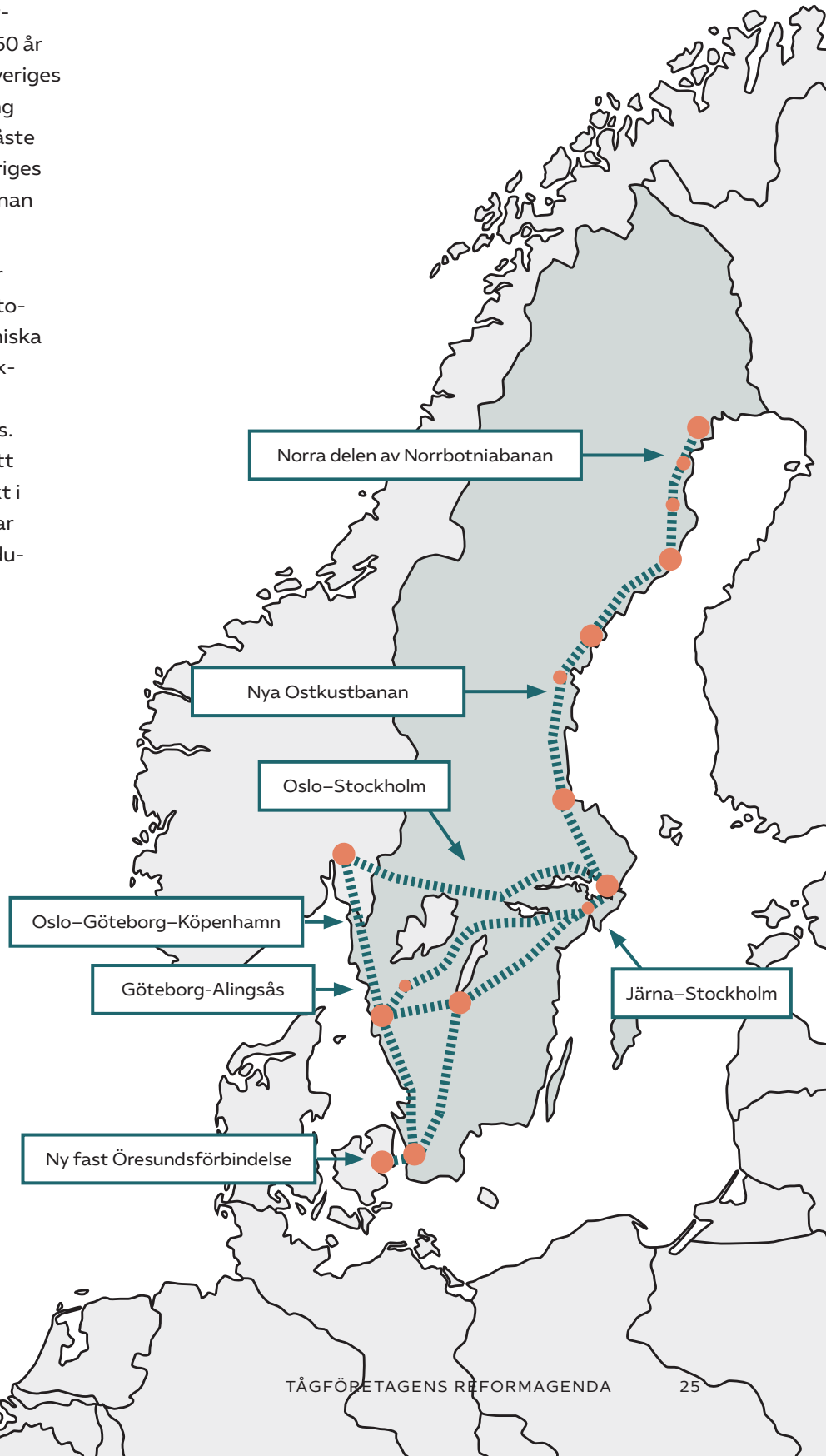
Bygg mer järnväg i snabbare takt

Sverige har ett av Europas hårdast belastade järnvägssystem som – något för-
enklat – ser likadant ut idag som för 50 år
sedan. Både nya stambanor mellan Sveriges
tre största städer och en uppgradering
av andra viktiga stråk i hela landet måste
snarast säkras upp som en del av Sveriges
framtida infrastruktur. Det bör ske innan
planperioden 2022–2033 löper ut.

För att detta ska vara möjligt behöver
arbetssätt, industrialiserade byggmeto-
der, regelverk och de samhällsekonomiska
prognos- och kalkylmodellerna utveck-
las. Investeringsnivån måste öka och
många projekt behöver tidigareläggas.
Regelmässigt tar det idag 20–30 år att
genomföra större infrastrukturprojekt i
Sverige. En så långsam takt är ohållbar
både ekonomiskt och för att möta indu-
strins och samhällets behov.

Det som behövs inom nästa nationella plan:

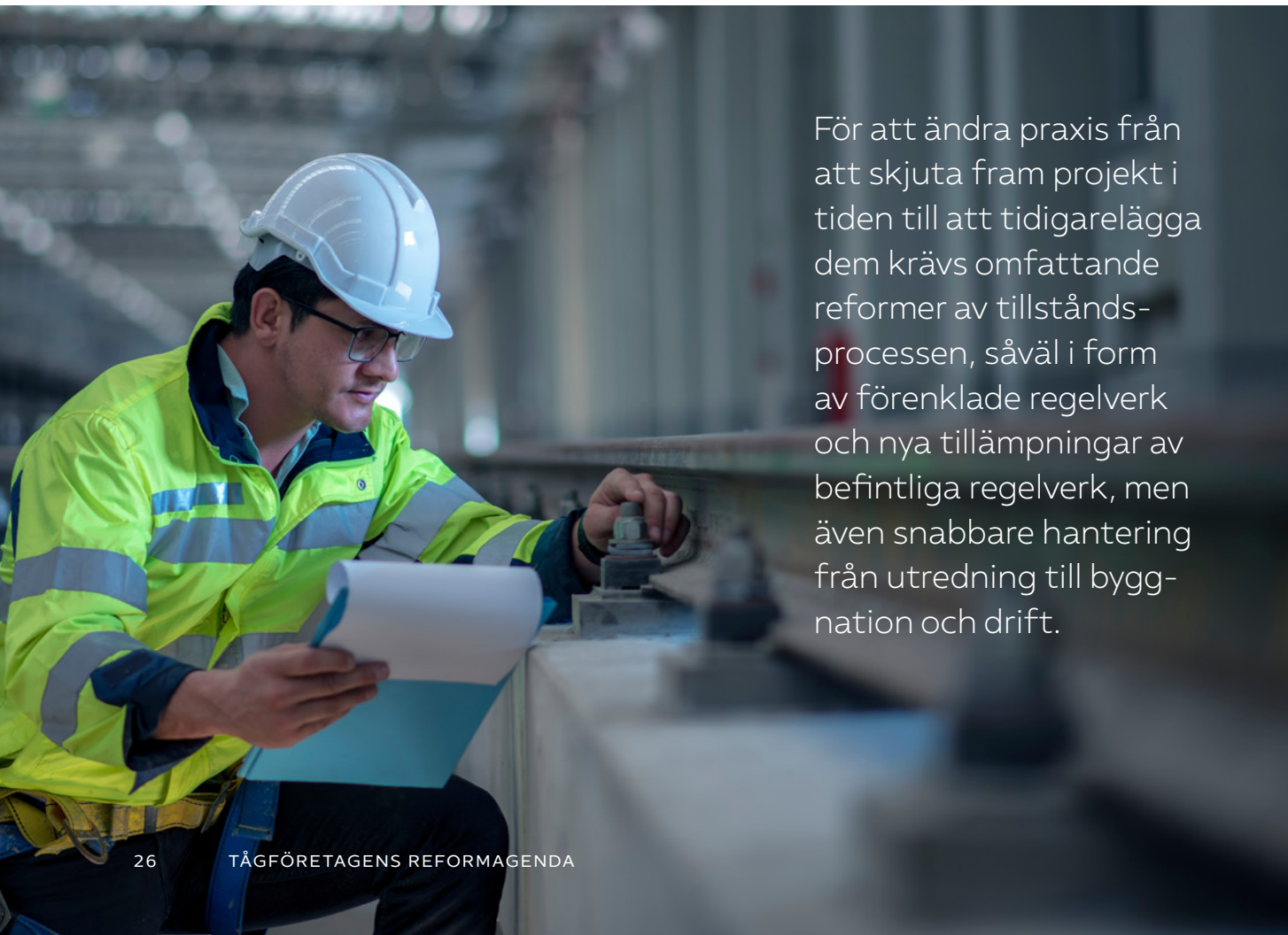
- Nya stambanor hela vägen
- Järna–Stockholm
- Resten av Nya Ostkustbanan
- Norrbotniabanan
- Oslo–Stockholm
- Oslo–Göteborg–Köpenhamn
- Göteborg-Alingsås
- Ny fast Öresundsförbindelse
- Längre och tyngre tåg



Ett särskilt problem som försenar nybyggnationer är de komplexa och långdragna tillståndsprocesserna. Från att beslut om en nybyggnation är fattat kan det ta många år innan spaden sätts i marken. Detta tillsammans med begränsade resurser för infrastrukturinvesteringar har lett till att många projekt skjuts upp eller inte blir av. I en tid när järnvägen borde ha rustats upp och byggts ut för länge sedan blir det alltmer problematiskt när slutförandet av viktiga projekt ligger årtionden framåt i tiden. För att ändra praxis från att skjuta fram projekt i tiden till att tidigarelägga dem krävs omfattande reformer av tillståndsprocessen, såväl i form av förenklade regelverk och nya tillämpningar av befintliga regelverk, men även snabbare hantering från utredning till byggnation och drift. Trafikverket behöver arbeta tillsammans med berörda aktörer på en lokal, regional och nationell nivå.

För att öka takten på nybyggnationen är det nödvändigt att de samhällsekonomiska modellerna som styr valet av investeringar görs om i grunden. Idag brister det i bland annat trafikprognoser, restidsvärdering och godsstörningar. Kalkylerna inkluderar inte heller dynamiska effekter, det vill säga vilka utökade effekter en utbyggd järnväg får för exempelvis den regionala tillväxten, arbetsmarknaden, bostadsmarknaden och kompetensförsörjningen.³⁶ Bristerna leder till att investeringar i nya järnvägar framstår som samhällsekonomiskt omotiverade, trots att de i efterhand ofta visar sig vara lönsamma för samhället som helhet.³⁷ Sverige behöver ett bredare synsätt för att garantera att infrastruktur som genererar nödvändig nytta i framtiden projekteras och byggs idag.

Att öka byggtakten innebär att vi skapar nödvändig kapacitet för att kunna möta



För att ändra praxis från att skjuta fram projekt i tiden till att tidigarelägga dem krävs omfattande reformer av tillståndsprocessen, såväl i form av förenklade regelverk och nya tillämpningar av befintliga regelverk, men även snabbare hantering från utredning till byggnation och drift.

framtida transportbehov och möjliggöra att den energieffektiva och utsläppsfria järnvägen står för en större andel av det totala antalet transporter. Nya stambanor skulle öka såväl person- som godstrafiken och ge Sverige förutsättningar att på bästa sätt ta vara på möjligheterna som den pågående industriutvecklingen medför, genom ökad kapacitet för exportindustrin ut ur landet via Fehmarn Bält-förbindelsen när den öppnar 2029. För att åstadkomma detta är det självklart att Trafikverket borde använda modern etablerad industrialiserad teknik i stor skala vid byggnationen av de nya stambanorna.

Järnvägens utbyggnad och anpassning behöver i högre utsträckning koordineras med andra stora investeringar. Stora industrisatsningar får inte riskeras på grund av ett bristande järnvägsnät. Att bygga klart stora projekt som Ostkustbanan och Norrbottenbanan är ett sätt att säkerställa att Sverige lockar till sig stora investeringar i andra sektorer och ökar sysselsättningen. För att ytterligare öka transportsystemets redundans, det vill säga öka tillförlitligheten och minska effekterna av oplanerade

problem, behöver fler möjliga resvägar för transporter över landgränserna tillkomma. Det krävs en ny fast Öresundsförbindelse som möter behoven för långväga person- och godstrafik i Skandinavien största storstadsregion. Även fler färjeförbindelser till kontinenten som komplement till Öresundsförbindelsen kan göra systemet mer robust och öppnar upp för ett mer differentierat erbjudande för person- och godstrafik.

Utöver investeringar i ny infrastruktur kommer övergången till det nya signalsystemet ERTMS att kräva investeringar i ny teknik både längs banorna och i tågen. En bristande planering av övergången riskerar den redan begränsade kapaciteten i det svenska järnvägsnätet. Omfattande banavstängningar blir onekligen ett måste under utrullningen, och Trafikverket har ännu inte publicerat en utrullningsplan som säkerställer minimal inverkan för resenärer och godstransporter. Trafikverket har föreslagit att staten ska medfinansiera fordonsägarnas investering i ombordsystemet. Förslaget måste bli en politisk realitet.

Att öka byggtakten innebär att vi skapar nödvändig kapacitet för att kunna möta framtida transportbehov och möjliggöra att den energieffektiva och utsläppsfria järnvägen står för en större andel av det totala antalet transporter.

Tågföretagen vill bygga mer järnväg i snabbare takt genom att:

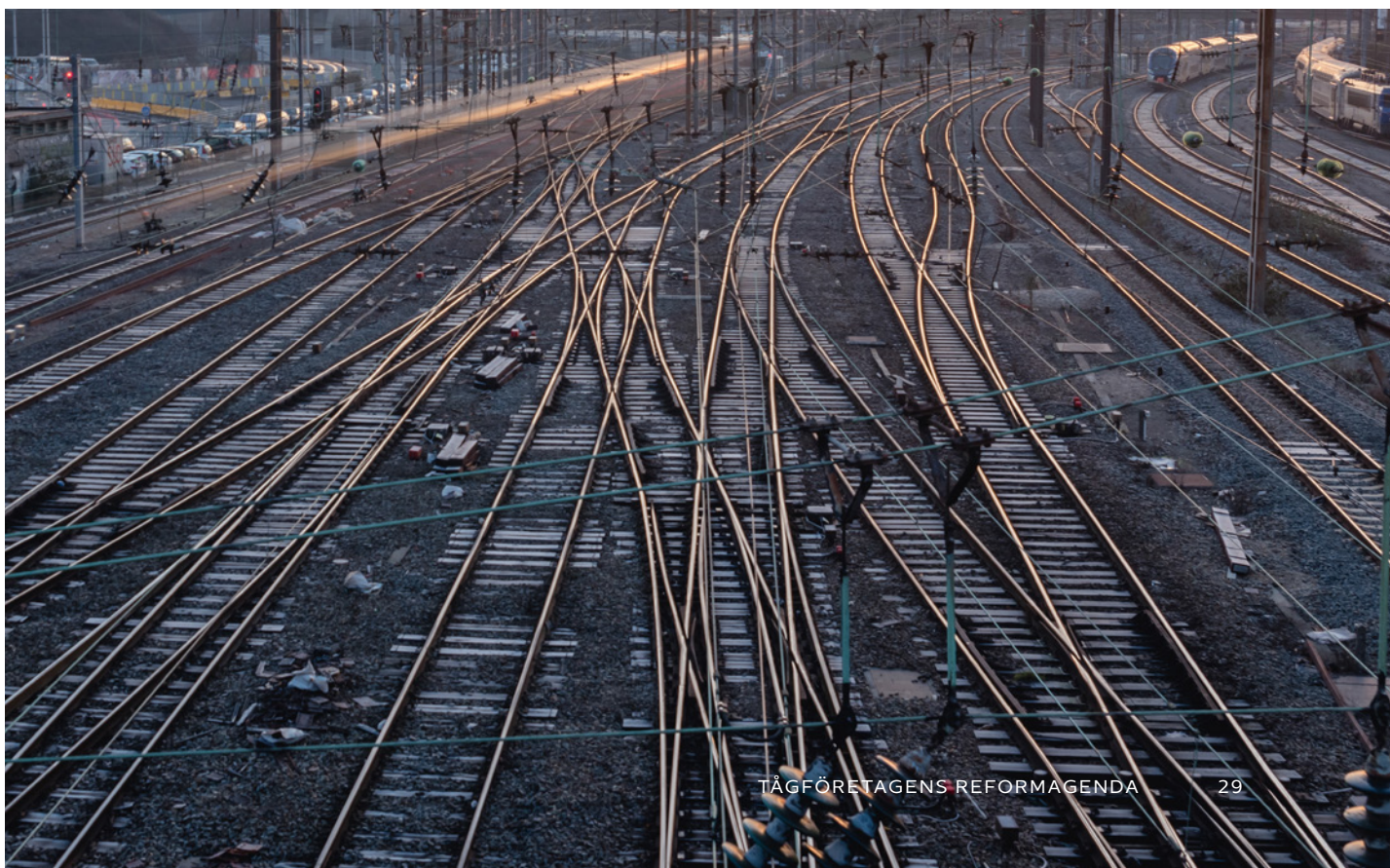
-
- 21.** Regeringen tillsätter en utredning om hur de samhällsekonomiska prognos- och kalkylmodellerna kan utvecklas för att ge mer rättvisande beslutsunderlag vid investeringar i transportinfrastruktur. De samhällsekonomiska kalkylerna behöver breddas så att de tar hänsyn till de positiva mervärden, inklusive dynamiska samhällseffekter, som uppstår till följd av infrastrukturinvesteringar.
-
- 22.** Regeringen tillsätter en utredning om att en ny genomförandemodell för stora projekt ska införas som bygger på en egen separat organisation och egen finansiering utanför den årliga anslagsramen.
-
- 23.** Regeringen snabbtredet och beslutar om ett förenklat regelverk och effektivare tillståndprocesser.
-
- 24.** Regeringen beslutar att de nya stambanorna ska färdigställas inom tidsramen för kommande nationell plan. Trafikverket behöver se över teknikval, organisationsform och finansiering för att minska både byggtid och kostnader. Ny teknik kan spara både tid och kostnader, exempelvis bygge på landbroar.
-
- 25.** Höja hastigheten till 250 km/h på utvalda banor när det finns kapacitetsmässiga förutsättningar för det (enligt Trafikverkets förslag). Det är dock av största vikt att eventuella kapacitetsbrister till följd av större hastighetsskillnader matchas av erforderliga kapacitetsinvesteringar, så att övriga tågslag inte drabbas av färre tåglägen eller längre körtider.
-
- 26.** Ostkustbanan med dubbelspår Gävle-Sundsvall, nya spår mellan Järna-Flemingsberg och Västra Stambanan Göteborg-Alingsås färdigställs snarast.
-
- 27.** Järnvägens utbyggnad görs snabbt nog för att möta och möjliggöra stora industrisatsningar i Sverige.
-
- 28.** En politisk överenskommelse nås mellan Sverige och Danmark om att bygga en ny fast Öresundsförbindelse som kan hantera även godståg och långväga persontåg.
-
- 29.** Trafikverket får i uppdrag att säkra redundans i tågtrafiken till och från Sverige med en eller två färjeförbindelser till kontinenten som komplement till Öresundsbron. Trafikverket bör också få ansvaret för järnvägsspåren ända ut till kajkant i de hamnar där trafik med järnvägsfärjor går som Trelleborg och Ystad.
-
- 30.** Regeringen och Trafikverket säkerställer statlig medfinansiering och en snabb utrullningsplan av tågens ERTMS-ombordutrustning och garanterar minimala störningar för resenärer och godstransporter. Framtida uppgraderingar av ERTMS kommer att krävas och statlig finansiering måste garanteras även för dessa.
-

Effektivisera användningen av befintlig infrastruktur

Stora delar av det svenska järnvägsnätet är hårt belastat. Spåren mellan storstäderna är fullt utnyttjade under vissa tider. Under 2019 bedömde Trafikverket att mer än en tredjedel av spåren hade mellan 81–100 procents kapacitetsutnyttjande under dygnets två mest trafikerade timmar.³⁸ Dessutom sprider sig störningar till andra delar av järnvägssystemet eftersom de inte kan åtgärdas förrän i nästa lågtrafikperiod. Kapacitetsutnyttjande på den nivån blir problematiskt då störningar och driftfel påverkar många människors resande och leder till att stora mängder trafik försenas. Även om nyinvesteringar är den mest centrala faktorn för att öka järnvägens kapacitet på lång sikt behöver vi på kort sikt effektivisera användningen av befintlig kapacitet för att nyttja den järnväg som

finns. Vi ser med tillförsikt på möjligheterna att genom stärkt samverkan med Trafikverket identifiera och realisera en lång rad förbättringspunkter.

Att effektivisera den befintliga infrastrukturen är mindre resurskrävande än att investera i ny infrastruktur, och kan i ett kort perspektiv frigöra kapacitet. Kapacitetshöjande åtgärder innebär utöver trimningsåtgärder, en effektiv kapacitetstilldelningsprocess med god kvalitet och punktlighet i tågplanerna som möter behov från resande och transportköpare. Det tillåter fler tåg att passera inom ett begränsat tidsspänn och möjliggör ett mer robust system. Då drabbas resenärer och gods i lägre grad av tidsspillan med tåg som står stilla på grund av förseningar eller så



kallad skogstid i form av tågmöten, skador på infrastruktur, banarbeten eller andra orsaker.

I ett utmanat järnvägssystem som det svenska, där underhållsatsningarna måste öka och därmed tar alltmer av den redan begränsade kapaciteten i anspråk, kan betydelsen av tidsmässigt optimerade underhållsinsatser inte underskattas. Trafikverket har ett stort ansvar att tillägga resurser för en maximal optimering av underhållsplaneringen. De tidsfönster för underhåll som ligger i den årliga tågplanen måste användas fullt ut.

Att tillåta längre, tyngre och större tåg är en annan åtgärd som tydligt effektiviserar transporter till en låg kostnad. Det stärker godstransporter på järnväg och ger näringslivet möjlighet till effektivare transportlösningar. Det är i sammanhanget viktigt att det noggrant analyseras hur längre, tyngre och större tåg kan tillåtas utan att det medför negativa konsekvenser på befintlig kapacitet. Även kapaciteten i persontrafiken skulle gynnas av längre tåg.

Det kräver investeringar i anslutning till stationerna, i form av längre plattformar och ytterligare spårkapacitet i ändpunkterna.

Trimningsåtgärder

– såsom förbi-gångsspår och effektivare terminalanslutningar – är viktiga för att godstransporter ska kunna flyttas över från väg till järnväg. För

att realisera det behöver nyttjandegraden öka och fördelas jämnare över dygnets timmar. Trots att en stor del av järnvägssystemets spår har låg användning under en stor del av dygnet har godstrafiken stora utmaningar. Idag är skogstiden, tiden då tåg står stilla i väntan på att ett annat tåg ska passera, för hög. Det innebär att punktligheten minskar, transporttiden ökar och lönsamheten sjunker – både för godstågsföretagen i faktiska kostnader

Trimningsåtgärder är åtgärder för att effektivisera befintlig järnväg för kostnader som uppgår till 100 miljoner kronor eller mindre.



Idag är skogstiden, tiden då tåg står stilla i väntan på att ett annat tåg ska passera, för hög.

och i ej prissatta kostnader i form av längre ledtider. När belastningen på spåren ökar prioriteras godståg ofta ner på grund av dess lägre hastigheter. För att effektivisera befintlig järnväg behöver riksdagen både anslå ytterligare medel och Trafikverket, i samverkan med branschens aktörer, identifiera och prioritera åtgärder som kan höja kapaciteten, exempelvis genom att öka hastigheten på vissa godståg. Det krävs också en ambitiös målsättning om hur hög skogstiden ska tillåtas vara. Att effektivisera användandet av järnvägsnätet är en nödvändighet för att möjliggöra mer godstransporter på järnvägen.

Trimningsåtgärder bidrar också till att skapa bättre förutsättningar för överflyttning mellan trafikslag, till exempel från bil till gång-, cykel- eller kollektivtrafik. Detta gör att de kollektiva färdstegen blir mer attraktiva, och trafikanter och näringsliv får bättre möjlighet att göra val som är bra för energiförbrukningen och därmed för klimatet.

Trimningsåtgärder och effektiviseringar av befintlig infrastruktur är inte att se som en lösning på kapacitetsbristen utan som ett komplement till nya investeringar och nybyggnation.

Tågföretagen vill effektivisera användningen av befintlig infrastruktur genom att:

-
- 31.** De statliga medlen till trimningsåtgärder ökar.
-
- 32.** Trafikverket, i samverkan med branschen, identifierar, planerar och genomför trimningsåtgärder som underlättar en överflyttning av gods- och persontransporter från väg till järnväg och som möjliggör en ökad nyttjandegrad i järnvägssystemet.
-
- 33.** Branschen tillsammans med beslutsfattare identifierar och prioriterar åtgärder som höjer kapaciteten samt säkerställer finansiering av effektiviseringsåtgärder på järnväg, samt identifierar gemensamt åtgärder som kan säkra upp Trafikverkets kapacitetsplanering och tågplanprocess.
-
- 34.** Längre, tyngre och större tåg på fler banor i det svenska järnvägsnätet tillåts.
-
- 35.** Branschen inför ett mål på maximalt fem procent skogstid för godstågstrafiken utan att kapaciteten i persontrafiken minskar.
-
- 36.** Plattformer på mellanliggande stationer förlängs och kapaciteten ökar vid ändstationer så att fler långa (400 meter) persontåg kan köras.
-

Förbättra underhållet

Underhåll är en förutsättning för ett robust järnvägsnät men efter årtionden av eftersatta investeringar och underhåll har en skuld skapats som uppgår till 45 miljarder kronor för järnvägen. Anslagen i den kommande 12-årsplanen ökar, ändå beräknar Svenskt Näringsliv utifrån Trafikverkets uppgifter att det eftersatta underhållet kommer växa till 57 miljarder kronor på

järnvägen.³⁹ Detta är allvarligt då störningarna i trafiken över tid kommer att öka och förutsättningarna för en god punktlighet försämras. Enligt Trafikverket är ökade anslag till underhåll samhällsekonomiskt lönsamt.⁴⁰ Målet måste vara att ta igen allt eftersläpande underhåll så att fokus och arbetsätt kan skiftas från avhjälpande underhåll till förebyggande underhåll.

Underhållsskuld 2022

45

miljarder kronor

Enligt nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 ökar satsningarna på underhåll med 40 miljarder kronor under planperioden. Efter årtionden av eftersatta investeringar och underhåll har vi en underhållsskuld på 45 miljarder kronor, och bedömningar visar att den kommer att öka till närmare 60 miljarder kronor under planperioden. Det eftersläpande underhållet får negativa effekter på järnvägsnätet för hastighet, bärighet och kapacitet. Det medför i sin tur att nya angelägna projekt för att åtgärda utpekade brister i systemet och andra större projekt inte kommer kunna genomföras före 2045.

För att tågen ska leverera på sin högsta möjliga kapacitet utifrån hastighet och bärighet krävs ett välfungerande underhåll. Det undermåliga underhållet av det svenska järnvägsnätet resulterar i driftstopp och förseningar, vilket skapar stora utmaningar för såväl företag som resenärer. Därför behövs en långsiktig plan för att eliminera det eftersläpande underhållet. Planen behöver kunna följas upp och koordineras med budgetanslag och tilldelning av resurser för att säkerställa att järnvägen

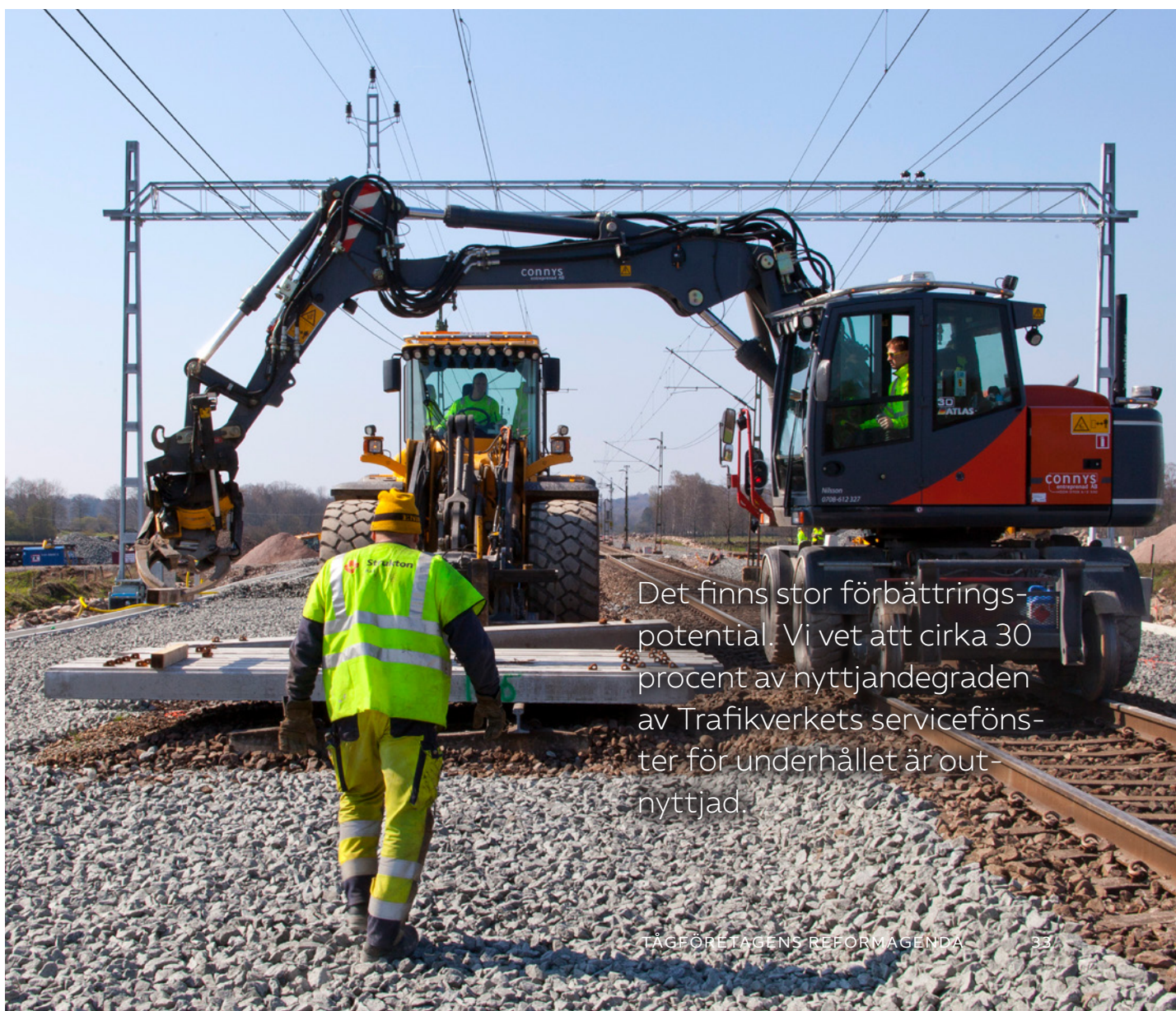
rustas upp och återställs till nivån den är konstruerad för.

Vid upphandling av underhåll behöver fler faktorer än pris tas i beaktande, såsom hur snabbt problem åtgärdas och till vilken kvalitet. Trafikverket behöver på ett bättre sätt kontrollera utfört underhåll för att säkerställa en godkänd nivå. Kostnaden för underhåll behöver ställas i relation till den samhällsekonomiska förlusten av stillastående tåg eller inställd trafik. Ett bättre

utfört underhåll minskar förekomsten av inställda eller försenade tåg och möjliggör samhällsekonomiska vinster i form av bättre kommunikationer, miljövänliga godstransporter och levande samhällen kring järnvägen.

Utförandet av underhållet bidrar till utmaningar i form av flaskhalsar i systemet, med avstängningar av banor, bristande effektivitet och planering. Det finns stor förbättringspotential. Vi vet att cirka 30 procent av nyttjandegraden av Trafikverkets servicefönster för underhållet är outnyttjad. Samverkan mellan Trafikverket, underhållsföretag och tågoperatörer behöver

stärkas för att minimera trafikstörningarna som underhållet innebär och Trafikverket behöver anta ett mer förebyggande arbets sätt i relation till underhållet. Samtidigt behöver branschen fortsätta sitt arbete med att få ut maximal kapacitet ur den befintliga anläggningen och underhålls-entreprenörerna behöver utnyttja tilldelade servicefönster på bästa möjliga sätt. Ny teknik och moderna metoder behöver implementeras för att göra underhållet av järnvägssystemet bättre. Varje timme ett stopp på järnvägen inte åtgärdas kostar samhället stora summor. Samtidigt innebär varje timme av välfungerande underhålls-verksamhet en stor samhällsnytta.



Det finns stor förbättringspotential. Vi vet att cirka 30 procent av nyttjandegraden av Trafikverkets servicefönster för underhållet är outnyttjad.

Tågföretagen vill förbättra underhållet på järnvägen genom att:

-
- 37.** Branschen driver ett systematiskt arbete för att få ut så mycket kapacitet som möjligt ur den begränsade och nedslitna anläggningen.
-
- 38.** Trafikverket får i uppdrag att upprätta en långsiktig underhållsplan för att eliminera det eftersläpande underhållet och återställa järnvägsnätet till den nivå det är konstruerat för vad gäller hastighet, bärighet och kapacitet.
-
- 39.** Regeringen tillför tillräckliga resurser så att underhållsskulden kan arbetas bort under en 12-årsperiod utan väsentliga störningar i systemet som helhet.
-
- 40.** Trafikverket får i uppdrag att genomföra en riskanalys med hänsyn till omfattningen av underhållsskulden, eftersom den har nått kritiska nivåer.
-
- 41.** Underhållsåtgärder som kan utföras förebyggande och till högre kvalitet måste stimuleras och uppföljningen och kontrollen av utfört underhåll förbättras.
-
- 42.** Trafikverket, tillsammans med branschen, realiserar moderna metoder och teknikval för att optimera och effektivisera underhållet av järnvägssystemet.
-
- 43.** Trafikverkets upphandling av underhållskontrakt bibehålls och utvecklas med större inslag av uppföljning och förbättringsincitament.
-
- 44.** Underhållsentreprenörerna åläggs att utnyttja tilldelade servicefönster bättre.
-
- 45.** Hela branschen samlas för att höja genomförandekraften i prioriterade åtgärder.
-
- 46.** Trafikverket stärker kontrollen över anläggningen och prioriterar en tydligare inriktning på förebyggande underhållsarbete, i synnerhet genom införande av moderna metoder för tidig identifiering av underhållsbehov.
-

Säkerställ finansiering till viktiga satsningar

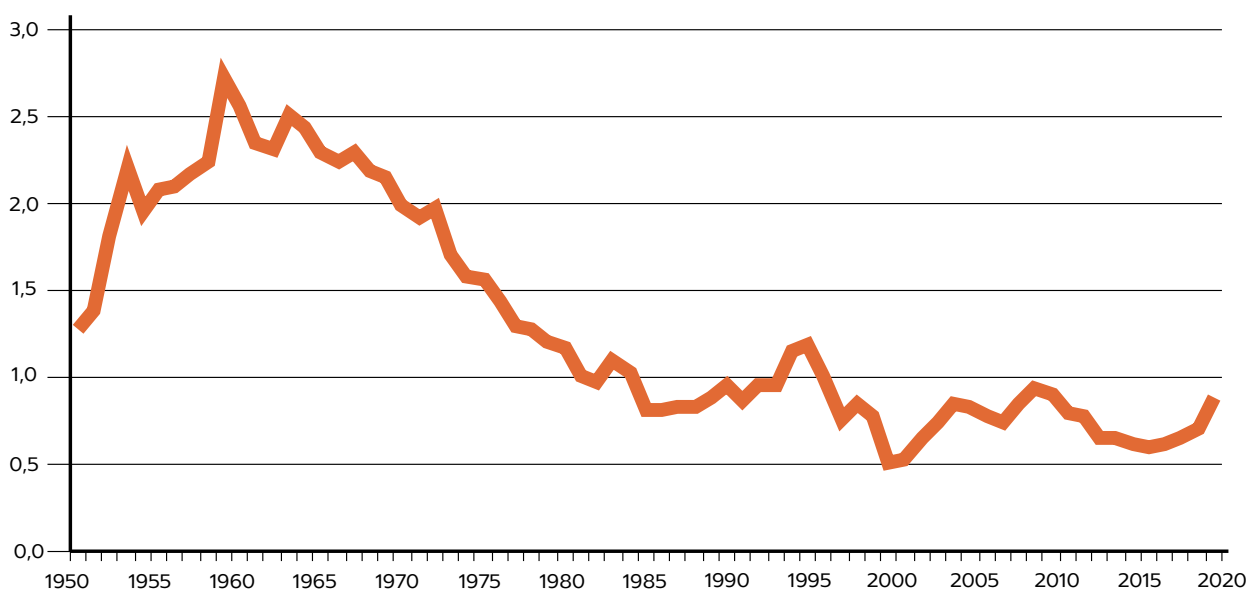
Järnvägen är i behov av investeringar. Men framför allt är det Sverige som är i behov av investeringar i järnvägen. Närmare 50 år av underinvesteringar i järnvägen har satt tydliga spår. Sedan mitten av 1970-talet har investeringarna i transportinfrastruktur understigit en procent av BNP, med undantag av några få år.⁴¹ Det stora överskott vi sett i statsfinanserna på senare år skulle kunna finansiera ett infrastrukturlyft för Sverige där satsningarna fördubblas från nuvarande nivåer. Då kan vi bygga den kapacitet som krävs, effektivisera befintlig järnväg och arbeta ner underhållsskulden.

Det är regeringen, utifrån förslag från Trafikverket, som väljer hur och när investeringar ska ske utöver vissa förbestämda projekt i den nationella planen. En utmaning med denna modell är att nödvändiga

nybyggnationer till följd av alltför begränsade finansiella ramar planeras långt fram i tiden. Investeringar i järnvägen blir inte alltid koordinerade med övriga samhällsinvesteringar. Bara i norra Sverige kommer det under kommande decennium att investeras mångmiljardbelopp i ny industri som bygger på fossilfri produktion och elektrifiering. I förslaget till nationell plan 2022–2033 saknas tillräckliga resurser för investeringar i nya och uppgraderade järnvägar. Modellen för infrastrukturinvesteringar dras med systematiska utmaningar och behöver förbättras så att vi uppnår effekterna av de stora satsningarna. Vi kan inte låta samhället svara upp mot industrins investeringar tiotalet år för sent.

Att skjuta till medel i den nationella planen är en central del för att säkerställa viktiga investeringar, men det är inte tillräckligt.

Andel av BNP



Investeringar i transportinfrastruktur, SCB.

Trafikverket har lyft fram att det finns flera nackdelar med att finansiera stora projekt via deras ordinarie anslag.⁴² Det är komplicerat att hantera och det finns begränsade möjligheter att flytta medel mellan år vilket får stora konsekvenser för möjligheten att planera och driva projekten effektivt framåt. Det medför som regel även längre byggtider vilket innebär högre kostnader och ett senare förverkligande av nyttor.

Formen för den statliga finansieringen behöver anpassas till vilken typ av projekt som skall genomföras. Underhåll, reinvesteringar och mindre satsningar lämpar sig fortsatt för nuvarande modell med ett årligt anslag. Större projekt – med en total kostnad överstigande tio miljarder kronor – behöver dock ges en egen budget, till exempel i form av en lånegaranti. Det skulle möjliggöra att de kan planeras och genomföras så snabbt och effektivt som möjligt. De större projekten skulle också vinna på att genomföras av en skräddarsydd självständig projektorganisation enligt förebild från Öresundsbron.

Att hantera de större projekten som en helhet gör det också lättare att söka medfinansiering från EU. Nuvarande ordning där de delas upp i en mängd delatapper är

administrativt betungande och försvårar att visa på hur respektive etapp bidrar till helheten, vilket minskar sannolikheten för ekonomiskt stöd från EU.

Tågföretagen står fast vid den svenska grundprincipen att staten står för investeringar i transportinfrastrukturen. I undantagsfall kan det vara intressant att undersöka andra finansieringskällor där privat kapital involveras. Innan detta kan göras behöver man dock först pröva dessa modeller på några mindre projekt i enlighet med rekommendationen i statens egen utredning om detta.⁴³

Trafikverket har lagt fram ett intressant förslag som syftar till att möjliggöra en snabbare utbyggnad av järnväg i Norrland. Förslaget skulle innebära en höjning av banavgifterna gentemot de industrier som är beredda att bära de resulterande ökade kostnaderna för järnvägstransporter.

Utöver alternativa finansieringsmöjligheter behöver vi också en moderniserad syn på offentlig skuldsättning till nytta för konkurrenskraften i Sverige. Möjligheterna att i vissa fall vidga det finanspolitiska ramverket behöver förbättras. Även en mer avancerad analys av riskfördelning kan vara en väg framåt.

Större projekt – med en totalkostnad överstigande tio miljarder kronor – behöver ges en egen budget, till exempel i form av en lånegaranti.

Tågföretagen vill säkerställa finansiering till viktiga satsningar genom att:

-
- 47.** Satsningarna på transportinfrastruktur som andel av BNP uppgår till minst två procent.
-
- 48.** Skapa förutsättningar för ett snabbt och effektivt genomförande och en snabbare effektrealisering genom att förse investeringar större än tio miljarder kronor med en egen finansiering separerad från det årliga anslaget till Trafikverket, till exempel i form av en lånegaranti.
-
- 49.** Höja banavgifterna gentemot de industrier som är beredda att bära de ökade kostnaderna för järnvägstransporter, i likhet med förslaget från Trafikverket för snabbare utbyggnad av järnväg i Norrland.
-
- 50.** En utredning tillsätts som får i uppdrag att möjliggöra att enskilda infrastrukturprojekt lyfts ut, i separat projektorganisation skild från den nationella planen, dvs. utanför den årliga anslagsramen. Utöver tydligare projektstyrning kan därigenom en tydligare systematik för finansiering via EU-medel förverkligas.
-

Fotnoter

- 1 FN:s IPCC-rapport Att begränsa klimatförändringen. 2022.
- 2 Järnväg 2050: En vision om järnvägens framtida roll i samhället. Sida 2. Sweco & Almega. 2016.
- 3 Järnväg 2050: En vision om järnvägens framtida roll i samhället. Sida 15. Sweco & Almega. 2016.
- 4 Tidningen näringslivet. Så skiljer sig pandemin från tidigare kriser. 2021. <https://www.tn.se/naringsliv/sa-skiljer-sig-pandemin-fran-alla-andra-kriser/> (Hämtad 22-03-02).
- 5 Tillväxtverket. Restrender före och efter corona. 2021. <https://tillvaxtverket.se/amnesomraden/turism-och-besoksnaring/stora-turismpriset/restrender-fore-och-efter-corona.html> (Hämtad 22-03-11)
- 6 Region Västernorrland. Ren industri i norra Sverige behöver grön transportinfrastruktur. 2021. <https://www.rvn.se/sv/Om-regionen/Aktuellt-i-Region-Vasternorrland/Nyheter/ren-industri-i-norra-sverige-behover-gron-infrastruktur/> (Hämtad 22-03-02)
- 7 Regeringens proposition 2020/21:30 Totalförsvaret 2021-2025. 2020.
- 8 Ekonomifakta. Exportandelar internationellt. 2021. <https://www.ekonomifakta.se/fakta/ekonomi/utrikeshandel/exportandelar---internationell-jamforelse/> (Hämtad 22-03-02)
- 9 SCB. Sveriges export. 2021. <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/samhallets-ekonomi/sveriges-export/> (Hämtad 22-03-02)
- 10 Ekonomifakta. Exportandelar internationellt. 2021. <https://www.ekonomifakta.se/fakta/ekonomi/utrikeshandel/exportandelar---internationell-jamforelse/> (Hämtad 22-03-02)
- 11 Europaspåret. Bakgrund. 2019. <https://www.europasparet.se/bakgrund/> (Hämtad 22-03-02)
- 12 SCB-NR sammanställt av Byggföretagen.
- 13 Riksgälden. Statens budgetöverskott blev 78 miljarder kronor 2021. 2022. <https://www.riksgalden.se/sv/press-och-publicerat/pressmeddelanden-och-nyheter/pressmeddelanden/20223/statens-budgetoverskott-blev-78-miljarder-kronor-2021/> (Hämtad 22-03-02)
- 14 Trafikverket. Järnkoll på tågresor. 2021. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/jarnkoll--fakta-om-svensk-jarnvag/> (Hämtad 22-04-27)
- 15 SCB. Befolkningsprognos för Sverige. 2021. <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/befolkningsprognos-for-sverige/> (Hämtad 22-03-02)
- 16 SCB. Fastighetspriser och lagfarter. 2021. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/boende-byggande-och-bebyggelse/fastighetspriser-och-lagfarter/fastighetspriser-och-lagfarter/> (Hämtad 22-03-02)
- 17 Cars & Engström. Bedömningar av stora infrastrukturprojekt. 2021.
- 18 Europakorridoren. Jönköping vinner på nya stambanor. 2022. <https://www.europakorridoren.se/sv/2022/03/10/jonkoping-vinner-pa-nya-stambanor/> (Hämtad 22-03-11)
- 19 European Commission. European Green Deal: Commission proposes transformation of EU economy and society to meet climate ambitions. 2021.
- 20 Klimatpolitiska rådet. 2021; Klimatpolitiska rådets rapport. Sida 26. 2021. <https://www.klimatpolitiskaradet.se/wp-content/uploads/2021/04/klimatpolitiskaradetrappport2021.pdf> (Hämtad 22-03-02)
- 21 Regeringen. En samlad politik för klimatet. En sammanfattning av regeringens klimatpolitiska handlingsplan. 2020.
- 22 Svenskt Näringsliv. Elektrifiering av Sveriges transportsektor https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/xo3d5o_sn_transporter-20200301pdf_1140280.html/SN_transporter+20200301.pdf (Hämtad 22-03-02)
- 23 Trafikanalys. Bantrafik 2020. Sida 4. 2021.

- 24 Rail Freight Forward. 30 by 2030. <http://tr.anpdm.com/track?t=c&mid=23494760&uid=1238196148&&https%3A%2F%2Fdrive.google.com%2Ffile%2Fd%2F1a1ym1kWN1kqPDhnlstkl7oty-eCetJO%2Fview> (Hämtad 22-03-02)
- 25 Transportstyrelsen. Transportmarknaden i siffror 2019. Sida 60f. 2020.
- 26 Transportstyrelsen. Resenärers syn på järnvägsmarknaden 2019. 2019. <https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/marknadsovervakning/rapport-resenarers-syn-pa-jarnvagsmarknaden-2019.pdf> (Hämtad 22-03-02)
- 27 Trafikanalys (2017, 2018 och 2019). Punktlighet på järnväg.
- 28 Trafikverket. Järnkoll på punktlighet. 2021. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/jarnkoll--fakta-om-den-svenska-jarnvagen/jarnkoll-pa-punktlighet> (Hämtad 22-02-02)
- 29 Statistik från Trafikverket, Trafikanalys och Flightstats sammanställd av KTH:s järnvägsgrupp
- 30 Trafikverket. Så sköter vi järnvägar. 2021. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/underhall-av-vag-och-jarnvag/Sa-skoter-vi-jarnvagar/> (Hämtad 22-03-02)
- 31 PTS. Uppföljning av regeringens bredbandsstrategi 2021. 2021.
- 32 Trafikverket. Regeringsuppdrag Horisontella samarbeten och öppna data. 2019.
- 33 Tankesmedjan Timbro. Världens mest avreglerade järnväg. 2019. <https://timbro.se/smedjan/varldens-mest-avreglerade-jarnvag/> (Hämtad 22-03-02)
- 34 Trafikanalys. Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2020. Rapport 2021:4. Sida 30. 2021. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_4-transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader-for-2020.pdf
- 35 Trafikverket. Järnvägens kapacitetsutnyttjande 2016 – Underlag till årsredovisningen. Sida 5. 2016.
- 36 Trafikverket. Introduktion till samhällsekonomiska kalkyler. 2012. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1363979/FULLTEXT01.pdf>
- 37 Regeringen. 2014 års ekonomiska vårproposition. Prop. 2013/14:100. Bilaga 3 Den offentliga sektorns investeringar och kapitalstock. 2014.
- 38 Trafikverket. Järnvägens kapacitet 2019. Sida 10. 2020 <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1416955/FULLTEXT01.pdf> (Hämtad 22-03-02)
- 39 Svenskt Näringsliv. Remissvar Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. 2022.
- 40 Trafikverket. Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033. Sida 179. 2021
- 41 SCB-NR sammanställt av Byggföretagen.
- 42 Trafikverket. Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037
- 43 SOU 2017:13 Finansiering av infrastruktur med privat kapital?



Tåg företagen skapar hållbara transporter. Tåg företagen för människor samman. Vi skapar förutsättningar för att bo och verka i hela Sverige genom att förflytta människor och gods hållbart och effektivt. Järnvägens klimatpåverkan är nära noll och är stommen i ett transport-effektivt samhälle. I och med Sveriges klimat-agenda ser vi att järnvägens betydelse kommer att öka. Tåg företagen verkar på en internationell och avreglerad marknad med sunda och affärsmässiga villkor. En kraftfull järnvägs-bransch utvecklar Sverige.

www.tagforetagen.se