

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

SWEDTRAIN
genom Magnus Davidsson

Remissvar Nationell plan för transportsystemet 2014-2025

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

Vi lämnar härmed vårt remissvar med anledning av Trafikverkets förslag till Nationell plan.

Frågor kring remissvaret kan ställas till Magnus Davidsson på 08-782 08 09 eller swedtrain@tebab.com

Med vänlig hälsning

SWEDTRAIN – Föreningen Sveriges Järnvägsindustrier

Magnus Davidsson
Generalsekreterare

1. Sammanfattning

Att ställa om transportsystemet till ett robust, energieffektivt och klimatsnålt system som motsvarar kundernas efterfrågan på olika transportslag är en viktig fråga för Sveriges framtida konkurrenskraft. Järnvägen kan bidra till detta och dessutom bidra till att klara en rad andra viktiga samhällsutmaningar såsom regionförstoring med bättre matchning på arbetsmarknaden samt ökad trafiksäkerhet. SWEDTRAIN välkomnar därför det gedigna planarbete som Trafikverket genomfört med de satsningar på det befintliga järnvägssystemet och det första steg mot utbyggnad av ett modernare järnvägssystem som föreslås. SWEDTRAIN välkomnar också satsningar på övriga transportslag och intermodalitet, ett fungerande transportsystem förutsätter alla transportslag i samverkan.

Järnvägens trafikökning de senaste decennierna har varit kraftig. Den är efterfrågad av resenärer, transportköpare och regionala företrädare. Järnvägen är i början av en "andra långsiktig tillväxtperiod". Därför är SWEDTRAIN frågande inför att man nu planerar för att bryta denna utveckling och mer än halvera tillväxttakten för järnväg och samtidigt dubblera tillväxttakten för biltrafiken. Trafikutvecklingen de senaste decennierna, som är en produkt av de val människor gör, ger inte stöd för denna strategi.

Sammanfattning av SWEDTRAINS viktigaste ståndpunkter och förslag:

SWEDTRAIN stödjer

- De ökade satsningar på systematiskt underhåll av järnvägen som Trafikverket föreslår.
- Planerade investeringar för att öka kapacitet och tillförlitlighet i det befintliga järnvägssystemet. Många av dessa bör tidigareläggas i möjligaste mån och fokus bör nu ligga på genomförande och inte ytterligare utredande.
- Bygget av Ostlänken och delar av sträckan Göteborg-Borås. De är viktiga projekt i sig och bör från och med nu planeras som delar i en sammanhållen ny stambana byggd för hastigheter över 300 km/h.

SWEDTRAIN önskar att Trafikverket dessutom

- Ges i uppdrag att så snart som möjligt och lämpligt starta utrednings- och planarbete för övriga delar av den nya stambanan på sträckorna Stockholm-Malmö/Köpenhamn och Stockholm-Göteborg.
- Kompletterar planen med en översiktlig beskrivning av hur kapaciteten i sidosystemen kommer att behöva öka.
- För att säkerställa att planens medel används på effektivast möjliga sätt, kompletterar den med en strategisk analys av det kompetensbehov som finns inom järnvägssektorns alla led med anledning av den ökade satsningen.
- Föreslår ökade medel för FoU inom transportsektorn och järnvägen inom vissa nyckelområden.

SWEDTRAIN vill påpeka följande fundamentala behov för justeringar av planen och ny planering

- SWEDTRAIN är frågande inför att man nu planerar för att bryta järnvägens kraftiga trafikillväxt och mer än halvera tillväxttakten för järnväg och samtidigt dubblera tillväxttakten för biltrafiken. Trafikutvecklingen de senaste decennierna, som är en produkt av de val människor gör, ger inte stöd för denna strategi.
- Då planen utgör beslutsunderlag bör Trafikverket se över vissa antaganden, trafikprognoser och klimatberäkningar då resultaten av dessa ej motsvarar det allmänt förväntade eller forskning i övrigt.
- För att ha alternativ klara bör Trafikverket ges i uppdrag att under de kommande åren ta fram en sammanhållen, konkret och realistisk alternativ plan som betydligt ökar andelen av de trafikslag som efterfrågas och som bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen.

2. Ökad satsning på underhåll och reinvestering

Bristande infrastrukturunderhåll och reinvestering de senaste decennierna är grundorsaken till många av de förseningar som inträffat på järnvägen de senaste åren. Trafikverkets egen statistik¹ visar att flera av de största orsakerna till bristande punktlighet är relaterade till underhåll av infrastrukturen. Bristande punktlighet får samhällskostnader motsvarande flera miljarder årligen för resenärer och negativa konsekvenser för exportindustrin såsom kostnader för omledning till andra trafikslag, minskad volym i produktionen, leveransförseningar och i värsta fall negativ påverkan på kundrelationer.

Planen budgeterar en ökning av järnvägsunderhåll med 30 % jämfört med nu gällande plan. Detta är helt nödvändigt då tidigare nivå är låg med hänsyn till trafikmängd och spårlängd jämfört med många andra länders järnvägssystem. Trafikverket föreslår också ökat fokus på förebyggande underhåll.

SWEDTRAIN stödjer den ökade satsningen på underhåll av infrastrukturen och ökat fokus på förebyggande underhåll av infrastrukturen.

3. Viktiga investeringar i befintligt järnvägssystem

Planen innehåller en mängd investeringar i det befintliga järnvägssystemet. Kapacitetsstärkande åtgärder för våra växande storstadsregioner såsom som Mäljarbanan Tomtebodavägen-Kalhälsan, Västlänken i Göteborg och utbyggnad till fyrspar mellan Malmö och Lund. Andra åtgärder ökar järnvägens punktlighet och robusthet, t ex nya mötesspar eller ERTMS. Viktigt är också investeringarna för att förbättra godstrafikens kapacitet och tillförlitlighet, exempelvis dubbelspar mellan Hallsberg och Mjölby, förberedande investeringar för ERTMS, dubbelspar på Hamnbanan i Göteborg, investeringar för bättre malmtrafik i Bergslagen och på Malmbanan.

SWEDTRAIN stödjer satsningen på investeringar i det befintliga järnvägssystemet.

SWEDTRAIN uppmanar Trafikverket att i möjligaste mån tidigarelägga de projekt som ger störst effekt på robusthet och kapacitet. Viktigt är också att se till att projekten i största möjliga mån genomförs i sin helhet under planperioden och inte bara delar av dem.

4. Ostlänken och Göteborg-Borås - nödvändiga satsningar för att möta efterfrågan

Trafikverket föreslår byggstart av Ostlänken och delar av sträckan mellan Göteborg-Borås under den kommande planperioden. Man skriver att det är samhällsekonomiskt mer lönsamt att bygga sträckorna för hastigheter upp till 320 km/h än för 200 eller 250 km/h.

Sammantaget är Trafikverkets förslag ett mycket tydligt besked om att Sverige nu ska investera i ny modern järnvägsteknik för att höja kapaciteten och möta framtidens transportbehov. Swedtrain vill uppmärksamma Trafikverkets skrivningar kring separering av hastigheter. Precis som Swedtrain tagit upp i tidigare remissvar och som Trafikverket själva skriver så bidrar de nya banorna, i kombination med att man behåller gamla spår, till att möjligheten att separera tåg med olika hastigheter ökar. Det i sig bidrar till en ökad kapacitet med upp till 300-400 procent för berörda sträckor, stärker robustheten i systemet vilket bidrar till att knyta ihop arbetsmarknadsregionerna och stärker förutsättningarna till pålitliga transporter för näringslivet.

¹ Analys av punktlighet inom järnvägstrafiken – Resultatrapport 2013, s 21

Swedtrain vill även uppmärksamma det faktum att en ny järnväg till Landvetter, Sveriges näst största flygplats, kommer att bidra till ökad kvalitet för det lokala och regionala näringslivet.

Samtidigt skriver Trafikverket att det finns möjlighet att byggstarta övriga delsträckor mellan Göteborg-Borås tidigare om förutsättningar ges. Swedtrain anser att regeringen bör prioritera detta arbete.

SWEDTRAIN stödjer Trafikverkets förslag om att bygga Ostlänken och påbörja sträckan Göteborg-Borås med ny järnväg till Landvetters flygplats.

SWEDTRAIN välkomnar Trafikverkets inställning till hastighetsseparering av tåg, vilket bidrar till ökad kapacitet och robusthet.

SWEDTRAIN förespråkar att regeringen beslutar i enligt med Trafikverkets förslag om att bygga de nya järnvägssträckorna med modern teknik som innebär att tågen kan köra i hastigheter från minst 300 km/h.

SWEDTRAIN anser att man bör ge Trafikverket förutsättningar att snabbare utreda delsträckor inom sträckan mellan Göteborg-Borås för att tidigare få färdigt hela sträckan och samtidigt skapa förutsättningar att bygga en ny stambana mellan Stockholm-Göteborg.

5. Börja utreda en ny stambana

Precis som regeringen betraktar SWEDTRAIN byggandet av Ostlänken och sträckan mellan Göteborg-Borås som de första delarna i en ny stambana, för vilken Trafikverket föreslår att tåg ska kunna köra i 320 km/h. Enligt Trafikverkets förslag finns det idag en genomförd förstudie för sträckan Linköping-Borås medan det saknas planeringsunderlag för att fortsätta den nya stambanan vidare till Malmö/Köpenhamn via Jönköping.

Ny järnväg kräver lång tid för planering och byggande innan man kan nyttja de nya banorna. Mot bakgrund av bland annat trenden i trafikutveckling på stambanorna, den redan idag bristande kapaciteten och bygget av Fehrman Bält-förbindelsen kan man anta att den underliggande efterfrågan vida kommer att överstiga utbudet av kapacitet de kommande decennierna. Dessutom har Öresundsbron inneburit att en ny expansiv arbetsmarknadsregion skapats i södra Sverige med potential till att vidgas till Tyskland. Den ökande urbaniseringen i kombination med Sveriges exportberoende innebär att Sverige i framtiden måste knytas närmare Europa för att skapa förutsättningar för tillväxt och sysselsättning. Vinsten i att bygga färdigt stambanorna relativt snabbt borde då vara tydlig. Kostnaden för att utreda tidigare borde vara liten jämfört med den samhällsekonomiska vinsten av att kunna utnyttja banorna tidigare.

SWEDTRAIN anser därför att regeringen under de närmaste åren bör ge Trafikverket i uppdrag att påbörja planeringen för att bygga samman hela sträckan mellan Stockholm-Göteborg samt vidare till Malmö/Köpenhamn via Jönköping.

6. Sidosystemen

Ökad kapacitet och trafik i järnvägens huvudsystem kan kräva ökad kapacitet i järnvägens sidosystem såsom depåer, verkstäder, stationer, avisningsanläggningar, hjulsvarvning, reparationsspår, uppställningsspår, trafikledningssystem med mera. Trafikverket ansvarar inte för sidosystemen, det gör marknadens aktörer. Det är dock viktigt att Trafikverket, som planerar huvudsystemet, också på översiktlig nivå analyserar behoven för sidosystemen (t ex strategisk järnvägsmark).

SWEDTRAIN föreslår därför att Trafikverket kompletterar planen med en översiktlig beskrivning av hur kapaciteten i sidosystemen kommer att behöva öka.

7. Kompetensförsörjning och Fol inom järnvägsområdet

Forskning, Innovation och Utbildning är nyckelfaktorer för järnvägens fortsatta framgång. Särskilt när staten nu kraftigt ska öka medlen till underhåll, reinvestering och teknikomdanande nybyggnation av järnvägssystemet. Då är det viktigt att så långt som möjligt säkerställa att det kommer att finnas tillräckligt antal personer av olika yrkeskategorier och tillräcklig teknisk specialistkunskap om järnvägssystemet, såväl inom Trafikverket, industrin som inom akademi. Allt för att satsningen ska genomföras effektivt och medlen användas på bästa sätt. Den aktör som tydligast drabbas av kvalitetsbrister och uteblivna leveranser beroende på kvalitetsbrist är Trafikverket.

SWEDTRAIN bedömer att det kommer att behövas fler personer inom en rad etablerade yrkesgrupper liksom förstärkt kompetens inom nya och mer specialiserade områden. För att lösa utmaningar från fattade politiska beslut gör SWEDTRAIN en preliminär bedömning att följande behövs för järnvägsindustrins del:

1. på kort sikt: *vidareutbildning* av yrkesverksamma civilingenjörer (200 personer i en-sex månader) och av nyexaminerade högskoleingenjörer utan järnvägsbakgrund (100 personer i sex månader).
2. på medellång sikt (2-5 år): en *uppdragsmaster i järnvägsteknik* med möjliga fördjupningar inom Tågtrafiksystem, Signalsystem, Bana, Fordon, Elkraft/kraftförsörjning, Drift och underhåll samt Infrastrukturekonomi. Upprättandet av denna kräver forskningsresurser till relevanta akademiska miljöer. Institutionerna har idag kapacitet och beredskap. Industrin är beredd att delta.
3. på lång sikt: *Ökat antal utbildningsplatser* och matchande relevant järnvägsforskning för att säkerställa utbildningskapaciteten.

För att säkerställa ett effektivt genomförande av planen anser SWEDTRAIN att Trafikverket bör komplettera planen med en gap-analys där man jämför de prognosticerade behoven i järnvägssektorns samtliga delar med det utbildningsväsendet kommer att kunna leverera. Det innebär inte att Trafikverket automatiskt sedan ska ta ansvar för genomförandet av dessa utbildningar.

Förutom kompetensförsörjning behövs dessutom forskningsinsatser med anledning av planen, insatser som också kan bidra till utvecklingen av järnvägen och svensk järnvägsindustri generellt. Exempel på forskningsområden är inom:

- *Effektiv godstrafik*, där Sverige är ledande i många avseenden inom EU, t.ex. gods/capita, marknadsandel, tillväxttakt, axellaster, tågstorlekar, vinterproblematik och avreglering.
- *Signalsystem/ERTMS*. En viktig faktor här är också demoanläggningar: Lab. för verifiering av ombordutrustning och tillgång till testspår.
- *Utveckling av nya persontåg*, där Sverige är ledande på att utveckla attraktiva och effektiva fordon.
- *Utveckling av nästa generation banor* där Sverige kommer att göra stora satsningar under kommande decennier. Fokus på lägre byggkostnader och snabbare färdigställande.
- *Styrning av avreglerad järnvägstrafik*, där Sverige leder utvecklingen i världen.
- *Kapacitetsökning på befintliga banor*
- *Ökad punktlighet på systemnivå*
- *Vintertålighet*

Exempel på viktiga befintliga och planerade forskningsinitiativ är:

- den forskning om High Capacity Transport som bedrivs på KTH om att genom olika insatser öka järnvägens kapacitet för godstrafik.
- den forskning om godstrafik med tunga axellaster, effektivare fordonsunderhåll och vinterproblematik som bedrivs på Luleå Tekniska Universitet.
- den forskning om interaktion mellan fordon och bana som sker på CHARMEC (Chalmers) som bidrar till att minska slitage på räls/fordon och därmed också minskade kostnader, bättre kapacitet och bättre tillförlitlighet.
- att gå vidare med att utveckla kunskap om och koncept för effektivare persontrafikfordon, så som föreslagits av KTH i Gröna Tåget 2.
- forskningsprogrammet Shift 2 Rail, som samlar europeisk forskning och bl a möjliggör ökad harmonisering.

Trafikverket skriver i planen att FoU-insatser inom transportsektorn syftar till att hitta lösningar som bidrar till att de transportpolitiska målen, bland annat om klimat, nås. Forskning om hur vi kan utnyttja den klimatsnåla järnvägen effektivare och implementering av denna forskning kan mycket väl vara den effektivaste vägen om man vill uppnå detta syfte. SWEDTRAIN saknar i planen en tydlig strategi från Trafikverket kring strategisk järnvägsforskning.

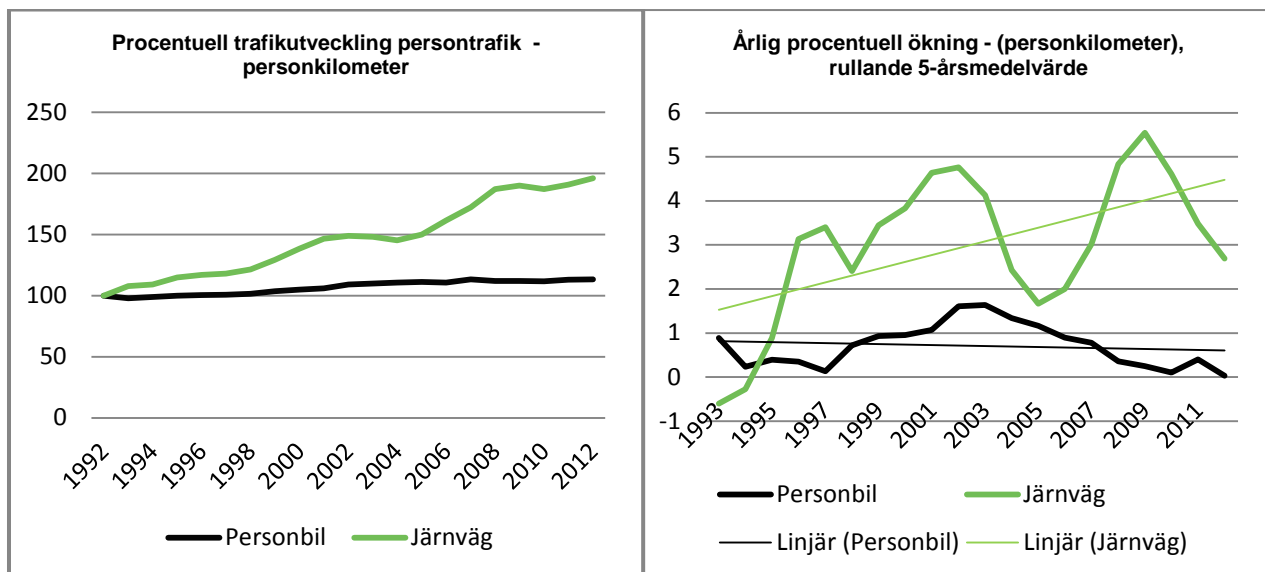
SWEDTRAIN föreslår därför att statens anslag till Forskning och Innovation inom transportområdet ökar de kommande 12 åren och att särskild vikt läggs vid järnvägsrelaterad forskning där behoven och utmaningarna är stora.

8. Transportsystemet bör planeras utifrån det troligaste framtidsscenarioet

Makrotrender som urbanisering, ökad och åldrande befolkning, ökad global konkurrens, högre energipriser, klimatfokus och ett stagnerat bilåkande är alla giltiga även för Sverige. Samtliga dessa talar för ökad andel kollektivtrafik i allmänhet och den kapacitetsstarka och effektiva järnvägen i synnerhet.

Prognosen i Trafikverkets plan är dock att det i Sverige ska ske ett trendbrott, där biltrafiken ökar med 1,5 procentenheter per år fram till 2030 jämfört med det senaste tjugo årens ökning på 0,7 procentenheter per år i snitt. Persontrafiken på järnväg, som ökat med 4,5 procentenheter i snitt per år de senaste tjugo åren enligt data från Trafikanalys², ska minska till 1,2 procentenheter per år.

² Transportarbete 1950-2012, Trafikanalys, www.trafa.se



Figur 1. Vänstra diagrammet: Procentuell trafikutveckling. **Notera att diagrammet anger procentuell utveckling av respektive trafikslag, personbilstrafiken är i reella tal ca 10 gånger större än järnvägstrafiken.** Högra diagrammet: Årlig ökning av persontrafik för personbil och järnväg mätt i personkilometer på rullande 5-årsmedelvärde. Trendlinjer inlagda av Excel. Baserat på data från Trafikanalys "Transportarbete 1950-2012".

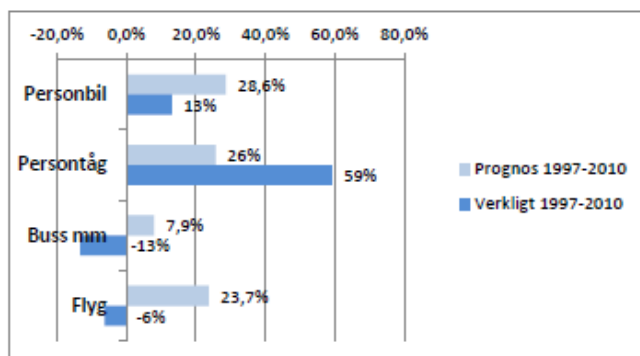
Antingen gör Trafikverket här antaganden om trafikutveckling som avviker från rådande utveckling i Sverige och omvärlden, vilket torde ha betydelse för de beräkningar av lönsamhet som gjorts för planens olika projekt. Eller så tillgodoser den presenterade planen vare sig kundernas efterfrågan eller uppfyller de transportpolitiska mål som finns om bland annat klimat och energi. SWEDTRAIN förstår att prognoserna är en följd av att Trafikverkets bedömning om påverkan av höjda banavgifter och att man ser begränsningar i järnvägens befintliga kapacitet, men menar att detta då borde vara en signal att satsa ännu mer på investeringar i järnvägens kapacitet.

För godssidan konstaterar myndigheten Trafikanalys i uppföljningen av de transportpolitiska målen³ att "Den överflyttning av transporter från järnväg till väg som kan komma att ske om endast banavgifterna ökar på lång sikt är ur ett samhällsekonomiskt perspektiv inte önskvärd".

För att ha alternativ klara bör Trafikverket därför ges i uppdrag att under de kommande åren ta fram en sammanhållen, konkret och realistisk alternativ plan som betydligt ökar andelen av de trafikslag som efterfrågas och som bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen.

Trafikverket och övriga myndigheter har vid olika tillfällen de senaste decennierna gjort prognoser om de olika trafikslagens utveckling. Erfarenheterna visar att de modeller som används underskattar järnvägstrafikens utveckling.

³ Uppföljning av de transportpolitiska målen, Rapport 2013:4, Trafikanalys, s 20

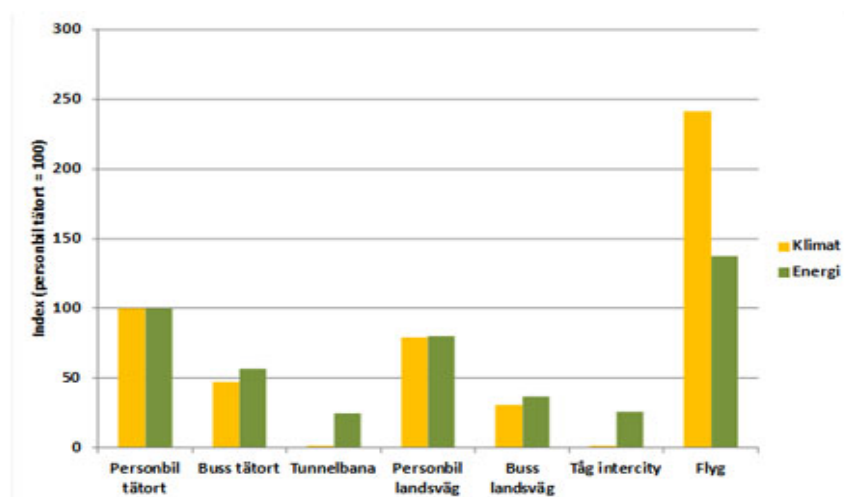


Figur 2. **Historisk prognos och utfall:** Ur Trafikverkets underlagsrapport till kapacitetsutredningen 2012:121 Persontransporter, data från SIKATrafikanalys

Baserat på den historiska utvecklingen och tidigare undervärderingar av järnvägens tillväxt bör Trafikverket ytterligare se över vissa trafikprognoser, modeller och antaganden⁴. SWEDTRAIN listar i bilaga 1 några exempel på antaganden som bör ses över.

9. Järnvägens klimategenskaper anges felaktigt i planen

Järnvägen är generellt sett överlägset flyg, bil och buss ur energi- och klimatperspektiv. Detta gäller under själva driften av fordonen, men även om man räknar in hela livscykeln inkl. byggandet av infrastruktur och fordon. Det gäller även i ett framtida samhälle, där de olika transportslagen blivit energieffektivare med hybrid- och elbilar, gröna inflygningar, längre och tyngre tåg etc. Detta är en allmänt vedertagen uppfattning och även belyst i en rad referenser i Sverige och Europa. Själva järnvägens grundfysik, d.v.s. den låga friktionen för stålhjul mot stålräls, att man åker många tillsammans, att man transporterar mycket gods per fordon, att man använder energieffektiva elmotorer och det faktum att den redan energieffektiva järnvägen också har en stor förbättringspotential gör att det även i framtiden kommer att vara en stor skillnad.



Figur 3. **Klimatpåverkan per trafikslag:** Diagrammet visar energianvändning och klimatpåverkan (per personkilometer) hos olika trafikslag. Alla siffror är normerade mot energianvändning och klimatpåverkan för personbil i tätort = index 100. Källa: Trafikverkets hemsida

⁴ SWEDTRAIN är medvetna om att vissa justeringar har gjorts jämfört med Kapacitetsutredningen, vilket är bra.

Mot denna bakgrund är det anmärkningsvärt att Trafikverket på sidan 33 i huvudrapporten skriver att järnvägsprojekten *möjligen* kan vara positiva ur klimatsynpunkt. IVL/Trafikverkets mycket detaljerade Livscykelanalys av Botniabanan⁵ säger att klimatutsläppen från byggandet av den (relativt lågtrafikerade) järnvägen återbetalas på 13 år genom resor och transporter som annars skulle gått på väg eller flyg. Varje år efter det gör den positiv skillnad för klimatet. En doktorsavhandling på KTH⁶ säger att motsvarande återbetalningstid för Europabanan skulle vara sex år. Tilläggas kan att om motsvarande resonemang skulle föras för nya vägar skulle återbetalningstiden bli oändlig eftersom de bidrar till ökad trafik och ökade utsläpp år efter år.

SWEDTRAIN föreslår att Trafikverket reviderar planens skrivningar i denna fråga samt ser över sina egna beräkningsmodeller för att beräkna klimatpåverkan.

⁵ Life cycle assessment of Railways and rail transport – Application in Environmental Product declarations (EPDs) for the Bothnia Line”

⁶ The role of high-speed rail in mitigating climate change – The Swedish case Europabanan from a life cycle perspective - del av doktorsavhandling, Jonas Åkerman KTH

Bilaga 1. Antaganden som bör ses över av Trafikverket

Trafikverket bör se över några antaganden, både i syfte att eventuellt revidera den nationella planen, men också för framtiden. SWEDTRAIN har inte haft möjlighet att sätta sig in i alla delar av det stora bakgrundsmaterialet men väljer ut några exempel på antagandena med betydelse för planen. Om det är något vi missförstått ber vi mottagaren av detta remissvar bortse från den synpunkten.

Fehrman Bält: Enligt Trafikverkets policy ska projekt beslutade vid "utredningens start" tas med som en förutsättning för prognoser, men vad vi erfar från Kapacitetsutredningen är inte Fehrman-Bält-förbindelsen med som en förutsättning. Förbindelsen möjliggör ökad järnvägstrafik in till Sverige och investeringar i ökad järnvägskapacitet torde bli mer lönsamma om denna förutsättning togs med. I vart fall föranleder förbindelsen behov av planering för kapacitetsstärkande åtgärder i södra Sverige.

Drivmedelspris: Priset på drivmedel får betydelse för prognoser för vilket transportslag personer väljer (t ex bil eller tåg) och detta får i sin tur betydelse för uträkningen av samhällsekonomisk lönsamhet av olika projekt. I skrivande stund är bensinpriset ca 14 kr. Trafikverket har baserat sina trafikprognoser i den nationella planen på ett bensinpris vid pump år 2030 på 15,82 kr⁷. Det förutsätter en utveckling av bensinpriset långt under den inflation som planen räknar med, vilket inte torde vara troligt för en vara som det kommer att vara allt större brist på.

Biltäthet: Planens antaganden om biltäthet är att vi ska ha 30 % fler bilar per person år 2030⁶, vilket i sin tur får betydelse för prognoser för vilket transportslag personer väljer (t ex bil eller tåg) som i sin tur får betydelse för uträkningen av samhällsekonomisk lönsamhet av olika projekt. Antagandet kan ifrågasättas när trenden idag är sjunkande bilförsäljning i Europa, färre ungdomar som tar körkort och allt fler bilpooler.

Värdet av förseningskostnader vid privatresor i olika trafikslag: SWEDTRAIN ifrågasätter att nyttan av minskade förseningstimmar för privatresenärer antas vara olika för flyg, bil och tåg i samhällsekonomiska kalkyler för investeringar. Nyttan antas vara 145 kr per persontimme när man beräknar nyttan av investeringar i väg- eller flygtrafiken och 98 kr för investering i järnväg⁸, t ex nya höghastighetsbanor. Tidigare värderades privatresenärers tid lika, oavsett vilken typ av fordon de satt i.

Effektivisering av järnvägsmarknaden: Järnvägen har en stor outnyttjad effektiviseringspotential som gör att järnvägen kan höja sin konkurrenskraft betydligt mer än andra transportslag under planperioden. Järnvägens monopolposition och statliga ägande under större delen av 1900-talet bidrog till att järnvägen inte har genomgått samma effektivisering som väg-, sjö- och flygtransporter gjort. Järnvägen har dock uppnått kraftig tillväxt där konkurrensen ökat; först för upphandlad persontrafik därefter för godstrafik. Öppning av marknaden för långväga persontrafik och öppning av järnvägsmarknaderna i övriga Europa kommer stimulera ytterligare effektivisering och tillväxt. Dessutom finns det fortfarande stora möjligheter genom att industrialisera hela järnvägssystemets arbetsätt avseende pålitlighet, punktlighet och effektivitet. Detta kommer ytterligare förbättra järnvägens konkurrenskraft och bör reflekteras i de antaganden som prognoserna för framtiden baseras på.

⁷ Prognoser för arbetet med nationell transportplan 2014-2025 - Persontransporters utveckling fram till 2030, Trafikverket 2013:055

⁸ Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 5- Kapitel 7 Tid och kvalitet i persontrafik. Trafikverket, Version 2012-05-16