

almeGa

BOTN|SKA
KORR|IDOREN



green
cargo



Näringslivets Transportråd
- för transportköpare



JÄRNVÄG 2050 – NÄRINGS- LIVETS GODSTRANSPORTER



INNEHÅLL

1. Sammanfattning	2
2. Inledning	4
3. Varför behövs en vision för järnvägen?	5
4. Näringslivets godstransporter	7
5. Godstransporter på järnvägen	8
6. Dagens järnväg och den nationella planen	10
7. Fyrstegsprincipen	12
8. 10-punktslistan	13
9. Utbyggnader av järnvägen	16
10. Kostnad och finansiering	18
11. Litteraturlista	20



FÖRORD

Svensk industri håller idag världsklass och har en lång tradition av global närvaro med stor andel export. Industrin bidrar till tillväxt och arbetstillfällen, både inom industri- och tjänstesektorn, samtidigt som exportintäkterna utgör ett viktigt bidrag för hela Sveriges välfärd. Konkurrensen på den numera globala marknaden är dock hård och Sveriges geografiska läge gör att avstånden från våra produktionsanläggningar till slutkunden är en konkurrensnackdel. För att överbrygga avstånden är ett väl fungerande transportsystem helt avgörande. För delar av basindustrin är järnvägen det enda alternativet, exempelvis för transporter av malm, stål samt för vissa pappersbruk. För andra delar av näringslivet är godsjärnvägen en viktig del av den totala logistiken där även sjöfart och lastbil ingår.

Målen från klimatmötet i Paris i november 2015 är tydliga. Med ett globalt avtal för minskade utsläpp har vi förbundit oss att vidta långtgående åtgärder. Transportsektorn står idag för en tredjedel av Sveriges klimatpåverkande utsläpp. Huvuddelen av transportsektorns utsläpp kommer från vägtrafiken, främst från personbilar och tunga fordon. Prognoserna pekar entydigt mot ett ökat transportarbete. Teknisk utveckling med energieffektivare motorer och en större andel förnyelsebara bränslen är avgörande för att vända utvecklingen, men det krävs samtidigt att en större andel av godset fraktas med järnväg och sjöfart för att vi ska nå våra klimatmål.

Tyvänn lever inte transportsystemet upp till de krav som ställs på ett konkurrenskraftigt och hållbart system. Stora kvalitets- och kapacitetsbrister inom järnvägssystemet är starkt bidragande och leder till ökade produktionskostnader för tågoperatörer och högre kostnader för transportköpare (varuägare). I förlängningen hotas klimat, näringsliv och arbetstillfällen.

För att säkerställa en hållbar och konkurrenskraftig utveckling för svenskt näringsliv behövs en tydlig utvecklingsstrategi. "Järnväg 2050 – Näringslivets godstransporter" tar avstamp i nuläget och visar hur vi successivt kan stärka järnvägen. Visionen innebär en fördubbling av godstransportarbetet på järnvägen.

Järnväg 2050 är framtagen av Sweco, Tågoperatörerna, Skogsindustrierna och Swedtrain i samarbete med Almega, Botniska korridoren, Business Region Örebro, Green Cargo, Göteborgs hamn, Handelskammaren Mälardalen, Näringslivets Transportråd – för transportköpare, Region Örebro län och Teknikföretagen.

1. SAMMANFATTNING

1.1 KLIMAT OCH MILJÖ

Arbetet för att nå miljömålen om minskade utsläpp av växthusgaser från transportsystemet riskerar att misslyckas om vi inte genomför rätt åtgärder, både i det korta och långa perspektivet. Sveriges klimatmål för transportsektorn år 2050 innebär att nettoutsläppen av klimatgaser ska ner till en nivå nära noll. Det krävs en förändring av vårt förhållningssätt till transporter och planering. Vägtrafikens utsläpp behöver minskas samtidigt som transportsystemet måste effektiviseras genom att en ökad andel gods flyttas över till järnväg och sjöfart. Dagens transportsystem saknar dock de förutsättningar som krävs för att möjliggöra en större växling mot hållbara¹ transporter.

1.2 INFRASTRUKTURSKULDEN

Underhåll och nyinvesteringar har inte hållit samma takt som trafikutvecklingen och bristerna i järnvägssystemet blir allt mer påtagliga. Regeringen beslutade under våren 2014 om Nationella planen för transportsystemet 2014–2025 och det talas om en historisk satsning på infrastruktur. Planen innehåller dock inte alla de åtgärder som krävs för att möta framtida efterfrågan. Sedan planen presenterades har dessutom drifts- och underhållsfrågorna allt mer hamnat i fokus. Trafikverket konstaterar att kostnaden för att återställa järnvägens funktionalitet och eliminera eftersläpande underhåll är så stor att den inte ryms inom ramen för gällande nationella plan.

1.3 JÄRNVÄGEN SAKNAR STYRNING

Järnvägen är, till skillnad från andra transportslag, ett storskaligt och sammanhängande system där många funktioner och aktörer måste samverka. Idag saknas dock både strategisk styrning och en tydlig målbild för utvecklingen. Det gör att planeringsförutsättningarna blir otydliga. Vilka är behoven, vilka åtgärder ska prioriteras och vilka kostnader är vi beredda att ta? De otydliga förutsättningarna har resulterat i stora och växande skulder för underhåll och nyinvesteringar. Men det är inte bara den statliga infrastrukturen som påverkas. Verksamheten hos övriga aktörer inom järnvägssektorn blir också lidande. Oklara förutsättningar leder till ett avvaktande beteende där viktiga investeringar skjuts på framtiden.

1.4 SVERIGE BEHÖVER JÄRNVÄGEN

Sverige har under lång tid varit en industrination i världsklass och kunnat behålla positionen tack vare stora naturtillgångar och innovationer. Men det räcker inte, industrin måste fortlöpande utvecklas och effektiviseras. Godstransporter är i allt större utsträckning en integrerad del i industrins förädlingskedjor. Tungt gods och långa transportavstånd gör att järnvägen många gånger är det enda

alternativet. Samtidigt befinner sig den svenska industrins produktionsanläggningar i utkanten av en global marknad vilket gör transportsystemet till en akilleshäla. Ska svensk industri behålla sin position på världsmarknaden krävs att även transportsystemet håller världsklass.

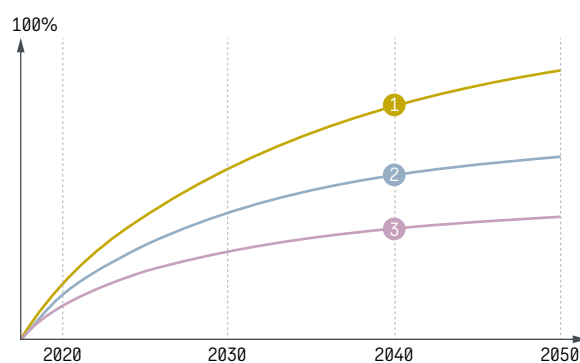
1.5 GODSTRAFIKENS UTVECKLING

Enligt Trafikverkets prognoser förväntas det långväga transportarbetet öka med cirka 30 procent mellan 2015 och 2030 (mätt i tonkilometer) och till år 2050 med cirka 60 procent. Till de varugrupper som växer starkast hör järnmalm och skogsindustrivaror². Prognosen visar dock att järnvägen kommer att tappa marknadsandelar. Förklaringen ges i höjda banavgifter och kapacitetsproblem. En minskning av järnvägens marknadsandel kan dock ifrågasättas ur både efterfråge- och hållbarhetsperspektiv. Prognosen ska därför ses som varningsklocka för vad som kan ske om inga ytterligare åtgärder genomförs.

Med de åtgärder och investeringar som ingår i Järnväg 2050, ges järnvägen de förutsättningar som krävs för att möta efterfrågan på transporter. Vår bedömning är då att transportarbetet för gods på järnväg kan öka med 100 procent fram till år 2050. Det innebär att järnvägens andel av det totala transportarbetet kommer att öka från dagens 24 procent till 30 procent. **Se figur 1.**

FIGUR 1

Visar utveckling transportarbete (tonkilometer).
1 Järnväg 2050 vision om fördubblat transportarbete på järnväg, 2 och 3 avser Trafikverkets basprognos.



Transportarbete 2016–2050

1. Järnväg 2050
2. Trv totalt alla transportslag
3. Trv järnväg

1. En hållbar utveckling tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov. Hållbar utveckling betraktas ur tre aspekter, ekologisk, social och ekonomisk. Brundtlandrapporten 1987
2. Prognos för godstransporter, Trafikverket 2015:051

1.6 JÄRNVÄG 2050 – NÄRINGSLIVETS GODSTRANSPORTER

Åtgärder för att lösa de problem vi ser inom järnvägen idag, med bland annat bristande kvalitet, kan inte skjutas på framtiden. I Järnväg 2050 föreslår vi ett brett register av åtgärder för att snabbt höja järnvägens **tillförlitlighet** och **utnyttjandegrad**. Med åtgärderna ges operatörerna de förutsättningar som krävs för att skapa **lönsamhet** och därmed utrymme för återinvestering och utveckling av verksamheten. Åtgärderna presenteras i en 10-punktslista och omfattar steg 1 till 3 enligt Trafikverkets fyrstegsprincip. Det är ett omfattande arbete som måste genomföras på kort tid. Ska det bli framgångsrikt krävs att ett långtgående samarbete etableras mellan myndighet, näringsliv och operatör.

För att järnvägen även på längre sikt ska kunna möta näringslivets behov av godstransporter krävs att järnvägens kapacitet byggs ut, det vill säga steg 4-åtgärder enligt Trafikverkets fyrstegsprincip. I Järnväg 2050 ingår investeringar för att säkerställa robusta godskorridorer i följande stråk:

- Göteborg – Hallsberg – Luleå
- Skåne – Hallsberg – Luleå
- Luleå – Kiruna – Narvik
- Skåne – Göteborg - Oslo

Det identifierade behovet av nyinvesteringar i järnvägen uppgår till 122 miljarder kronor under perioden 2018 till 2050. De motsvarar en årlig investeringsvolym på 3,8 miljarder.



2. INLEDNING

Vi föreslår att regeringen tillsätter en särskild organisation i syfte att snabbt inleda arbetet med att återställa järnvägens funktionalitet och därtill finna vägar för ett effektivare resursutnyttjande. Arbetet bör drivas i nära samarbete med ansvariga myndigheter, näringslivet och järnvägsbranschen. Organisationen bör även få i ansvar att tydliggöra en långsiktig utvecklingsstrategi för järnvägen och näringslivets godstransporter.

Tågtrafiken har utvecklats och anpassats efter en marknad med höga och allt mer specialiserade krav och utgör idag en viktig del av samhälle och näringsliv. I ett europeiskt perspektiv är den svenska järnvägen ett föredöme. Tyvärr är det inte järnvägens möjligheter som de senaste åren hamnat i fokus. Underhållet av järnvägen har länge varit eftersatt och i takt med att trafiken intensifieras blir bristerna allt mer påtagliga. Kvalitetsproblem och besluten om fortsatt höjda banavgifter slår mot järnvägens konkurrenskraft. Nu står vi inför ett vägval där den framtida utvecklingen av järnvägen ska avgöras. Hur vi väljer att gå vidare kommer få långsiktiga konsekvenser.

Sverige och vår omvärld fortsätter att utvecklas. Ekonomier växer och globaliseras och växande del av vår handel sker med andra länder. Prognoserna visar att efterfrågan på transporter kommer att fortsätta öka, och det i snabb takt. Samtidigt blir det allt mer uppenbart att vi med dagens transportpolitik och beslutade

planer för utveckling av transportsystemet inte kommer att nå målet om en långsiktig hållbar utveckling.

För att vända utvecklingen krävs en annan inriktning i transportpolitiken. Underhåll av järnvägen kan inte tillåtas vara en budgetregulator. Därtill måste vi säkerställa ett effektivare resursutnyttjande. Namnet "Järnväg 2050 – Näringslivets godstransporter" kan verka missvisande när de viktigaste besluten och åtgärderna ligger i närtid. Järnvägen dras idag med stora kvalitetsproblem. För att återställa förtroendet behövs samordnade, snabba och kostnadseffektiva åtgärder, men det behövs också ett långsiktigt mål för att tydliggöra en riktning för utvecklingen. Målet för visionen är att fördubbla transportarbetet på järnvägen fram till år 2050. För att nå dit förutsätts en rad större investeringar som stärker järnvägens kapacitet och möjliggör en utökad trafikering.

Förutsättningarna finns, nu måste vi ta till vara på möjligheterna. Järnväg 2050 är en vision för godstransporter i världsklass!



3. VARFÖR BEHÖVS EN VISION FÖR JÄRNVÄGEN?

3.1 LÅNGSIKTIG HÅLLBARHET KRÄVER FÖRÄNDRING

Vi lever i ett samhälle där den ekonomiska utvecklingen bygger på konsumtion av varor och tjänster. Det är dock kännbart att de resurser vi bygger tillväxten på är ändliga och att kostnaderna för att fortsätta enligt "business as usual" kommer att bli höga.

I dagens transportsystem saknas dock de förutsättningar som krävs för att möjliggöra en större växling till hållbara transporter. Det är tydligt att arbetet för att nå miljömålen om minskade utsläpp av växthusgaser från transportsektorn är på väg att misslyckas. Sveriges klimatmål för transportsektorn år 2050 innebär att nettoutsläppen av klimatgaser ska ner till en nivå nära noll. Målen från klimatmötet i Paris i november 2015 är också tydliga. Den globala uppvärmningen ska hållas under 2 grader och ansträngningar ska göras för att begränsa uppvärmningen så att den inte överstiger 1,5 grader. Med ett globalt avtal för minskade utsläpp har vi förbundit oss att vidta långtgående åtgärder.

Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges utsläpp av klimatgaser och prognoserna pekar mot en fortsatt snabb utveckling av transportarbetet. Energieffektivare fordon och en ökad andel förnyelsebara bränslen kan dämpa eller till och med vända den negativa trenden, men det kommer inte att räcka. Det krävs en förändring av vårt förhållningssätt till transporter och planering. Trafikverket skriver i Kapacitetsutredningen³ att "det kommer att krävas en annan inriktning i planeringen av samhälle och transportsystem". Utsläppen måste minska i snabb takt, vilket förutsätter ett transportsmart förhållningssätt, där gods flyttas över från väg till järnväg och sjöfart. **Se figur 2.**

FIGUR 2

Med 1 kg CO₂ som begränsning kan ett ton gods transporteras olika långt beroende på vilket transportslag som utnyttjas⁴.

1 ton gods, 1 kg CO₂



Lastbil
drygt 2 mil



Lastfartyg
drygt 20 mil



Godståg
drygt 900 mil

3.2 EN MILJARDINDUSTRI BEHÖVER TYDLIGA MÅL

I Sverige finns idag cirka 1 500 mil järnväg med ett stort antal tunnlar, broar, stationer, depåer och terminaler. Anläggningens värde uppgår sannolikt till mer än 1 000 miljarder kronor och nyinvesteringar planeras för ytterligare hundratals miljarder. I den svenska tåg- och järnvägsindustrin finns nära 300 företag med nästan 25 000 anställda och en årlig omsättning på över 60 miljarder kronor⁵. Samtidigt fyller järnvägen en viktig och många gånger avgö-

rande funktion för samhälle och näringsliv genom att säkerställa kompetensförsörjning och varuleveranser. Ändå saknas det en etablerad nationell vision för hur järnvägen som system ska användas och utvecklas på bästa sätt.

Avsaknaden av en vision gör att planeringsförutsättningarna blir otydliga. Vilka är behoven, vilka åtgärder ska prioriteras och vilka kostnader är vi beredda att ta? De otydliga förutsättningarna har resulterat i stora och växande skulder för underhåll och nyinvesteringar i järnvägen. Men det är inte enbart den statliga infrastrukturen som påverkas, även verksamheten hos övriga aktörer inom järnvägssektorn blir lidande. Oklara förutsättningar leder till ett avvaktande beteende där viktiga investeringar riskerar att skjutas på framtiden. Det finns nu en risk att utvecklingen inom järnvägssektorn stannar upp och glider in i en negativ spiral där järnvägen tappar sina skalfördelar.

Med en gemensam långsiktig vision tydliggörs förutsättningar och möjligheter. Rätt åtgärder kan identifieras och avkastningen för både samhälle och näringsliv ökar. Tydlighet, förutsägbarhet och långsiktighet är avgörande för privata aktörers vilja att investera, det kan vara industrin (stålindustrin, gruvindustrin, skogsindustrin, dagligvaruhandeln mfl.) som överväger fortsatta investeringar i sina respektive anläggningar.

3.3 JÄRNVÄGENS ORGANISATION ÄR SPLITTRAD

På 1980-talet var SJ, som ensam aktör inom järnvägen, ansvarig för större strategiska frågor. Det fanns ett helhetsperspektiv där åtgärder i järnvägen enkelt kunde kopplas till resultat hos operatören. Ett exempel som ofta tas upp är SJ:s snabbtågssatsning (X2000). Istället för att bygga om järnvägen för att tillåta högre hastigheter beställdes tåg som kan luta i kurvorna. Sedan dess har järnvägens organisation delats upp mellan ett stort antal funktioner och ett ännu större antal statliga och privata aktörer. Därtill har vi blivit medlemmar i EU vilket tillför ytterligare en dimension där regelverk och teknisk standard ska harmonisera.

För att samla och driva utvecklingen inom järnvägssektorn gavs dåvarande Banverket ett sektorsansvar. I samband med bildandet av Trafikverket 2010 försvann det ansvaret med motivet att det var svårt att utvärdera sitt eget arbete och dessutom olämpligt att en myndighet styr över andra myndigheter och statliga aktörer. Det innebär i praktiken att regeringen har tagit tillbaka det strategiska ansvaret och nu måste säkerställa en gemensam inriktning för järnvägssektorn.

Uppdelningen av järnvägssektorn har lett till en ökad grad av specialisering och effektivisering av de enskilda verksamheterna. Samtidigt har den övergripande strategiska kunskapen och styrningen delvis försvunnit. Ett problem är löst men nya har skapats.

Järnvägen är ett storskaligt system där många funktioner och aktörer måste samverka. Dagens uppdelning av järnvägens organisation är inget hinder för detta. Men det krävs

3. Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder. Publikation 2012:101. Trafikverket 2012
4. www.eurotransit.se, bearbetning av Green Cargo,
5. Företag i Tåg- och järnvägsbranschen i Sverige, VINNOVA Analys VA 2015:04

en gemensam vision och en organisation med ansvar att driva de strategiska frågorna. Ansvaret för detta ligger ytterst hos regeringen, men det bör delegeras för att möjliggöra kompetenstillsättning och kontinuitet. Ett förslag som nämnts är då en egen organisatorisk enhet inom Näringsdepartementet⁶. För att säkerställa en stark och tidig förankring av strategiska ställningstaganden, måste också former för en horisontell samverkan med näringsliv, samhälle och järnvägssektorn utarbetas.

3.4 DEN AVREGLERADE MARKNADEN BEHÖVER TYDLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR

År 1996 avreglerades marknaden för godstrafik på järnväg. Utvecklingen har i stort följt de trender man kan förvänta sig. 13 nya företag har etablerats vilka tillsammans tagit över 40 procent av marknaden. Nya trafikupplägg och gods-koncept har uppstått. Antal anställda har totalt sett minskat med 32 procent samtidigt som omsättningen (i kronor) och produktion (mätt i tonkilometer) per anställd ökat med 47 respektive 44 procent⁷.

Kvalitetsbrister, höjda banavgifter och svårigheter att ställa om från produktionsbaserade till efterfrågebaserade trafikupplägg har dock gjort att godsoperatörerna totalt sett har haft svårt att nå lönsamhet. För branschen som helhet har lönsamheten under perioden 2008 till 2014 i snitt legat på minus cirka 400 miljoner kronor⁸ per år. Omfattande omstruktureringar har därför genomförts. Green Cargo, som är den enskilt största aktören, har minskat sin personal och sålt ett stort antal lok och vagnar i syfte att nå ökad effektivitet. Samtidigt har mindre, nyetablerade operatörer kunnat bygga upp och anpassa sin verksamhet efter marknads efterfrågan.

Operatörernas (eller vagnsbolagens) investeringar i rullande material (lok och vagnar) innebär stora och långsiktiga låsningar av kapital. Med låg lönsamhet och oklara villkor för framtiden påverkas investeringsviljan. Det gör att det idag finns många äldre lok och vagnar. Precis som för järnvägssektorn i stort behöver därför även operatörerna tydliga förutsättningar för sin verksamhet, som ytterst bygger på kundernas långsiktiga efterfrågan.

3.5 JÄRNVÄGAR BYGGS FÖR ATT UTVECKLA SAMHÄLLE OCH NÄRINGS LIV

I dag används de transportpolitiska målen som en ledstjärna för hur vi ska utveckla transportsystemet. Övergripande gäller att transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt lönsamt och långsiktigt hållbart. För att kvantifiera och värdera hur väl vägar och järnvägar uppfyller målen används prognosmodeller och samhällsekonomiska kalkyler. Det finns tyvärr stora begränsningar i vad modellerna klarar av.

Till att börja med är transportmodellerna skattade på kända beteenden och värderingar. Den utveckling som värderas högst blir då den som stärker de strukturer vi redan omger oss med. Att "räkna hem" en större utbyggnad där vi ges robusta förutsättningar och/eller nya alternativ för hur vi kan resa eller transportera gods blir därför svårt. Model-

lerna saknar också flera vitala kostnadskomponenter för att beskriva effekter av störningar. Några sådana exempel är utebliven fakturering till följd av sena leveranser, ökade kostnader vid påtvingat byte till andra transportslag eller tillkommande kostnader i andra delar av logistikkedjan. I ett bredare perspektiv utelämnar modellerna även en stor del av det samhällsvärde som uppstår utanför transportsystemet. Det kan vara värdet av ökad sysselsättning eller ökad konkurrenskraft inom näringslivet. Att ensidigt utgå från prognosmodeller och samhällsekonomiska kalkyler när framtida infrastruktur ska planeras är därför ett starkt begränsat synsätt.

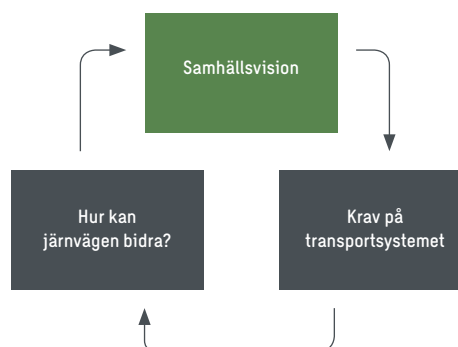
Det är därför viktigt att det finns kunskap om infrastrukturens roll i samhället och för näringslivet och att det därtilt finns en politisk vilja och ett politiskt mod att fatta de avgörande besluten. Regeringen har inom en rad områden fastställt övergripande nationella mål. Tre av dessa har en tydlig koppling till järnvägen.

- **Det miljöpolitiska målet.** Det övergripande målet för miljöpolitiken innebär att vi till nästa generation ska kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta⁹
- **Det näringspolitiska målet.** Målet för näringspolitiken är att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag¹⁰
- **Det transportpolitiska målet.** Målet för transportområdet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet¹¹

Dagens nationella infrastrukturplanering tenderar att utgå från prognoser istället för att utgå från det framtida samhälle vi vill skapa. Med en tydlig framtidsbild blir det lättare se hur transportsystemet och järnvägen på bästa sätt kan bidra för att målen ska uppnås. **Se figur 3.**

FIGUR 3

Arbetet med att utveckla järnvägen måste utgå från det framtida samhälle vi vill skapa.



6. En annan tågordning. SOU 2015:110

7. Godstransportmarknaden på järnväg. VTI 2015

8. Bisnode, 2015

9. <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Generationsmalet/>

10. www.regeringen.se/regeringens-politik/naringspolitik/mal-for-naringspolitik

11. www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur

4. NÄRINGSLIVETS GODSTRANSPORTER

4.1 SVERIGE ÄR EN INDUSTRIATION

Industrin står idag för närmare 25 procent av Sveriges BNP¹². Gruv-, skog- och tillverkningsindustrin står för 65 procent av exportintäkterna¹³ och bidrar därigenom årligen med 125 miljarder¹⁴ i skatteintäkter. Tyskland, de nordiska länderna, Nederländerna och Storbritannien är Sveriges största exportmarknader¹⁵. Hela 92 procent av EU:s järnmalm produceras i norra Sverige¹⁶ och Sverige är, näst efter USA och Kanada världens tredje största exportör av skogsindustriprodukter¹⁷. 2014 investerade skogs- och gruvindustrin i Sverige vardera cirka 8 miljarder kronor¹⁸ och nivån har legat relativt konstant från år till år. Industrins omfattning gör att kopplingen till samhället är stark.

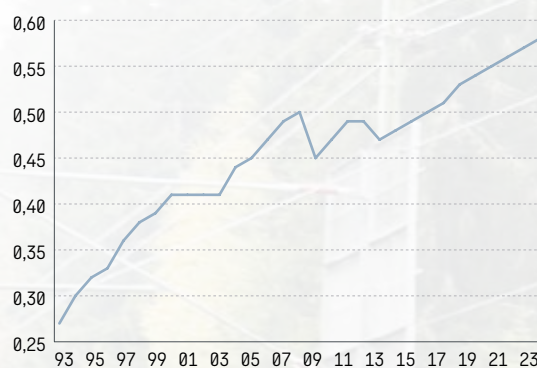
Historiskt sett har värdet av export och import vuxit snabbare än BNP och utveckling förväntas fortsätta. Idag uppskattas enbart exporten av varor och tjänster till ett värde motsvara 50 procent av BNP¹⁹. Detta innebär att utrikeshandeln får en allt större betydelse för svensk ekonomi. Se figur 4.

4.2 INDUSTRIEN ÄR BEROENDE AV JÄRNVÄGEN

Godstransporter är i allt större utsträckning en integrerad del i industrins förädlingskedjor. Gruvindustrin är ett bra exempel. Malm till ett värde av 25 miljarder kronor bryts i Norrlands inland och förädlas stegvis till värde av 550 miljarder inom Sverige²⁰. Tungt gods och långa transportavstånd gör att järnvägen många gånger är det enda alternativet. Integreringen av transporter i produktionen gör industrin känslig för störningar, men ett fungerande system ger stora vinster. Fastnar en transport kan hela produktionslinan påverkas med ekonomiska konsekvenser långt utanför transportsystemet. Uppskattningsvis 10–20 procent²¹ av industrins produktionskostnader kan härledas till transporter och logistik. KTH visar i en rapport att störningarna i järnvägstrafiken dessutom ger tillkommande kostnader motsvarande 1 miljard kronor per år²².

FIGUR 4

Visar värdet av svensk export i förhållande till BNP.



För industrin, särskilt skogs- och stålindustrin, belägen utanför de stora stråken är ofta mindre trafikerade bandelar av största betydelse. Det kan röra sig om viktiga transporter av både insatsvaror såsom färdigprodukter till exempel känsliga kemiprodukter där en överflyttning till vägtransporter skulle bli både dyrare och farligare. Dessa bandelar har en systemkritisk funktion för näringslivet.

12. En rättvisare bild av industrin. Almega, Teknikföretagen m.fl. 2015,

13. SCB, Sveriges export enligt SITC, 2015

14. Fakta om Norrbotten, siffran avser år 2010

15. Kartläggning av godstransporterna i Sverige, VTI, 2012

16. Norrbotten, folder

17. Branschstatistik 2014. Skogsindustrin 2015

18. Branschstatistik 2014. Skogsindustrin 2015, SCB investeringsenkät feb. 2015

19. Konjunkturinstitutet, 2014

20. Norrbotten, folder

21. Botniska korridoren – en investering i hela Sverige

22. Större trafikavbrott vid Sveriges järnvägar 2000–2013 och dess effekter på transportkunderna. KTH 2013

5. GODSTRANSPORTER PÅ JÄRNVÄGEN

5.1 TUNGA OCH LÄTTA GODSTRANSPORTER

Starkt förenklat kan godstransporter på järnväg delas in i tunga och lätta transporter. Till de tunga transportererna räknas bland annat malmtågen, rundvirkestransporter²³ eller olika specialtransporter (normalt systemtåg och vagnslasttrafik). Transporterna har en viktig funktion för basindustrin och utgör en integrerad del i produktion och vidareförädling. Det gör att höga krav ställs på robusthet samtidigt som priset pressas. Den starka kopplingen till basindustrin gör att transportererna ofta har en nordsydlig riktning med start i övre Norrland. För skogsindustrins rundvirkestransporter (råvara) sker dock järnvägstransporter till viss del även ut mot anläggningar vid kusten (väst–öst) och i vissa fall från söder mot norr.

Det lätta godset (normalt kombitåg) utgörs ofta av konsumtionsvaror och annat högvärdigt gods. Transporterna är intermodala, vilket innebär att flera trafikslag ingår i ett och samma transportupplägg. Storstadsregioner och andra konsumtionstätta områden utgör vanliga målpunkter. Det innebär att godsflödena ofta följer de tunga persontrafikflödena vilket påverkar förutsättningarna för framkomlighet. Kraven på transportererna kännetecknas av hög leveransprecision, korta ledtider och hög flexibilitet. För att möjliggöra snabba omlastningar används containrar, växelflak eller trailers som lätt kan lyftas över till en järnvägsvagn från båt eller lastbil. Kombitransporter kombinerar de bästa egenskaperna hos de olika trafikslagen. Tågets och båtens kapacitets- och miljöfördelar över längre avstånd tillsammans med lastbilens flexibilitet vid distributionstrafik. Nackdelen ligger i omlastningskostnaderna vilka gör att det krävs relativt stora avstånd för att lönsamhet ska uppnås. Kombitågen ingår ofta i linjeupplägg där ett flertal större terminaler trafikeras. Under 2000-talet har kombitrafiken växt snabbt och andelen utrikestransporter ökar. **Se figur 5.**

5.2 GODSTRANSPORTERNAS UTVECKLING

Godstransporterna har historiskt sett ökat i snabb takt. Utvecklingen var särskilt hög från 1950 till 1970. Därefter har sambandet mellan godstransporterna och BNP-utvecklingen blivit svagare i takt med att tjänstesektorns andel av BNP ökat. Samtidigt är det tydligt att godstrafiken är känslig för konjunkturvariationer. Det syntes i samband med finanskrisen 2008/2009, vilken gav en kännbar nedgång av transportvolymerna²⁴.

Järnvägens andel av de långväga transportererna på den svenska marknaden har, i volym räknat, legat relativt stabil runt 20–25 procent under de senaste decennierna. Samtidigt har vägtransporterna ökat och sjötransporterna minskat i motsvarande omfattning. Traditionellt har järnvägen sin styrka vid stora volymer och långa avstånd, vilket tillsammans med miljöaspekterna har gett tåget dess främsta konkurrensfördelar. **Se figur 6.**

Av järnvägens godstransporter (räknat i tonkilometer) går 22 procent i kombitrafik (lätta transporter), 23 procent på Malmbanan, 31 procent i vagnslasttrafik och 24 procent i systemtåg²⁵ (tunga transporter).

Det totala godstransportarbetet på järnväg ökade med 11 procent mellan 1998 och 2014. Ökningen kan verka blygsam men de sista sex åren påverkades starkt av finanskrisen 2008/2009, vinterproblematiken 2009/2010 och järnvägens kvalitetsproblem. Samtidigt har en omstrukturering av järnvägstransporter skett. Under perioden 1998–2014 minskade vagnslasten med 36 procent, systemtågstrafiken ökade med 61 procent och malmtrafiken ökade med 53 procent. Kombitrafiken har ökat med hela 98 procent²⁶.

För kombitransportererna är det framförallt trafiken till och från Göteborgs hamn och utrikes kombitrafik via Öresund som har växt. Drygt hälften av alla containrar som kommer till Sverige anländer via Göteborgs hamn och hälften av dem fortsätter därifrån med tåg²⁷. Olika aktörer har satsat på kombitrafikupplägg. Bland annat har Göteborgs hamn byggt upp ett linjenät för kombitåg, det så kallade Railport Scandinavia, med dagliga avgångar till ett stort antal terminaler i Sverige och Norge. Green Cargo startade under hösten 2015 en pendel med kombitrafik mellan Stockholm och Skåne med fem avgångar i veckan.

En femtedel av järnvägens transportarbete utgörs av export och import utan omlastning. Den går via Öresundsbron, via färjor eller över landsgränsen mot Norge. Härtill kommer malmen som till stor del exporteras via Narvik. En stor del av inrikes kombitrafik går också till hamnar för omlastning och vidare transport med båt. Sammantaget ska över hälften av de varor som transporteras på järnväg till eller från utlandet. Exporten är större än importen²⁸.

5.3 FRAMTIDA GODSTRANSPORTER

Med de åtgärder och investeringar som ingår i Järnväg 2050, ges järnvägen de förutsättningar som krävs för att marknadens aktörer ska våga satsa på en utveckling av fordon, trafik och kringliggande infrastruktur och tjänster. Det i sin tur kommer att gynna transportköparna genom ökad flexibilitet och pålitlighet och totalt sett lägre transportkostnader. Sammantaget kommer efterfrågan på järnvägstransporter att öka. Erfarenhetsmässigt vet vi att satsningar inom järnvägen ger resultat och vi bedömer att transportarbetet på järnväg kan öka med 100 procent fram till år 2050. Det innebär att järnvägens andel av det totala transportarbetet kommer att öka från dagens 24 procent till 30 procent. **Se figur 7.**

När vi skattat visionens effekt har vi utgått från tidigare framtagna prognoser av Trafikverket och KTH för år 2030 och 2050²⁹. På totalnivå för samtliga transportslag (järnväg, sjöfart och lastbil) är prognoserna samstämmiga. Mellan 2015 och 2030 förväntas det långväga transportarbetet (mätt i tonkilometer) öka med cirka 30 procent och till år

23. Rundvirke är ett samlingsnamn för timmer (som är det råvaruslag som går till sågverk) och massaved (som går till produktion av massa för att sedan bli papper).

24. Person- och godstransporter 2014, 2030 och 2050. Bo-Lennart Nelldal KTH och Jakob Wajsman, Trv 2015

25. Person- och godstransporter 2014, 2030 och 2050. Bo-Lennart Nelldal KTH och Jakob Wajsman, Trv 2015

26. Person- och godstransporter 2014, 2030 och 2050. Bo-Lennart Nelldal KTH och Jakob Wajsman, Trv 2015

27. Källa: goteborgshamn.se

28. Person- och godstransporter 2014, 2030 och 2050. Bo-Lennart Nelldal KTH och Jakob Wajsman, Trv 2015

29. Godstransporter. Trafikverket 2012:119, Prognos för godstransporter, Trafikverket 2015:051, Person- och godstransporter 2014, 2030 och 2050. Bo-Lennart Nelldal KTH och Jakob Wajsman, Trv 2015

2050 med cirka 60 procent. Den enskilt starkaste drivkraften i utvecklingen antas vara den ekonomiska utvecklingen. Framförallt är det import och export som antas öka medan inrikes transporter förväntas vara oförändrade. Till de varugrupper som växer starkast hör järnmalm och skogsindustri-varor³⁰. De gör att störst godsvolymförändring väntas ske i övre Norrland³¹. Trafikverkets och KTH:s prognoser skiljer sig dock från varandra avseende utveckling per trafikslag.

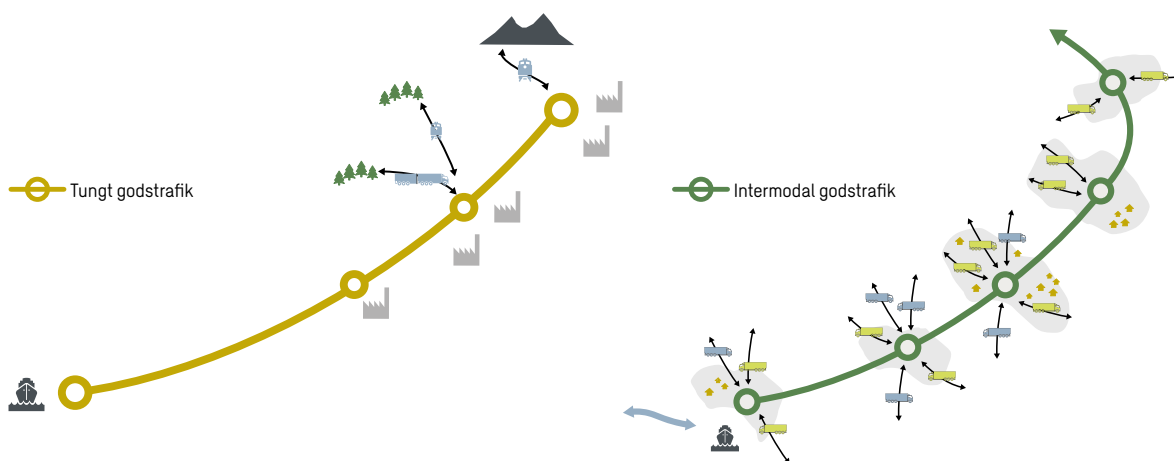
Enligt Trafikverkets prognos kommer marknadsandelarna för sjöfart och lastbil öka på medan järnvägens marknadsandel kommer att minska. Förklaringen till järnvägens långsammare utveckling ges i höjda banavgifter och kapacitetsproblem. En minskning av järnvägens marknadsandel kan dock ifrågasättas ur både efterfråge- och hållbarhetsper-

spektiv. Prognosen ska därför inte ses som utfallet av en genomtänkt strategi, utan bör istället ses som en varningsklocka för vad som kan ske om inga ytterligare åtgärder genomförs.

KTH redovisar två olika utvecklingsalternativ för järnvägen, basalternativet och kapacitetsalternativet. Båda alternativen visar hur en medveten satsning för att stärka järnvägen ger resultat. Till de viktigaste åtgärderna nämns kapacitetsförstärkning, förbättrad prestanda i järnvägsnätet (längre och tyngre tåg), internationella godskorridorer och en fortsatt avreglering av den europeiska järnvägsmarknaden. Alternativen visar på en utveckling av transportarbetet på järnväg på 96 procent respektive 184 procent fram till år 2050.

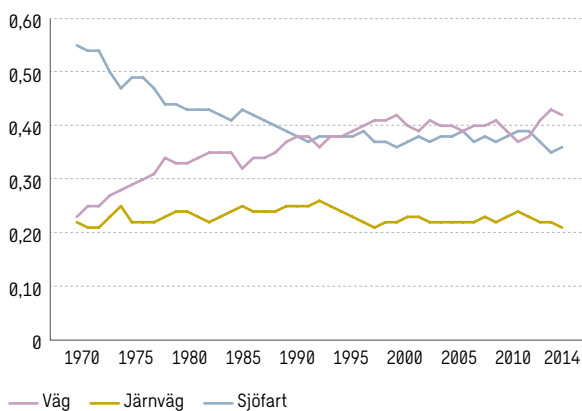
FIGUR 5

Illustrerat de tunga respektive intermodala trafikuppläggen på järnväg.



FIGUR 6

Visar procentuell andel av godstransportarbetet i Sverige mätt i tonkilometer. Källa Trafikanalys.



FIGUR 7

Med Järnväg 2050 kan godstransporterna på järnvägen att öka med 100 procent fram till 2050.



30. Prognos för godstransporter, Trafikverket 2015:051.
31. Ramböll 2014, Kapacitetsåtgärd – Norrbottenbanan

6. DAGENS JÄRNVÄG OCH DEN NATIONELLA PLANEN

6.1 UNDERHÅLLSSKULDEN

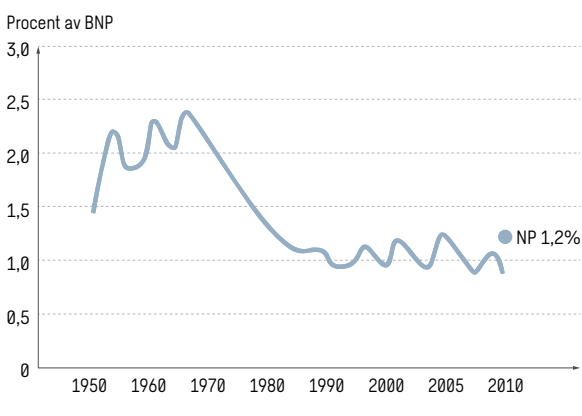
Tågtrafiken har ökat i snabb takt och trycket på järnvägen är idag högt, samtidigt som det finns en stor eftersläpning i underhållet. Det har resulterat i återkommande störningar i trafiken, införande av begränsningar av järnvägens funktionalitet och oplanerade avstängningar. Trafikverket saknar i dag en aggregerad bild över järnvägens tillstånd och hur den används. Det innebär även att det saknas en tydlig bild av underhållsbehovet³². I arbetet med kommande nationella plan uppskattar dock Trafikverket att kostnaden för att upprätthålla dagens funktionalitet samt eliminera eftersläpande underhåll till 83 miljarder³³ kronor utöver de anslag för drift och underhåll som redan finns i gällande nationella plan.

6.2 INFRASTRUKTURSKULDEN

Investeringarna i infrastruktur (för kommunikationer, det vill säga i huvudsak vägar och järnvägar) under de senaste 50 åren har mer än halverats i förhållande till BNP. Utvecklingen av transporter (resande och gods) har under samma period haft en motsatt kurva och följt BNP-utvecklingen. Det innebär att trycket på våra vägar och järnvägar succesivt har ökat. I dag kan vi se det genom tilltagande kapacitetsproblem i storstädernas vägnät och i stora delar av det nationella järnvägsnätet. Investeringarna i infrastruktur har inte motsvarat behovet och vi ser nu en infrastrukturskuld som snabbt växer³⁴. **Se figur 8.**

FIGUR 8

Visar hur investeringar i infrastruktur (enbart för kommunikationer), som del av BNP, utvecklats sedan 1950-talet. NP avser de årliga anslaget enligt nationella planen för åren 2014–2025.



Samtidigt talar mycket för en fortsatt stark ekonomisk utveckling. I regeringens vårproposition från våren 2015 finns en bedömning av finanspolitikens långsiktiga hållbarhet³⁵. Där framgår att de statliga finanserna ser bättre ut än på mycket länge och att Sveriges BNP kommer att fortsätta växa. Till år 2050 beräknas BNP öka med i snitt 2 procent per år. I fasta kostnader innebär det att landets BNP kommer att fördubblas (jämfört med 2010). Det innebär att efterfrågan på transporter kommer att öka. För att komma till rätta med infrastrukturskulderna måste därför det utrymme den ekonomiska utvecklingen ger användas till utbyggnader av infrastrukturen.

6.3 DEN NATIONELLA PLANEN FÖR TRANSPORTSYSTEMET 2014–2025

Nationella planen (2014–2025) innehåller en rad större åtgärder inom det nationella järnvägsnätet. I huvudsak syftar de till att stärka befintligt järnvägssystem genom kapacitetsutbyggnader och en omfattande satsning på ett nytt signalsystem (ERTMS). Planen ger förutsättningar för en utveckling av den regionala persontrafiken i storstadsområden (bland annat Citybanan i Stockholm, Västlänken i Göteborg och fyrspårsutbyggnaden mellan Malmö och Lund). Den innehåller också ett första steg i utbyggnaden av nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Nya spår, anpassade för höghastighetståg, ska byggas mellan Järna och Linköping (Ostlänken) samt mellan Mölnlycke och Bollebygd. Utbyggnaderna beräknas vara klara till 2028.

Nationella planen innehåller även flera satsningar för att möta godstrafikens behov, bland annat förbättrade anslutningar till terminaler och hamnar samt flera partiella dubbelspårsutbyggnader. Ur ett systemperspektiv har följande utbyggnader en avgörande betydelse för näringslivets godstransporter:

- Södra stambanan mellan Malmö och Lund, fyrspårsutbyggnad
- Godsstråket genom Bergslagen, dubbelspåret mellan Hallsberg och Degerön
- Hamnbanan i Göteborg, dubbelspår
- Väster om Väneren, sträckan Kil – Ställdalen kapacitetshöjande åtgärder³⁶

I övrigt saknas större utbyggnader för att möta framtida utveckling av tågtrafiken. Sannolikt kommer därför kapacitetssituationen i järnvägsnätet fortsatt vara ansträngd med överbelastade bandelar i samtliga nationella stråk. Särskilt känsliga är enkelspårsträckorna i övre Norrland (Vännäs – Boden – Kiruna – Narvik) där trafiken inte kan ledas om vid störningar. **Se figur 9.**

32. Koll på anläggningen. SOU 2015:42

33. Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018–2029. Trafikverket 2015:180

34. Infrastrukturskulderna, Svenskt Näringsliv 2013

35. PROP. 2014/15:100, kapitel 11. Bedömning av finanspolitikens långsiktiga hållbarhet. Finansdepartementet 2015.

36. Sträckan Kil – Ställdalen ingår inte i Nationella planen men hanteras som ett pågående projekt inom Trafikverkets verksamhetsplanering

6.4 SVERIGEFÖRHANDLINGEN OCH HÖGHASTIGHETSBANORNA

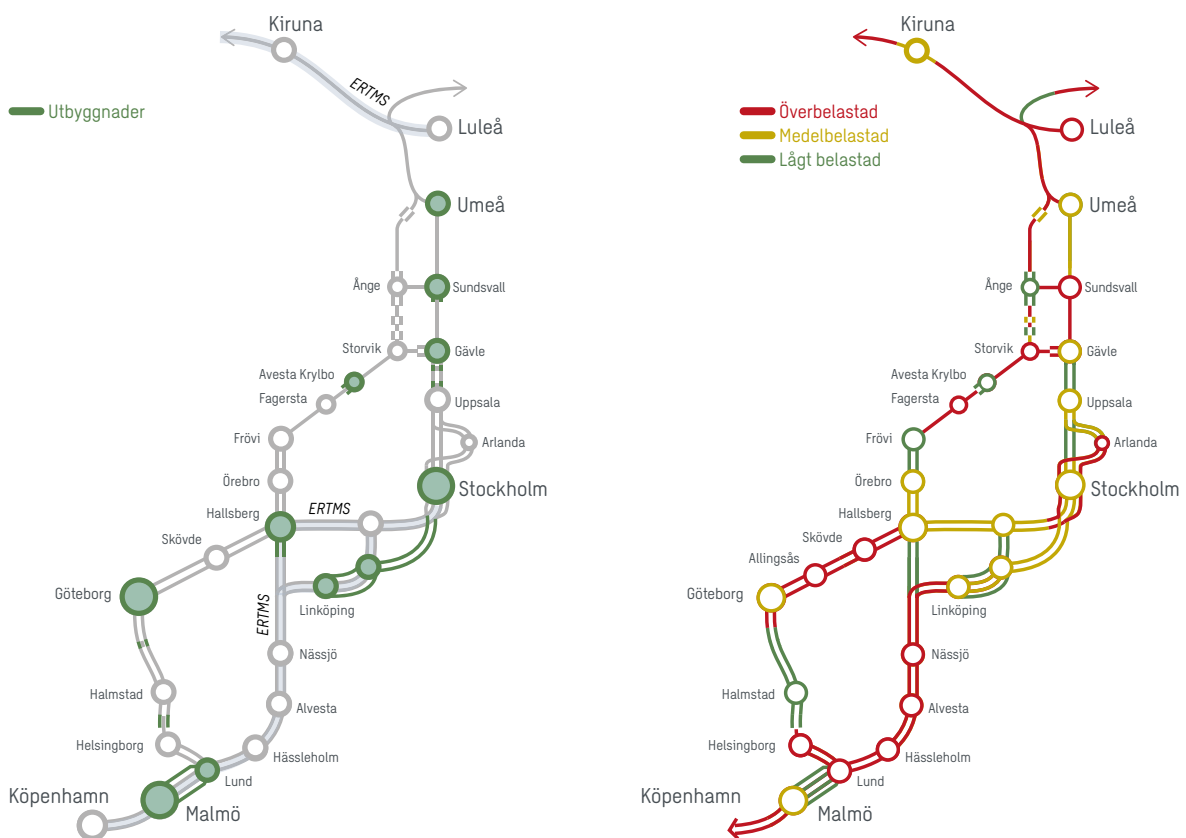
Sverigeförhandlingen har fått regeringens uppdrag att utreda och analysera ett förslag till genomförande och finansiering av en fullständig utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm – Göteborg/Malmö. Utbyggnaderna syftar till att stärka nationell och regional tillgänglighet genom att möjliggöra snabb och frekvent persontrafik i delvis nya stråk. De nya stambanorna ger en viss avlastning av Södra och Västra stambanan. Trafikverket bör i sitt fortsatta planeringsarbete tydliggöra hur denna

avlastning ska användas för att stärka näringslivets gods-transporter.

Det är viktigt att en utbyggnad av höghastighetsbanor inte sker på bekostnad av drift och underhåll i befintlig anläggning eller andra prioriterade utbyggnader. Sverige måste kunna göra både och: Effektivisera befintlig infrastruktur för ökad kapacitet och tillgänglighet och långsiktigt investera i ny. Höghastighetsbanor måste därför finansieras separat och i särskild ordning. Det gäller även finansieringen av räntekostnader vid en lånefinansiering.

FIGUR 9

Visar utbyggnader enligt nationella planen 2014–2025 i stråk med omfattande godstrafik och kapacitetsutnyttjande år 2030.



7. FYRSTEGSPRINCIPEN

Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt för planering inom transportsystemet som innebär att möjliga förbättringar ska prövas stegvis. Syftet är att finna den mest kostnads-

effektiva åtgärden. Varje steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter enligt nedan:

Steg 1. Tänk om.

Det första steget handlar om åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt

Steg 2. Optimera.

Det andra steget innebär åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur

Steg 3. Bygg om.

Det tredje steget avser begränsade ombyggnationer

Steg 4. Bygg nytt.

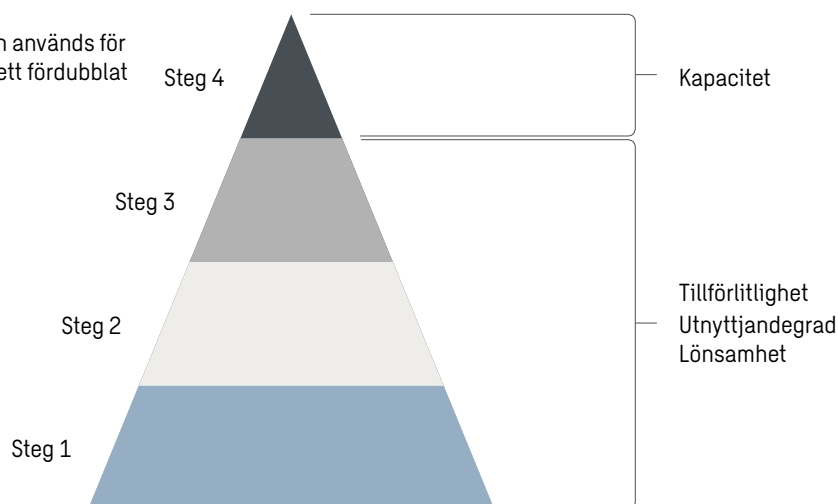
Det fjärde steget innefattar nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder

Järnväg 2050 utgår från fyrstegsprincipen. För att så snabbt som möjligt återställa tillförlitligheten till järnvägen och höja utnyttjandegraden föreslås, i ett tiopunktsprogram, åtgärder enligt steg 1, 2 och 3. För att långsiktigt nå målet

med visionen, ett fördubblat transportarbete på järnvägen fram till år 2050, krävs även större nyinvesteringar för att höja järnvägens kapacitet, det vill säga steg 4-åtgärder. **Se figur 10.**

FIGUR 10

Illustrerar hur fyrstegsprincipen används för att nå Järnväg 2050 vision om ett fördubblat transportarbete på järnvägen.



8. TIOPUNKTSLISTAN

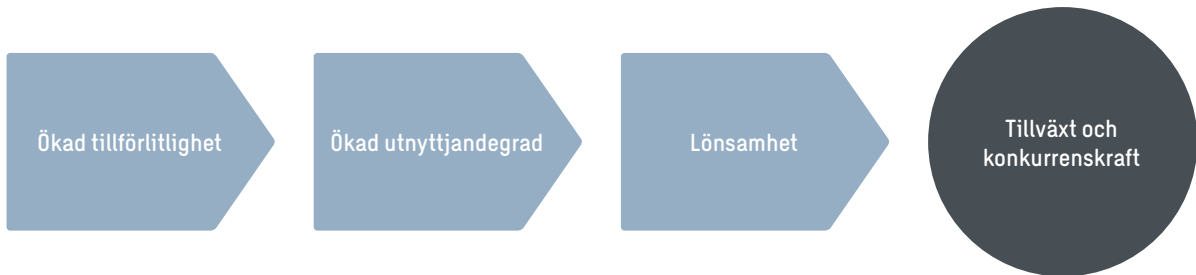
Åtgärder för att lösa de problem vi ser inom järnvägen idag, med bland annat bristande kvalitet, kan inte skjutas på framtiden. I Järnväg 2050 föreslår vi ett brett register av åtgärder för att snabbt höja järnvägens **tillförlitlighet** och öka dess **utnyttjandegrad**. Med åtgärderna ges operatörerna de förutsättningar som krävs för att skapa **lönsamhet** och därmed utrymme för återinvestering och utveckling av verksamheten. Med åtgärderna prioriteras även varuägarnas önskemål vilket leder till att deras förtroende för järnvägs-systemet återfås. Därmed ökar möjligheten till att de flyttar

över mer gods till järnvägen. Det är ett omfattande arbete som måste genomföras på kort tid. Ska det bli framgångsrikt krävs att ett långtgående samarbete etableras mellan myndighet, näringsliv och operatörer. **Se figur 11.**

Nedan beskrivs tio åtgärdsområden vilka vi ser som nödvändiga för att stärka järnvägens utveckling. Åtgärderna utgörs av steg 1-, 2- och 3-åtgärder enligt Trafikverkets fyrstegsprincip, det vill säga: "tänk om", "optimera" och "bygg om". Precisering av åtgärder i järnvägsanläggningen finns i Green Cargos publikation "Bygg framtiden"³⁷.

FIGUR 11

Visar det stegvisa arbete som krävs för att järnvägen ska kunna bidra till näringslivets tillväxt och konkurrenskraft.



FIGUR 12

Visar de åtgärdsområden som i ett kortare perspektiv krävs för att stärka järnvägens utveckling.

Åtgärder för ökad tillförlitlighet

1. Nationell underhållsstrategi
2. Nationell plan för näringslivets godstransporter
3. Översyn av bangårdar

Åtgärder för ökad utnyttjandegrad

4. Effektiv kapacitetsfördelning
5. Internationell järnvägstrafik
6. Samordnade transporter, horisontella samarbeten
7. Kapacitetsstarkare tåg
8. Anpassad kraftförsörjning
9. Lastplatser och industrispår

Åtgärd för ökad lönsamhet

10. Styrmedel

8.1 ÖKAD TILLFÖRLITLIGHET

Punkt 1. Nationell underhållsstrategi

Underhållet av järnvägen har under en lång tid varit eftersatt. Bristande kunskap om anläggningens skick och förståelse för hur den används³⁸ har resulterat i en snabbt växande underhållsskuld som i förlängningen leder till en nedmontering av järnvägsspår. Kvalitetsproblemen orsakar merkostnader för operatörer och näringsliv genom bland annat förseningar och störningar i trafiken. Åtgärd:

- Regeringen, genom främst Finansdepartementet men även Näringsdepartementet, måste säkerställa långsiktig stabil finansiering till underhåll så att en underhållsplan kan utgå från verkliga behov och inte kortsiktiga finansiella ramar
- Trafikverket bör upprätta en nationell underhållsstrategi och skyndsamt inleda arbetet med att säkerställa en lägsta nivå för järnvägen. Strategin ska syfta till att bibehålla dagens funktionalitet i järnvägssystemet, avhjälpa eftersläpande underhåll samt visa hur funktionaliteten långsiktigt ska säkerställas

Punkt 2. Nationell plan för näringslivets godstransporter
Mindre och riktade åtgärder (så kallade trimnings- eller marknadsåtgärder) ger ofta stor effekt. Det kan till exempel vara förlängning av mötesspår, signalåtgärder eller förbättrade bangårdar. Den här typen av åtgärder ingår inte i den nationella planen utan beslutas från år till år. För att skapa

37. Bygg framtiden. Green Cargo 2016
38. Koll på anläggningen. SOU 2015:42

både framförhållning och flexibilitet i genomförandet behövs tydligare förutsättningar. Åtgärd:

- Trafikverket bör med stöd av operatörerna upprätta en särskild nationell flerårig plan för trimnings- och marknadsåtgärder i syfte att öka tillförlitligheten för gods-transporter. Planen ska ha fokus på närtid
- För att säkerställa en snabb och effektivt genomförande bör i planen utpekade stråk (till exempel Vännäs – Boden längs Stambanan genom Norrland) få en särskild organisatorisk placering inom Trafikverket till exempel inom verksamhetsområde Stora projekt
- En särskild marknadspott bör upprättas där Trafikverket, i samverkan med näringsliv och operatörer, ges mandat att besluta om resurser till lönsamma marknadsdrivna anpassningar

Punkt 3. Översyn av bangårdar

Rangerbangårdarna såväl i Sverige som på kontinenten är av största betydelse för ett fungerande vagnslastsystem. På bangårdarna tas gods mot, vagnar sorteras och nya tåg kopplas samman. I Sverige har rangerbangårdarna eftersläpande reinvesteringsbehov liksom stora fortlöpande underhållsbehov. Prioriterade bangårdar är i första hand Hallsberg, Göteborg/Sävenäs och Malmö. Att vidmakthålla och åtgärda eftersatt underhåll och reinvestering för dagens 13 rangerbangårdar bedöms kräva cirka sex miljarder kronor under nästa planperiod³⁹. Samtidigt har nyttjandet och volymerna förändrats över tiden och nya godstågsaktörer tillkommit med andra behov. Åtgärder:

- Trafikverket bör tillsammans med operatörerna ta fram en åtgärdsstrategi. Rangerbangårdarna behöver sammantaget ses över (till antalet, lokalisering, funktion och konfiguration) för att möta morgondagens behov av effektiva transporter för näringslivet
- Regeringen, genom främst Finansdepartementet men även Näringsdepartementet, måste säkerställa finansiering för nödvändiga åtgärder inom kommande nationella plan

Punkt 4. Effektiv kapacitetsfördelning

Kapacitetsutnyttjandet i järnvägssystemet är under delar av dygnet högt, framförallt i storstadsregionerna samt på vissa tungt trafikerade enkelspårsträckor till exempel stambanan genom övre Norrland. I övriga delar av järnvägssystemet finns möjlighet att köra fler tåg och i större mån tillmötesgå specifika önskemål. I dag begränsas dock möjligheterna av administrativa hinder. Det avser bland annat de verktyg Trafikverket använder för att konstruera tidtabeller, rutiner för tilldelning av tåglägen samt regelverk för operativ drift. Sammantaget ger det ett stelbent arbetssätt där restkapacitet i systemet är svår att utnyttja.

Trafikverket har inlett arbetet med att se över processen

för tilldelning av kapacitet⁴⁰. Konkurrenten på spåren ökar dock i takt med att trafiken växer samtidigt som anspråk för tid att underhålla järnvägen ökar. Åtgärd:

- Trafikverket bör påskynda arbetet med översyn av processen för tilldelning av tåglägen. Enklare åtgärder bör omgående genomföras, till exempel effektivare nyttjande av tid i spår vid banarbete, succesiv kapacitetstilldelning samt motverka överbokning av tåglägen och banarbeten

Punkt 5. Internationell järnvägstrafik

Sverige ingår i TEN-T (transeuropeiska nätverket för transporter). I EU:s vitbok⁴¹ presenteras en färdplan för framtiden. I syfte att öka resursutnyttjandet inom transportsystemet samt kraftigt minska utsläppen av växthusgaser är målsättningen att 30 procent av vägtransporterna över 300 km ska flyttas över till järnväg och sjöfart till år 2030 och 50 procent till år 2050. Järnvägstransporterna till och från Europa utvecklas dock långsamt jämfört med lastbilstrafiken. En förklaring är att den europeiska marknadsöppningen för internationell godstrafik på järnväg inte genomförts fullt ut. Därtill skapar olika regelverk och tekniska krav ett omfattande och många gånger kostsamt arbete för operatörerna. Åtgärd:

- Regeringen bör arbeta för en ökad samordning av de skandinaviska ländernas (Sverige, Norge och Danmark) nationella planer för investeringar i infrastruktur
- Trafikverket bör arbeta för att anpassa det svenska järnvägsnätet till de riktlinjer som gäller för TEN-T och de mål för utveckling av järnvägstrafiken som preciserats i EU:s vitbok
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna så att nyttor även utanför Sveriges gränser kan inkluderas vid investeringar i Sverige

Punkt 6. Samordnade transporter, horisontella samarbeten

I dag är kunskap om transporter och godsflöden ofta begränsad till de enskilda aktörernas egna verksamheter, vilket gör att möjliga samordningsvinster går förlorade. Det finns därför starka skäl att ta ett samlat grepp om statistik och marknadsdata för godstransporter inom Sverige samt till och från utlandet. En ökad samordning mellan varuägare och transportföretag kommer att ge bättre transportekonomi och ur ett systemperspektiv effektivare nyttjande av infrastrukturen. Åtgärd:

- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att verka för horisontella samarbeten mellan godstrafikens olika aktörer. I det arbetet bör ingå att bygga upp och tillgängliggöra en nationell databas med marknadsdata och statistik för godstransporter. Databasen bör även tydliggöra godsflöden över nationsgränsen.

39. Trafikverket Projektbeskrivning; Systemanalys godsbangårdar, TRV arbetsdokument 2016
40. MPK (marknadsanpassad kapacitetstilldelning)

41. Vitbok. Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde. Europeiska kommissionen. 2011

Punkt 7. Kapacitetsstarkare tåg

Ur ett infrastrukturperspektiv innebär kapacitetsstarkare tåg, så kallad HCT⁴² (tyngre, längre och/eller bredare tåg) att infrastrukturen kan utnyttjas effektivare. Ur ett operatörs- och varuägarperspektiv innebär det att transportkostnaderna per enhet minskar. Trafikverket har på regeringens uppdrag särskilt studerat förutsättningarna för längre, tyngre och bredare godståg⁴³. Arbetet måste nu konkretiseras. Åtgärd:

- Trafikverket bör tydliggöra en samlad åtgärdsstrategi i syfte att möta efterfrågan på kapacitetsstarkare tåg. Strategin bör harmonisera med EU:s regelverk och mål och fastställa vilken standard som ska gälla för det svenska järnvägsnätet och dess bangårdar samt precisera när åtgärderna ska vara genomförda
- Regeringen bör i infrastrukturpropositionen peka ut åtgärder för längre och tyngre tåg som särskilt angelägna åtgärder, vilket skulle ge Trafikverket tydliga riktlinjer att utveckla bromstalstabeller⁴⁴ och åtgärda de flaskhalsar som behöver åtgärdas

Punkt 8. Anpassad kraftförsörjning

Idag finns begränsningar i kraftförsörjningssystemet som avgör hur mycket effekt ett godståg kan ta ut och därmed hur tunga godstågen kan vara. Utanför Malmbanan tillåts generellt 2 000–3 000 ton tunga tåg med dubbla lok. Moderna lok har en kapacitet på över 4 000 ton vid dubbla lok. Det innebär att loken har en överkapacitet som inte kan utnyttjas.

Vidare är cirka 10 procent av järnvägsanläggningen inte elektrifierad. En förbättrad elektrifiering innebär minskade kostnader för varuägare (och är således även en lönsamhetsåtgärd) och möjliggör därmed mer gods på järnvägen. Åtgärd:

- Trafikverket bör i ett första steg kartlägga vilken effekt som stöds på olika bansträckningar samt vilka tågvikter som tillåts. Ett andra steg blir att matcha kartläggningen mot marknadens efterfrågan. Där det finns behov av tunga tåg bör en plan för införande av moderna och starkare kraftförsörjningssystem tas fram
- Trafikverket bör inleda planeringen av en stegvis elektrifiering av de kvarvarande 10 procent av järnvägsanläggningen

Punkt 9. Lastplatser och industrispår m.m.

Godstrafiken på järnväg är idag beroende av lastplatser och industrispår i det så kallade kapillära nätet. Det kapillära nätet kan ses som en stödfunktion till huvudnätet och möjliggör tillgång till industrier, hamnar, sidobangårdar, produktionsanläggningar m.m. Nyttjandet av dessa spår kan variera från år till år och den allmänna trenden har under många år

varit att antalet tillgängliga spår minskat. Inte minst sedan formaliakraven och tillståndsavgifterna ökat från myndigheter de senare åren. Till skillnad från det statliga huvudnätet är nästan undantagslöst kommuner, industrier eller andra aktörer ägare av spåren. Åtgärd:

- Transportstyrelsen, eller annan myndighet, bör kartlägga industrispår samt tydliggöra skick, funktion och utnyttjande. Utifrån kartläggningen bör de statliga berörda myndigheterna tillsammans med infrastrukturägarna upprätta en plan för ett bevarande och utvecklande av de spår där efterfrågan bedöms finnas i framtiden. Data om tillgång och skick bör göras enkelt och samlat tillgängligt för järnvägsföretag och andra intressenter. Det bör övervägas om ekonomiska stödformer för kapillär järnvägsinfrastruktur kan införas i likhet med andra länder inom EU och i likhet med stöd som ges till enskilda vägar

8.2 LÖNSAMHET

Punkt 10. Styrmedel

Syftet med banavgifter är de ska täcka de marginalkostnader som uppstår för bland annat slitage på järnvägen. Idag täcker inte de banavgifter som tas ut från operatörerna de kostnader som uppstår för drift och underhåll. För att nå en full kostnadstäckning genomför Trafikverket en succesiv årlig höjning av banavgifterna under perioden 2010 till 2021. Idag (2015) betalar godsoperatörerna ungefär 500 miljoner kronor/år i banavgifter och fram till 2021 kommer avgifterna höjas med ytterligare 200 miljoner kronor/år. En avgörande kritik mot banavgifterna är att en brukaravgift måste relateras till värdet av den tjänst som levereras. Med de kvalitetsbrister järnvägen har idag är det därför inte rimligt att fortsätta höja banavgifterna.

Regeringen gav den 4 juni 2015 Trafikverket i uppdrag⁴⁵ att analysera och utreda förutsättningarna för att kompensera järnvägsföretagen genom en konkurrensutjämnande miljökompensation. Kompensationen avser den snedvridning i konkurrens som uppstår genom att konkurrerande trafikslag inte i motsvarande omfattning betalar för sina miljökostnader. Åtgärd:

- Banavgifterna bör frysas till dess att Trafikverket åtgärdar dagens eftersläpande underhåll och järnvägen åter kan leverera avsedd funktionalitet. Införandet av höjda banavgifter bör kopplas till genomförandet av en nationell underhållsstrategi
- Miljökompensationer bör införas och gälla till dess att likvärdig kostnadstäckning för miljöpåverkan råder mellan trafikslagen. Införandet av en miljökompensation ska inte ses som ett alternativ till frysa banavgifter

42. High capacity transport

43. Regeringsuppdrag. Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg. TRV 2015/30810 Trafikverket 2015-08-26

44. Bromstalstabeller visar lokförarna hur lång sträcka ett viss tåg behöver för att bromsa in. Stickans längd varierar bland annat beroende på tågets längd och tyngd.

45. Näringsdepartementet. N2015/4606/TS

9. UTBYGGNADER AV JÄRNVÄGEN

9.1 FÖRUTSÄTTNINGAR

För att nå visionens mål med ett fördubblat transportarbete på järnvägen fram till år 2050 förutsätts att steg 1–3-åtgärderna enligt 10-punktlista ovan är genomförda. Därtill krävs att järnvägens kapacitet byggs ut.

De åtgärder som beskrivs nedan är så kallade steg 4-åtgärder (det vill säga utbyggnader) enligt Trafikverkets fyrstegsprincip. Vår genomgång är begränsad till fyra prioriterade stråk där mer omfattande godsflöden återfinns. Andra steg 4-åtgärder utanför dessa stråk beskrivs i Green Cargos publikation "Bygg framtiden"⁴⁶.

Följande stråk ingår i Järnväg 2050:

- Göteborg – Hallsberg – Luleå
- Skåne – Hallsberg – Luleå
- Luleå – Kiruna – Narvik
- Skåne – Göteborg – Oslo

Åtgärderna i Järnväg 2050 syftar till att stärka järnvägens kapacitet och skapa robusta godskorridorer. Flera av de utbyggnader som ingår har utretts tidigare. I några fall saknas underlag, vi har då genomfört egna kapacitets- och kostnadsberäkningar. De utbyggnader vi föreslår längs stambanan genom Norrland och längs Malmbanan mellan Luleå och Kiruna är framtagna genom analyser med TVEM-modellen⁴⁷. I modellen har vi delat upp banorna i små segment och därefter beräknat vilka segment, eller utbyggnader, som krävs för att klara av en viss trafikering. **Se figur 13.**

FIGUR 13

Visar de större investeringar i Nationella planen (2014–25) samt i Järnväg 2050. Arbetet med utbyggnaderna förutsätter att 10-punktlistan med steg 1–3 åtgärder är genomförd.

Nationella planen 2014–2025

Särskilt prioriterade åtgärder

1. Dubbelspår till Göteborgs hamn
2. Södra stambanan Malmö–Lund
3. Hallsberg–Degerön
4. Väster om Väneren (pågående utanför plan)

Järnväg 2050

Utbyggnader färdigställda till 2025

5. Västra stambanan Hallsberg–Järna
6. Bergslagsbanan Borlänge–Falun
7. Ådalstriangeln

Utbyggnader färdigställda mellan 2026 och 2035

8. Norrbottenbanan Umeå–Luleå
9. Malmbanan Kiruna–Narvik
10. Ostkustbanan Gävle–Sundsvall–Härnösand
11. Godsstråket genom Berlagen, Frövi–Gävle
12. Stambanan genom Norrland, Storvik–Sundsvall
13. Västra stambanan Göteborg–Alingsås
14. Södra stambanan Lund–Hässleholm

Utbyggnader färdigställda mellan 2036 och 2045

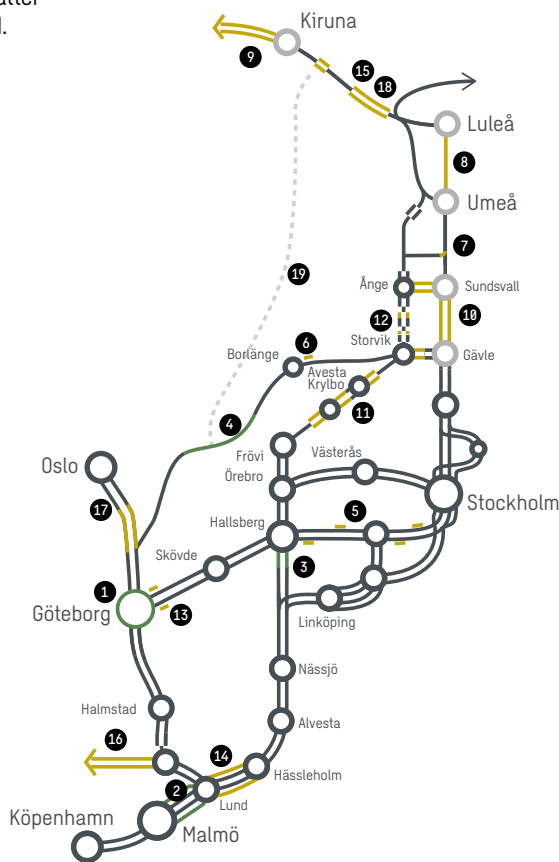
15. Malmbanan Kiruna–Luleå
16. HH-förbindelsen Helsingborg–Helsingör
17. Göteborg – Oslo

Utbyggnader färdigställda mellan 2045 och 2050

18. Malmbanan Kiruna–Luleå (utökad)

Objekt för alternativ finansiering

19. Inlandsbanan



46. Bygg framtiden. Green Cargo 2016

47. TVEM-modellen (Timetable Variant Evaluation Model) används för tidtabellsoptimering och kapacitetsanalys inom järnväg

9.2 NATIONELLA PLANEN FÄRDIGSTÄLLS

I Järnväg 2050 utgår vi från att de objekt som ingår i Nationella planen (2014–2025) färdigställs. Ur ett godsperspektiv är följande objekt av särskild vikt:

1. Södra stambanan mellan Malmö och Lund, fyrspårsutbyggnad
2. Godsstråket genom Bergslagen, dubbelspår mellan Hallsberg och Degerö färdigställs
3. Hamnbanan i Göteborg, dubbelspår
4. Väster om Väneren, sträckan Kil – Ställdalen kapacitetshöjande åtgärder⁴⁸

9.3 JÄRNVÄG 2050, PRIORITERADE ÅTGÄRDER FÄRDIGSTÄLLDA TILL ÅR 2025

Följande större utbyggnader antas vara färdigställda till år 2025:

5. Västra stambanan mellan Hallsberg och Järna kapacitetsförstärks med fyra mötesspår
6. Bergslagsbanan, Falun – Borlänge kapacitetsförstärks med dubbelspårsutbyggnad på cirka halva sträckan
7. Ådalstriangeln mellan Offersjön – Lökom binder ihop Botniabanan via Ådalsbanan med Norra stambanan genom övre Norrland. Spåret möjliggör effektivare trafikupplägg och skapar redundans med möjlighet till omledning vid driftstörningar. Utbyggnaden innebär att cirka 10 km nytt spår, inkl. bro över Ångermanälven byggs

9.4 JÄRNVÄG 2050, PRIORITERADE ÅTGÄRDER MELLAN ÅR 2026 OCH 2035

Följande större utbyggnader antas vara färdigställda mellan åren 2026 och 2035:

8. Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå byggs ut med en 27 mil enkelspårig järnväg. Utbyggnaden skapar kapacitet och robusthet. Med det nya spåret möjliggörs en långtgående separering av nord- och sydgående godstrafik. Regeringen har fattat beslut (utöver gällande nationella plan) om en byggstart för Norrbotniabanans första 10 kilometer mellan Umeå och Dova. Byggstart planeras till våren 2018
9. Malmbanan, byggs ut till dubbelspår på hela sträckan mellan Kiruna och Narvik. Dessutom förstärks kapaciteten på sträckan Kiruna – Luleå genom förlängning av befintliga mötesstationer
10. Ostkustbanan mellan Gävle, Sundsvall och Härnösand byggs ut till dubbelspår i delvis ny linjestreckning. Utbyggnaderna ger kraftigt ökad kapacitet, därtill kan transporttiderna kraftigt reduceras

11. Godsstråket genom Bergslagen, partiella dubbelspårsutbyggnader mellan Frövi och Gävle skapar tillsammans med dubbelspårsutbyggnaden av Ostkustbanan ett robust godsstråk från Norrlandskusten till Hallsberg
12. Stambanan genom Norrland rustas upp och byggs ut med partiella dubbelspår mellan Storvik och Sundsvall
13. Västra stambanan kapacitetsförstärks med fyrspårsutbyggnad mellan Göteborg – Alingsås på cirka halva sträckan. Sträckan är i dag tungt belastad. För godståg stärker utbygganden tillgängligheten till bland annat Göteborgs hamn
14. Södra stambanan fyrspårsutbyggnad mellan Lund och Hässleholm. Södra stambanan är idag hårt belastad vilket bland annat leder till stora kvalitetsproblem för både nationell och internationell person- och godstrafik

9.5 JÄRNVÄG 2050, PRIORITERADE ÅTGÄRDER MELLAN ÅR 2036 OCH 2045

Följande större utbyggnader antas vara färdigställda mellan åren 2036 och 2045:

15. Malmbanan mellan Luleå och Kiruna förstärks genom ytterligare partiella dubbelspårsutbyggnader
16. HH-förbindelsen (Helsingborg – Helsingör) är en ny fast förbindelse över Öresund för godstrafik och interregional persontrafik. Med HH-förbindelsen kan godstrafik till/från Västkustbanan och Södra stambanan ledas om och trycket på Öresundsbron och storstadsregionen Malmö/Köpenhamn minskas
17. Dubbelspårsutbyggnad mellan Göteborg och Oslo. Tillsammans med HH-förbindelsen möjliggör utbyggnaden även en omfattande överflyttning av gods från väg till järnväg. Göteborgs hamn kommer att stärkas i rollen som internationell och interkontinental nod och blir med utbyggnaden även en viktig hamn för Norge

9.6 JÄRNVÄG 2050, PRIORITERADE ÅTGÄRDER MELLAN ÅR 2046 OCH 2050

Följande större utbyggnader antas vara färdigställda mellan åren 2046 och 2050:

18. Malmbanan mellan Luleå och Kiruna, utbyggnader med partiella dubbelspår. Det möjliggör ytterligare malmtransporter och en fortsatt utveckling av den interregionala persontrafiken

48. Sträckan Kil – Ställdalen ingår inte i Nationella planen men hanteras som ett pågående projekt inom Trafikverkets verksamhetsplanering

10. KOSTNAD OCH FINANSIERING

Totalt för de större åtgärder som ingår i Järnväg 2050 – Näringslivets godstransporter uppgår investeringskostnaden till 122 miljarder kronor (se sammanställningen nedan). Jämnt fördelat över perioden 2018 till 2050 innebär det en årlig investeringsvolym på cirka 3,8 miljarder kronor. Undantaget Malmbanan kommer de sex största investeringarna som ingår i Järnväg 2050 att få stor betydelse för både gods- och persontrafik. Det är därför missvisande att redovisa hela kostnader under rubriken näringslivets godstransporter.

Kostnaderna för utbyggnader är hämtade från tidigare utredningar och uppräknade till 2014 års penningvärde. Där utredningar saknats har egna schablonberäkningar genomförts. Utbyggnaden av HH-förbindelsen, nya spår mellan Oslo-Göteborg och Malmbanan görs delvis utanför landets gränser. Kostnaderna för delsträckor utanför landsgränsen bedöms till cirka 20 miljarder kronor och har exkluderats ur sammanställningen. Underlagsmaterialet är av varierande detaljeringsgrad och det finns därför osäkerheter om bland annat val av kopplingspunkter till andra banor, bansträckningar och banstandard. Totalkostnaden för visionen ska därmed ses som en uppskattning.

Investeringar i det nationella transportsystemet är traditionellt ett statligt ansvarsområde, även om det finns exempel där medfinansiering från regioner, kommuner och privata aktörer har tillämpats. Det är dock tydligt att det under lång tid varit svårt att upprätthålla en stabil och tillräcklig investeringstakt. En alternativ finansieringsform är OPS (offentlig privat samverkan). Arlandabanan är ett exempel där OPS använts. Återbetalningen av det privata kapitalet sker genom brukaravgifter och trafikeringsrätter. Trafikverket bör utvärdera om det finns fler objekt som kan vara lämpliga. Upprustningen av Inlandsbanan kan vara ett sådant objekt. En upprustning av banan skulle skapa redundans för godstransporter i norra Sverige, avlasta befintlig stambana och möjliggöra kortare/snabbare transporter mellan till exempel Narvik och södra eller sydvästra Sverige. Tillsammans med befintliga "tvärbånar" från Inlandsbanan till Norrlandskusten kan skogsindustrin använda banan för rundvirkes-transporter till anläggningar vid kusten. Inlandsbanan ingår inte i kostnads-sammanställningen för utpekade objekt i Järnväg 2050. Se figur 14.



FIGUR 14

Visar investeringskostnader för utpekade objekt i Järnväg 2050. Kostnaderna ska ses som en uppskattning och avser 2014 års penningvärde.

Till 2025	Mdr	Källa
Västra stambanan Hallaberg–Järna kapacitetsförstärkning	0,5	Sweco, 2016
Ådalstriangeln	1	Sweco, 2016
Bergslagsbanan, Borlänge–Falun dubbelspårsutbyggnad	1	Sweco, 2017
Totalt till 2025	2,5	
2026–2035	Mdr	Källa
Norrbotniabanan Umeå–Luleå	24	Affärsplan Norrbotniabanan; Idéskisser till genomförandemodell och finansiering, Railize 2009
Malmбанana Kiruna–Narvik, dubbelspår	18,2	Åtgärdsval Kapacitetsåtgärder Malmбанana och Ofotbanan, Trafikverket m.fl., 2012
Ostkustbanan Gävle–Härnösand, dubbelspår	35,4	Affärsplan Nya Ostkustbanan, Ostkustbanan AB, 2009/2010
Godsstråket genom Bergslagen, Frövi–Gävle	4,2	Sweco, 2014
Stambanan genom Norrland Storvik–Sundsvall	9	Sweco, 2014
Västra stambanan, Göteborg–Alingsås kapacitetsförstärkning	3	Sweco, 2016
Södra stambanan, Lund–Hässleholm fyrspårsutbyggnad	10	Sweco, 2016
Totalt 2026–2035	103,8	
2036–2045	Mdr	Källa
Malmбанana Kiruna–Luleå mötesstationer	0,4	Sweco, 2014
HH-förbindelsen Helsingborg Helsingör	12	IBU-Øresund, 2010
Dubbelspår Göteborg–Oslo	20	Sweco, 2016
Totalt 2036–2045	32,4	
2046–2050	Mdr	Källa
Partiellt dubbelspår Luleå–Kiruna	3	Sweco, 2014
Totalt 2046–2050	3	
TOTALT KOSTNAD FÖR JÄRNVÄG 2050, MDR SEK	142	
Uppsaktade kostnader utanför landsgränsen		
Dubbelspår Kiruna–Narvik (Ofotbanan)	4	Sweco, 2016
HH-förbindelsen	6	Sweco, 2014
Dubbelspår Göteborg–Oslo	10	Sweco, 2016
	20	
TOTALT KOSTNAD MDR SEK (EXKL UTLANDSKOSTNADER)	122	

11. LITTERATURLISTA

Almega, Teknikföretagen m.fl. 2015

En rättvisare bild av industrin.

Europeiska kommissionen, Vitbok 2011

Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde.

Finansdepartementet 2015

PROP. 2014/15:100 , kapitel 11. Bedömning av finanspolitikens långsiktiga hållbarhet.

KTH och Trafikverket 2015

Person- och godstransporter 2014, 2030 och 2050.

Näringslivets transportråd 2016

Remissyttrande till Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018–2029.

Ramböll 2014

Kapacitetsåtgärd – Norrbotniabanan.

Skogsindustrin 2015.

Branschstatistik 2014.

SOU 2015:42

Koll på anläggningen.

SOU 2015:110

En annan tågordning – Bortom järnvägsknuten.

Svenskt Näringsliv 2012

Fem röster om godset.

Svenskt Näringsliv 2013

Infrastrukturskulden.

Trafikverket 2015

Rapport 2015:180. Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018–2029.

Trafikverket 2015

Rapport 2015:051. Prognos för godstransporter 2030.

Trafikverket 2015

Rapport TRV 2015/30810. Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg.

VINNOVA 2015

Företag i Tåg- och järnvägsbranschen i Sverige.

VTI 2012

Kartläggning av godstransporterna i Sverige.

