

Datum: 2026-01-29
Ert diarienumr: LI2025/02146

Mottagare:
Landsbygd- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar – SOU 2025:120

Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg

Sammanfattning

Green Cargo välkomnar regeringens ambition att stärka genomförandeförmågan i statliga infrastrukturinvesteringar. Svensk industri, klimatmålen och totalförsvaret är i ökande grad beroende av ett järnvägssystem som inte bara är väl planerat, utan som också kan byggas och vidmakthållas snabbt, sammanhållet och kostnadseffektivt.

Green Cargo delar utredningens bedömning att dagens organisering präglas av långa ledtider, fragmentering och bristande incitament för effektivt genomförande. Förslagen om ett statligt projektbolag med ansvar för större investeringsobjekt, samt möjligheten att använda alternativa genomförande- och finansieringsformer, har potential att bidra till kortare genomförandetider och bättre nyttorealisering.

Samtidigt vill Green Cargo understryka att snabbare investeringar i strategiska flaskhalsar och stråk också är en förutsättning för ett mer effektivt och kostnadseffektivt underhåll, ökad robusthet i transportsystemet samt stärkt konkurrenskraft för svensk industri och funktion för totalförsvaret.

Huvudkontor Stockholm

Postadress
Green Cargo AB
Box 6171
102 33 Stockholm

Besöksadress
Hälsingegatan 49, Stockholm

Telefon
010-455 40 00

E-post
info@greencargo.com

Webbplats
www.greencargo.com

Organisationsnummer
556119-6436

Green Cargos utgångspunkter

Green Cargo är Sveriges ledande godstrafikföretag på järnväg och trafikerar stora delar av det svenska järnvägsnätet. Vår verksamhet är helt beroende av att infrastrukturen levererar tillförlitlighet, kapacitet och förutsägbarhet.

Godstrafiken på järnväg är i grunden stråkbaserad. Störningar, kapacitetsbrister eller utdragna arbeten i enskilda flaskhalsar får därför systemeffekter långt bortom den aktuella platsen. Detta gäller i synnerhet i ett nät med begränsad redundans och högt kapacitetsutnyttjande.

Green Cargo ser därför ett egenvärde i att infrastruktur byggs snabbt: ju tidigare en åtgärd tas i bruk, desto större blir den samhällsekonomiska och systemmässiga nyttan. Erfarenheter från både Sverige och andra länder visar att detta är möjligt när ansvar, mandat och genomförande hålls samman.

Synpunkter på utredningens huvudförslag

Ett statligt projektbolag för större investeringsobjekt

Green Cargo ser positivt på förslaget att inrätta ett statligt ägt bolag med uppdrag att genomföra större väg- och järnvägsprojekt fristående från Trafikverkets linjeorganisation.

För järnvägen är detta särskilt relevant eftersom:

- stora stråk ofta delas upp i många delprojekt med separata beslut och långa pauser,
- tidiga val av lösningar riskerar att låsas innan effektiviseringsvinster kan realiseras,
- fragmentering försvårar såväl snabb utbyggnad som långsiktig systemoptimering.

Ett projektbolag med tydligt mandat att arbeta stråkvís, med ansvar från tidigt skede till färdig anläggning, kan skapa förutsättningar för både kortare ledtider och bättre kostnadskontroll.

Green Cargo vill särskilt betona att flaskhalsutbyggnader och sammanhängande stråk bör prioriteras, då dessa ofta ger mycket stora systemeffekter till relativt begränsad kostnad på kortare tid.

Alternativa genomförande- och finansieringsformer

Green Cargo delar utredningens bedömning att alternativa genomförandeformer, inklusive OPS-lösningar, kan vara ett verktyg för att:

- tidigarelägga investeringar,
- öka kostnadsmedvetenheten över livscykeln,
- skapa bättre drivkrafter för effektivt genomförande.

Det är dock avgörande att:

- staten även fortsättningsvis äger infrastrukturen och råder över kapacitetstilldelning och trafikledning,

Huvudkontor Solna

Postadress
Green Cargo AB
Box 39
171 11 Solna

Besöksadress
Svetsarvägen 10, Solna

Telefon
010-455 40 00

E-post
info@greencargo.com

Webbplats
www.greencargo.com

Organisationsnummer
556119-6436

- eventuella finansieringslösningar inte leder till höjda avgifter för trafiken som försämrar järnvägens konkurrenskraft,
- fokus ligger på genomförandeförmåga snarare än finansiering som mål i sig.

För Green Cargo är det särskilt angeläget att investeringar som stärker robusthet, redundans och omledningsförmåga inte belastar trafiken genom ökade banavgifter, då dessa nyttor i huvudsak är system- och samhällsnyttor.

Kopplingen mellan investeringar, underhåll och avgifter

Green Cargo vill understryka sambandet mellan:

- hur effektivt infrastrukturen byggs och vidmakthålls,
- hur stora störningar och kostnader som uppstår i trafiken,
- och hur avgiftsnivåer motiveras och upplevs av användarna.

Snabbt färdigställda flaskhalsutbyggnader och ökad redundans:

- förbättrar möjligheterna till omledning vid banarbeten,
- möjliggör längre och mer sammanhållna avstängningar,
- bidrar därmed till att möjliggöra ett mer kostnadseffektivt och industriellt underhåll.

Ett viktigt medskick är därför att reformer av investeringsgenomförandet bör kombineras med åtgärder som stärker effektiviteten i infrastrukturförvaltningen i drift, exempelvis genom organisatorisk renodling och tydligare ansvarsfördelning. Annars finns en risk att brister i effektivitet i slutänden övervältras på trafiken via avgifter.

Totalförsvarets behov och samhällsekonomiska bedömningar

Green Cargo vill särskilt lyfta totalförsvarsperspektivet i relation till utredningens förslag.

De samhällsekonomiska kalkyler som används i transportplaneringen är utvecklade för att optimera transportsystemet under normala förhållanden. När infrastruktur ska planeras för att möta totalförsvarets behov är dessa bedömningar i många fall otillräckliga och i vissa avseenden direkt missvisande.

Kalkylerna saknar förmåga att värdera:

- strategisk redundans,
- försörjningsberedskap,
- systemnytta som uppstår först i kris och höjd beredskap.

Som beslutsunderlag för totalförsvarsrelaterade investeringar har de därför begränsad relevans.

Green Cargo ser därför positivt på organisatoriska lösningar som möjliggör snabbare beslut och

Huvudkontor Solna

Postadress
Green Cargo AB
Box 39
171 11 Solna

Besöksadress
Svetsarvägen 10, Solna

Telefon
010-455 40 00

E-post
info@greencargo.com

Webbplats
www.greencargo.com

Organisationsnummer
556119-6436

genomförande av strategiskt motiverade objekt, även när traditionella kalkyler inte fullt ut fångar nyttan.

Avslutande synpunkter

Green Cargo tillstyrker utredningens inriktning mot effektivare organisering och genomförande av statlig infrastruktur. Vi ser förslagen som ett viktigt första steg för att:

- korta ledtider,
- öka nyttan av gjorda investeringar,
- stärka järnvägens funktion för industri, klimat och totalförsvar.

För att reformen ska få full effekt vill Green Cargo särskilt betona behovet av:

- fokus på sammanhängande stråk och flaskhalsar,
- snabbare genomförande som ett egenvärde,
- koppling mellan investeringar, underhåll och avgiftsnivåer,
- anpassade beslutsunderlag för totalförsvarsrelaterade investeringar.

Green Cargo bifogar till detta remissvar även de bilagor som fogades till bolagets remissyttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Bilagorna belyser dels metodik för att identifiera och värdera kapacitetsbrister och investeringsalternativ i järnvägssystemet, dels frågan om banavgifter och risken för att bristande effektivitet i infrastrukturförvaltningens organisering och genomförande överförs till trafiken genom avgifter. Green Cargo bedömer att båda dessa perspektiv har direkt relevans även för förevarande utredning, särskilt i relation till förslagen om ett statligt projektbolag och alternativa genomförandeformer.

Green Cargo ser fram emot att bidra vidare i det fortsatta arbetet.

Kontaktperson:

Stephan Ray

Chef Kommunikation & Samhällskontakter

Green Cargo

stephan.ray@greencargo.com

Huvudkontor Solna

Postadress
Green Cargo AB
Box 39
171 11 Solna

Besöksadress
Svetsarvägen 10, Solna

Telefon
010-455 40 00

E-post
info@greencargo.com

Webbplats
www.greencargo.com

Organisationsnummer
556119-6436

Bilaga 1: Att finna och utvärdera investeringsalternativ

Järnvägen är ett system med många inneboende beroenden. Dessa beroenden leder ofta till "friktion" mellan olika tåg som trafikerar samma sträcka genom tåglägeskonflikter.

Dessa löses med fördröjningstid i tidtabellen (engelska: scheduled delay), vilket sänker medelhastigheten för tågen, konsumerar kapacitet och ökar störningskänsligheten. Fenomenet är särskilt uttalat på de hårdast trafikerade sträckorna och utgör en tydlig indikator på att kapacitetshöjande investeringar kan vara lönsamma just här.

Att räkna fram systemeffekten av alternativa åtgärder i järnvägsinfrastrukturen är generellt sett svårt. Samtidigt är mängden möjliga åtgärder och kombinationer av åtgärder i det närmaste oändligt. En systematisk och objektiv investeringsplanering kräver likafullt att många alternativ utvärderas och jämförs.

Därför har Green Cargo tagit initiativ till ett alternativt sätt att söka och värdera möjliga järnvägsinvesteringar:

1. Identifiera befintliga brister, det vill säga sträckor med:
 - Många tåg
 - Många konflikter mellan sökta tåglägen
 - Stor andel belagd tid, det vill säga begränsade möjligheter att lösa ut tåglägeskonflikterna utan stora tidstillägg för tågen
2. Lista möjliga åtgärder och kombinationer av dessa. Det kan typiskt handla om 1 000 – 100 000 åtgärds kombinationer per stråk
3. Skatta effekten av varje åtgärd och åtgärds kombination:
 - Kapacitetsökning (antal tåg)
 - Res- och transporttidsminskningar (minskning av fördröjningstiden)
 - Ökning av tillförlitligheten

Det första steget är i princip redan genomfört i och med arbetet med remissvaret till den nationella planen. Metodiken har använts för att finna de största bristerna och både metod och resultat beskrivs närmare i remissvarets huvudtext.

I de kommande stegen avser vi att gå vidare med att lista möjliga åtgärder och beräkna effekten av dessa. På så sätt fås ett brett beslutsunderlag och viktiga input till kommande utredningssteg.

Metodiken är också en bra förberedelse inför kommande tågplanearbete enligt TTR-processen där tåglägen ska förplaneras. Genom ett systematiskt sökande efter attraktiva tidtabellsstrukturer skapas kunskap som är värdefull även här.

Huvudkontor Solna

Postadress
Green Cargo AB
Box 39
171 11 Solna

Besöksadress
Svetsarvägen 10, Solna

Telefon
010-455 40 00

E-post
info@greencargo.com

Webbplats
www.greencargo.com

Organisationsnummer
556119-6436

Bilaga 2 PM

Banavgifter, marginalkostnad och järnvägens konkurrenskraft – en samlad analys

1. Inledning

Detta PM utgör bilaga till remissvar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen. PM:et analyserar sambandet mellan kostnadsutvecklingen för drift och underhåll av järnvägen, Trafikverkets tillämpning av marginalkostnadsprincipen för banavgifter och konsekvenserna för godstrafiken.

I Trafikverkets planförslag behandlas ökade underhållskostnader i huvudsak som givna förutsättningar. PM:et problematiserar denna utgångspunkt och belyser i vilken utsträckning kostnadsutvecklingen kan relateras till trafikens faktiska utveckling respektive till frågor om effektivitet, styrning och genomförandeförmåga inom infrastrukturförvaltningen.

PM:et syftar därmed till att tydliggöra varför utvecklingen av banavgifterna inte kan förstås enbart som en följd av EU-regelverk, utan i hög grad påverkas av nationella val rörande kostnadsbas, produktivitet och riskfördelning, med betydande konsekvenser för godstrafiken, industrin och svensk konkurrenskraft.

2. Marginalkostnadsprincipen – vad den innebär och vad den inte innebär

Enligt SERA-direktivet (2012/34/EU) ska banavgifter som huvudregel motsvara den kostnad som är direkt orsakad av framförandet av ett tåg. Direktivet anger dock inte någon prisnivå i absoluta tal. Det reglerar vad avgiften ska motsvara, inte hur hög den ska vara.

Detta innebär att:

- marginalkostnadsprincipen inte kräver stigande avgifter,
- direktivet inte förutsätter att all kostnadsutveckling hos infrastrukturförvaltaren är relevant för avgiftsuttaget,
- kostnader som inte är direkt trafikorsakade inte ska belasta trafiken.

Det bör i detta sammanhang även noteras att marginalkostnadsprincipen är reglerad i svensk rätt genom järnvägslagen, som genomför EU:s SERA-direktiv. Liksom i EU-rätten anger järnvägslagen principen för avgiftssättning, men föreskriver inte någon viss avgiftsnivå. Hur hög den beräknade marginalkostnaden blir är därmed i grunden ett nationellt ansvar, beroende av hur kostnadsbasen definieras, avgränsas och analyseras.

3. Trafikverkets tillämpning – kostnadsutvecklingen behandlas som given

I Trafikverkets översyn av banavgifterna behandlas kostnadsutvecklingen för drift och underhåll som ett givet faktum snarare än som ett analysobjekt. Utgångspunkten är de bokförda kostnaderna, vilka därefter klassificeras i trafikberoende och icke trafikberoende delar.

Huvudkontor Solna

Postadress
Green Cargo AB
Box 39
171 11 Solna

Besöksadress
Svetsarvägen 10, Solna

Telefon
010-455 40 00

E-post
info@greencargo.com

Webbplats
www.greencargo.com

Organisationsnummer
556119-6436

Detta innebär att:

- kostnadsnivån i sig inte prövas,
- frågor om produktivitet och effektivitet inte analyseras inom ramen för avgiftsoversynen,
- en stigande kostnadsbas automatiskt leder till högre beräknad marginalkostnad.

Modellen saknar därmed en mekanism för att fånga om kostnadsökningar delvis beror på interna strukturella problem snarare än på trafikens faktiska slitage.

4. Ineffektivitet och produktivitet – den uteblivna analysen

Samtidigt har både Riksrevisionen, Trafikanalys och interna granskningar vid upprepade tillfällen pekat på brister i Trafikverkets kostnadskontroll, styrning och produktivitet, särskilt inom järnvägsunderhållet.

Dessa iakttagelser kopplas inte till banavgiftsfrågan. Ineffektivitet behandlas inte som en möjlig bidragande orsak till kostnadsutvecklingen, trots att samma kostnadsutveckling används som grund för avgiftshöjningar.

Konsekvensen blir att kostnader som inte är direkt orsakade av ett ytterligare tågs framförande riskerar att inkluderas i marginalkostnadsberäkningen, i strid med direktivets logik.

4a. Intäktsstabilisering som systemeffekt i avgiftsmodellen

En genomgång av utvecklingen över tid visar att Trafikverkets intäkter från banavgifter ofta motsvarar en relativt stabil andel av de totala kostnaderna för drift och underhåll av järnvägen, i storleksordningen omkring 20 procent. Detta mönster består trots att godstrafikens volymer under samma period varit stabila eller i vissa fall minskat, samtidigt som underhållskostnaderna fortsatt att öka.

Ett avgiftssystem som strikt speglar trafikorsakad marginalkostnad skulle förväntas ge intäkter som följer trafikvolymerna närmare. Att intäkterna i stället tenderar att stabiliseras som andel av kostnadsbasen indikerar att avgiftsmodellen i praktiken riskerar att få en intäktsstabiliserande funktion. När trafiken minskar och kostnaderna består eller ökar, stiger den beräknade kostnaden per tågkilometer, vilket i sin tur leder till högre avgifter per enhet trafik.

Detta innebär en självförstärkande mekanism där minskad trafik kan leda till högre avgifter, snarare än tvärtom. En sådan systemeffekt är problematisk ur både samhällsekonomiskt och transportpolitiskt perspektiv, särskilt för godstrafiken, eftersom den riskerar att ytterligare försvaga järnvägens konkurrenskraft utan att detta kan härledas till ökat slitage eller högre trafikpåverkan.

Huvudkontor Solna

Postadress
Green Cargo AB
Box 39
171 11 Solna

Besöksadress
Svetsarvägen 10, Solna

Telefon
010-455 40 00

E-post
info@greencargo.com

Webbplats
www.greencargo.com

Organisationsnummer
556119-6436

4b. Regeringens styrsignaler – indikation på bristande leveransförmåga

Regeringens uppdrag till Trafikverket att redovisa åtgärder för att stärka järnvägsunderhållet bör ses mot bakgrund av återkommande problem med kostnadsutveckling, produktivitet och leverans kvalitet i järnvägssystemet. Att regeringen valt att ge ett särskilt uppdrag på detta område indikerar att den ordinarie styrningen och uppföljningen inte bedömts vara tillräcklig för att säkerställa en effektiv och ändamålsenlig förvaltning av järnvägsinfrastrukturen.

Det är i sammanhanget väsentligt att regeringsuppdraget fokuserar på Trafikverkets interna arbetssätt, planering och genomförandeförmåga, snarare än på trafikens omfattning eller efterfrågeutveckling. Detta innebär att regeringen implicit identifierar strukturella brister i infrastrukturförvaltningen, snarare än ett problem som kan hänföras till ökat slitage eller fler tåg.

Mot denna bakgrund framstår det som problematiskt att samma kostnadsutveckling som regeringen ansett kräva särskild styrning och uppföljning samtidigt används som grund för att motivera högre banavgifter enligt marginalkostnadsprincipen. Om kostnadsökningarna delvis är ett uttryck för bristande effektivitet och genomförandeförmåga är det inte samhällsekonomiskt rimligt att dessa kostnader fullt ut förs vidare till järnvägsföretag och transportköpare.

4c. Statlig utredning om organisering och genomförande

Den statliga utredningen *Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg* (SOU 2025:120) bekräftar att de utmaningar som präglar järnvägssystemet i dag inte enbart kan förklaras av historisk underfinansiering. Utredningen pekar i stället på brister i organisering, styrning och genomförandeförmåga som centrala förklaringar till kostnadsutveckling och begränsad måluppfyllelse, trots ökade ekonomiska ramar.

Utredningen framhåller särskilt att kopplingen mellan planering, beställning och faktiskt genomförande är svag, samt att staten har begränsade möjligheter att följa upp produktivitet och kostnadseffektivitet i genomförandet. Detta innebär att kostnader tenderar att behandlas som givna snarare än som påverkbara genom förändrade arbetssätt och styrmodeller.

Dessa iakttagelser är direkt relevanta för frågan om banavgifter. Om kostnadsutvecklingen delvis är ett resultat av strukturella brister i organisering och genomförande, är det problematiskt att utan vidare använda denna kostnadsnivå som grund för marginalkostnadsberäkningar och avgiftsuttag. Utredningen förstärker därmed behovet av att pröva kostnadsbasen kritiskt innan ökade kostnader förs vidare till användarna av järnvägssystemet.

5. Transportstyrelsens föreläggande – vad det faktiskt innebär

Transportstyrelsens föreläggande (TSJ 2018-5787) används ofta som stöd för påståendet att Trafikverket är tvingat att höja banavgifterna av EU-rättsliga skäl.

Huvudkontor Solna

Postadress
Green Cargo AB
Box 39
171 11 Solna

Besöksadress
Svetsarvägen 10, Solna

Telefon
010-455 40 00

E-post
info@greencargo.com

Webbplats
www.greencargo.com

Organisationsnummer
556119-6436

En närmare analys visar dock att föreläggandet:

- inte anger någon avgiftsnivå,
- inte prövar Trafikverkets kostnadsnivåer,
- inte gör någon bedömning av effektivitet eller produktivitet.

Föreläggandet kräver endast att spåravgiften inte understiger korrekt beräknad marginalkostnad. Det säger inget om hur hög denna marginalkostnad måste vara i absoluta tal, och det utesluter inte att ineffektivitet exkluderas från kostnadsbasen.

6. Godstrafiken – effektiviserad men hårdare belastad

Underlag från Trafikverket och Trafikanalys visar att antalet godståg legat relativt konstant under lång tid, samtidigt som transporterat tonnage ökat genom längre och tyngre tåg. Godstrafiken har därmed redan genomfört omfattande effektiviseringar.

Trots detta har:

- punktlighet och leveransförmåga försämrats,
- kostnader för omledningar, banarbeten och systemstörningar ökat,
- risker i allt högre grad vältrats över på järnvägsföretag och deras kunder.

Banavgifterna utgör endast en del av den totala kostnadsbilden, men fungerar som en tydlig och direkt kostnadsdrivare för industrins logistik.

7. Systemskiten och ytterligare kostnadsöverbältring

Införandet av ERTMS och på sikt FRMCS är statliga teknikval som syftar till att modernisera järnvägen. Trafikverkets egna analyser visar dock att dessa systemskiten innebär att kostnader flyttas från infrastrukturen till fordonen.

Detta reducerar infrastrukturförvaltarens kostnader men ökar marknadens investerings- och riskexponering. Dessa systemkostnader beaktas inte i marginalkostnadsdiskussionen, trots att de är en direkt följd av hur järnvägssystemet organiseras nationellt.

8. Industriperspektivet och samhällsekonomiska konsekvenser

Rapporter inom ramen för Omtag svensk järnväg, liksom bredare industripolitiska analyser, visar att järnvägens funktion är en grundläggande förutsättning för svensk tillväxt, export och industriell omställning.

När banavgifter och övriga järnvägs kostnader ökar utan motsvarande förbättring i funktion:

- försämrar industrins konkurrenskraft,
- påverkas investeringsviljan negativt,
- riskerar staten att motverka sina egna tillväxt- och klimatpolitiska mål.

Huvudkontor Solna

Postadress
Green Cargo AB
Box 39
171 11 Solna

Besöksadress
Svetsarvägen 10, Solna

Telefon
010-455 40 00

E-post
info@greencargo.com

Webbplats
www.greencargo.com

Organisationsnummer
556119-6436

9. Samlad slutsats

Marginalkostnadsprincipen är i sig inte fel, men den nuvarande tillämpningen innebär att kostnadsutvecklingen i järnvägssystemet i stor utsträckning accepteras som given och förs vidare till trafiken. EU-rätten kräver inte detta. Det finns ett tydligt nationellt handlingsutrymme att avgränsa kostnadsbasen till direkt trafikorsakade kostnader, beakta effektivitet och produktivitet samt utforma banavgifter som inte motverkar järnvägens konkurrenskraft.

Genomgången visar att utvecklingen av banavgifter inte kan bedömas isolerat från Trafikverkets kostnadsutveckling, styrning och genomförandeförmåga. I Trafikverkets förslag till nationell plan behandlas ökade kostnader för drift och underhåll i huvudsak som givna förutsättningar, utan en samlad analys av konsekvenserna för avgiftssystemet och godstrafikens förutsättningar.

Mot bakgrund av godstrafikens betydelse för svensk industri, export och försörjningsberedskap är detta en väsentlig brist i planunderlaget. För att uppnå planens mål om konkurrenskraft, effektiv resursanvändning och hållbara transporter behöver sambandet mellan kostnadsutveckling, effektivitet och avgiftssättning tydligare belysas i det fortsatta planarbetet. Detta PM är avsett att utgöra ett kompletterande underlag i denna del.

Referenser och källor

1. Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet), särskilt artikel 31.3.
2. Transportstyrelsen, Föreläggande till Trafikverket om spåravgifter, TSJ 2018-5787.
3. Trafikverket, *Översyn av banavgifter, Strategi för banavgifter*.
4. Trafikverket, *Årsredovisningar* samt redovisning av drift- och underhållskostnader för järnväg, olika år.
5. Trafikanalys, *Har Sverige höga eller låga banavgifter?*
6. Trafikanalys, *Järnvägstransporter – officiell statistik*, tidsserier för tågkilometer och tonkilometer.
7. Trafikanalys, *Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll*.
8. Regeringskansliet, *Uppdrag att redovisa åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet LI2023/03037*
9. Trafikanalys, *Framtidens marknad för godstrafik på järnväg*.
10. Riksrevisionen, *Underhåll av järnvägar* (RiR 2020:17) samt efterföljande uppföljningar av Trafikverkets kostnadskontroll.
11. Trafikverket, Revisionsrapport Järnvägens signalsystem TRV 2025/3880
12. Europeiska järnvägsbyrån (ERA), *FRMCS – Future Railway Mobile Communication System*.
13. Omtag svensk järnväg, *Klart spår för ökad tillväxt samt Industribroms eller industrilyft?*
14. SOU 2025:120, *Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg*.

Huvudkontor Solna

Postadress
Green Cargo AB
Box 39
171 11 Solna

Besöksadress
Svetsarvägen 10, Solna

Telefon
010-455 40 00

E-post
info@greencargo.com

Webbplats
www.greencargo.com

Organisationsnummer
556119-6436