

Diskussionsunderlag samhällsekonomiska kalkyler



Projekt Partnerskap Bergslagsbanan erhåller finansiering från:

En investering för framtiden



Beställare: Erik Bransell

Tel: 0243-24 80 50

Mobil: 070-229 16 88

E-post: erik.bransell@fbregionen.se

Förord

I arbetet med att ta fram långsiktiga investeringsplaner används främst samhällsekonomiska objektskalkyler för att motivera investeringar som ska ingå i den nationella transportplanen. Objektskalkyler belyser punktinvesteringar och tar inte hänsyn till stråktänk vare sig det gäller val av transportstråk, möjlighet att höja banans kapacitet och därmed kunna köra fler tåg på banan, möjligheten att kunna köra tyngre tåg etc. Det finns en risk vid användandet av objektskalkyler för suboptimeringar där effekterna av satsade medel inte alltid till fullo faller ut.

Frågan om hur de samhällsekonomiska analyserna ska utföras är aktuell. Den 12 maj 2010 gav regeringen i uppdrag till Trafikverket att redovisa hur de arbetar med utveckling och förvaltning av metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet. Regeringen markerade att de samhällsekonomiska utgör viktiga instrument. Även intressenter utanför Trafikverket har engagerat sig i metoderna för de samhällsekonomiska kalkyler som används för att motivera infrastrukturinvesteringar. Den 9 juni 2011 riktade Näringslivets transportråd samt Transportindustriförbundet ett antal frågeställningar till Trafikverket angående metoderna för de samhällsekonomiska kalkyler som Trafikverket utför.

Projektansvarig

Erik Bransell, Projektledare Partnerskap Bergslagsbanan

Utredningen utförd av Ramböll Sverige AB

Uppdragsledare

Yvonne Svanfelt, Ramböll

Övriga medverkande

Göran Hörnell, Ramböll
Hans Thorselius, Danielsondosk AB

Omslagsbild och Fotograf

Reginatåg, Foto: Partnerskap Bergslagsbanan

Inledning

Projektets övergripande syfte är att genom att verka för förbättrad tillgänglighet till och på Bergslagsbanan bidra till överlevnad och utveckling av regionens näringsliv. I den systemanalys för Gävle-Göteborg som partnerskapet tagit fram visas på stora investeringsbehov i Bergslagsbanan för att möta dagens och framtidens trafik. Ett viktigt instrument för att bedöma och prioritera åtgärdsbehov i transportinfrastrukturen är samhällsekonomiska kalkyler.

Denna PM syftar till att bidra i debatten i samhället om hur infrastrukturåtgärder prioriteras och belyser följande frågeställningar.

- Behovet av att se järnvägsinvesteringar ur stråkperspektiv och inte som enskilda objekt när samhällsekonomiska kalkyler upprättas
- Hur stråkkalkyler skulle kunna hanteras i den ekonomiska planeringsprocessen
- Vilka effekter den bristande systemsynen får vad gäller möjligheterna att etablera nya transportstråk, exempelvis Väster om Vänern
- I vilken utsträckning väg- och järnvägsinvesteringar respektive person- och godstrafik jämförbara i de samhällsekonomiska kalkylerna

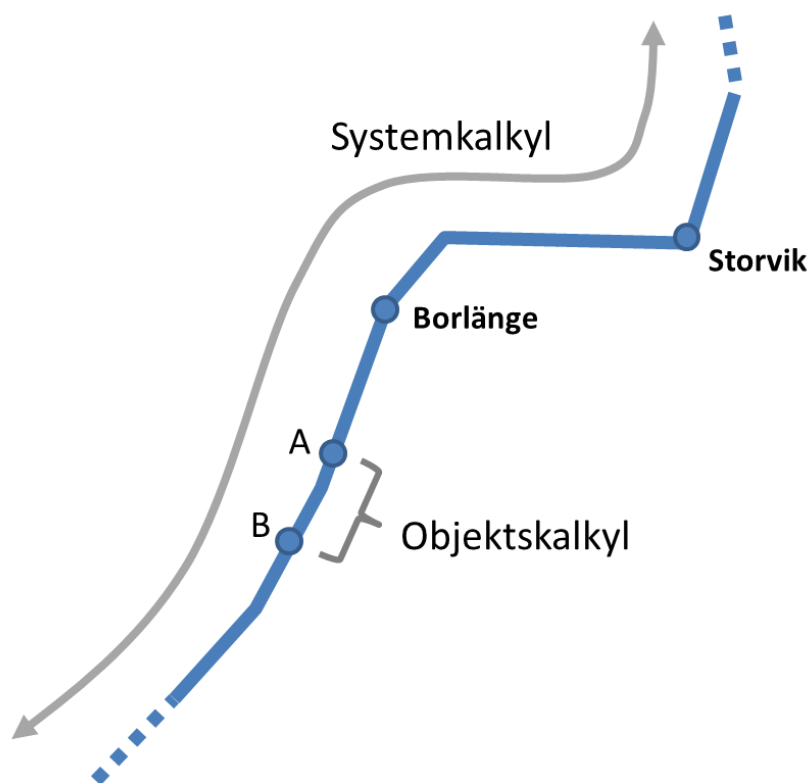
I texten nedan används såväl begreppet stråkkalkyl som systemkalkyl för samhällsekonomiska kalkyler som omfattar stråk och järnvägssystem.

Behovet av att se järnvägsinvesteringar ur stråkperspektiv och inte som enskilda objekt när samhällsekonomiska kalkyler upprättas.

En objektskalkyl jämför kostnader och effekter mellan punkt A och B. Jämförelsen är relevant då det gäller t ex linjerätningar som ger restidsvinster för alla tåg som passerar sträckan A-B. När det gäller funktionskrav som t ex kapacitet, största tillåtna axellast (stax), vagnviktsbegränsningar etc ger objektskalkyler däremot inte en bra bild av effekter som faller ut av en punktinvestering.

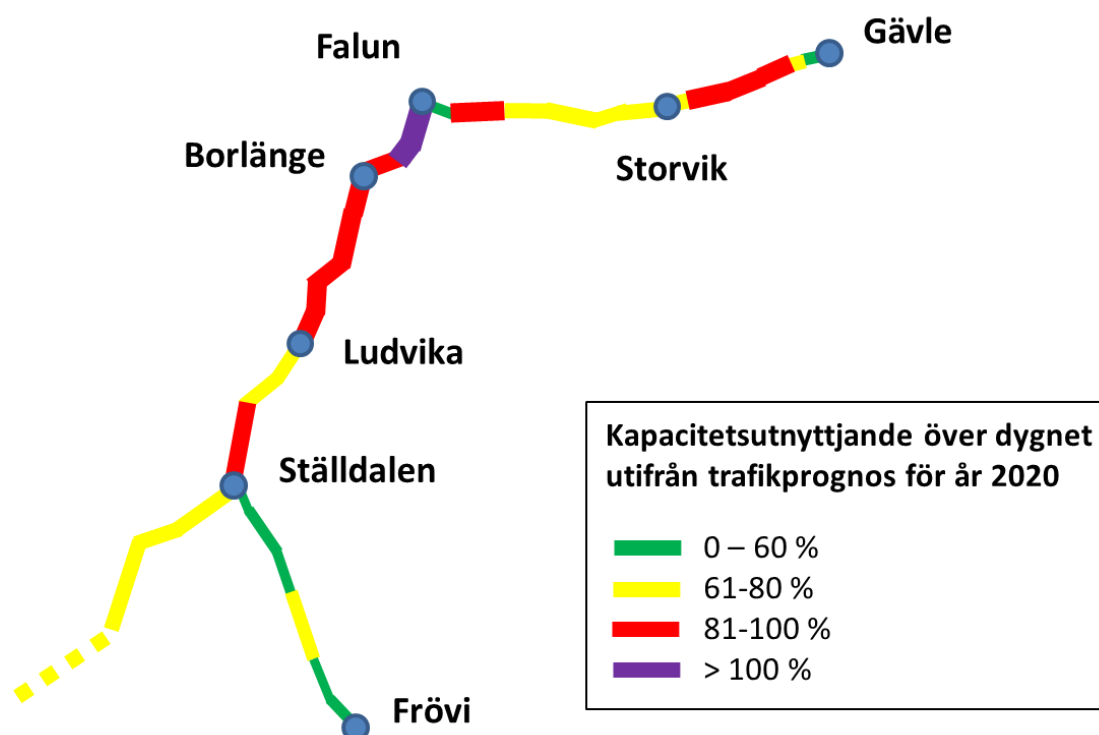
Vid en kapacitetsförstärkning mellan punkt A och B tillgodoser en objektskalkyl effekten av fler tåg mellan sträckan A och B, alternativt på en sträcka av 50 mil (generellt antagande som använts under flera år). Då vara sig sträckan mellan A och B eller sträckan 50 mil mycket sällan motsvarar befintliga tågupplägg eller troliga framtida tågupplägg ger objektskalkylen en missvisande bild av de effekter som t ex en kapacitetshöjande åtgärd mellan A och B ger. En punktinsats mellan A och B leder heller inte automatiskt till att effekter faller ut. Om kapacitetsbrist förekommer på kringliggande sträckor möjliggörs inga fler tåglägen i systemet om bara kapaciteten höjs mellan A och B då tåguppläggen oftast är betydligt längre än mellan punkt A och B.

En systemkalkyl väger kostnader och effekter av att t ex höja en funktion längs ett stråk, för ett specifikt trafikupplägg, eller i ett helt system. Här används en systemsyn där man utifrån befintliga eller framtida tågupplägg tar fram ett investeringspaket som leder till att befintliga eller framtida tågupplägg kan tillgodogöra sig högre vagnvikter, ökad axellast eller att fler tåg kan köras i relationen i framtiden.

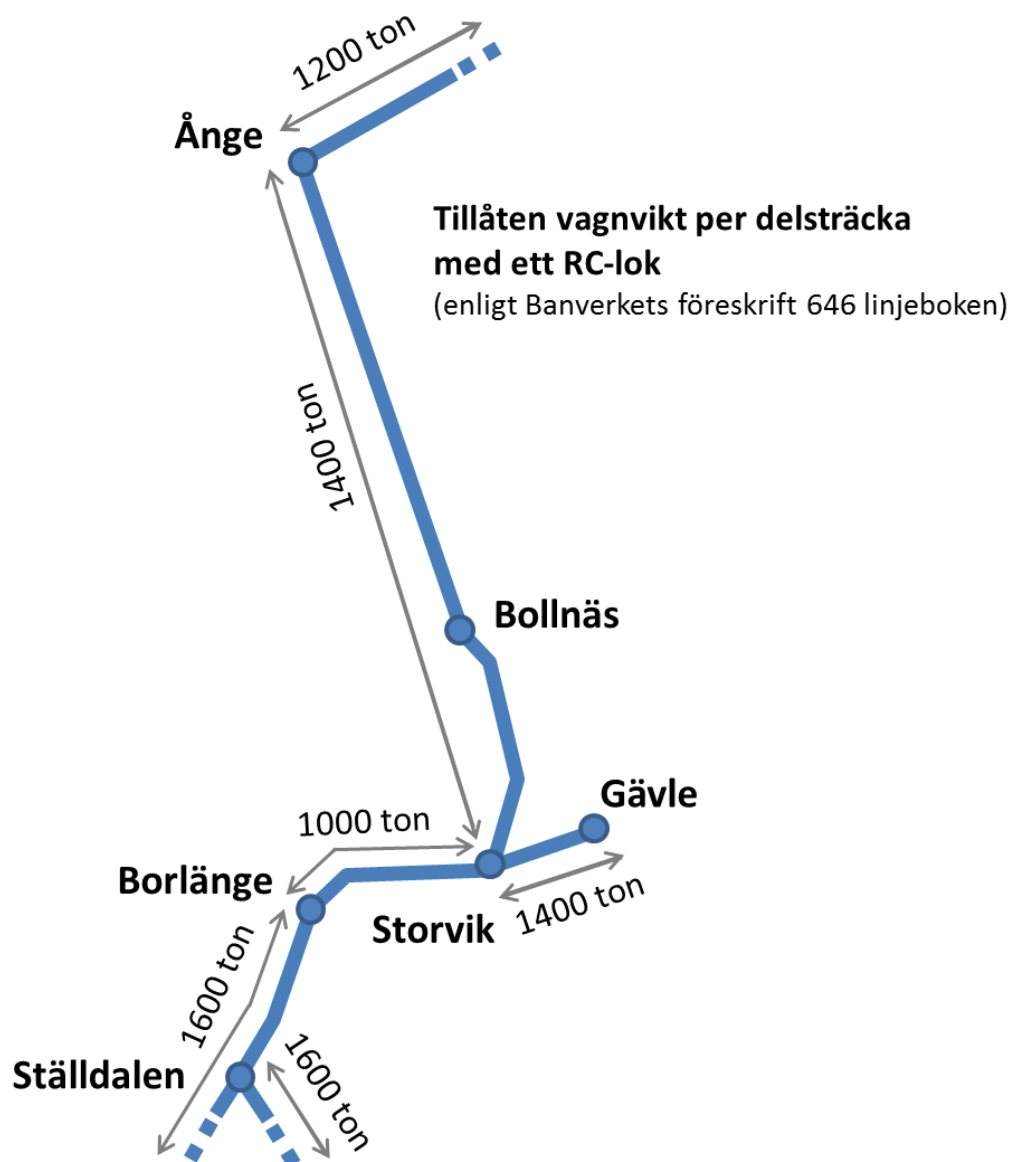


Figur 1. Skillnad mellan en systemkalkyl och objektskalkyl

Nedanstående figurer illustrerar att vissa funktioner såsom t ex kapacitet, bärighet och vagnviktsbegränsningar måste belysas i ett helt system och inte i en enskild punkt. Punktinvesteringar för att höja sådan funktion leder ofta till att effekter inte faller ut. I fallet med t ex kapacitetshöjande åtgärder måste oftast ett helt paket av åtgärder tas fram för att fler tåg ska kunna köras i önskad relation. Fallet är detsamma med vagnviktsbegränsningar. Först när hela relationen medger den högre vagnvikten kan tåg köras med högre vagnvikter givet lokets dragförmåga. Om så bara en bandel inte medger den högre vagnvikten kommer effekterna för trafikutövaren att inte falla ut.



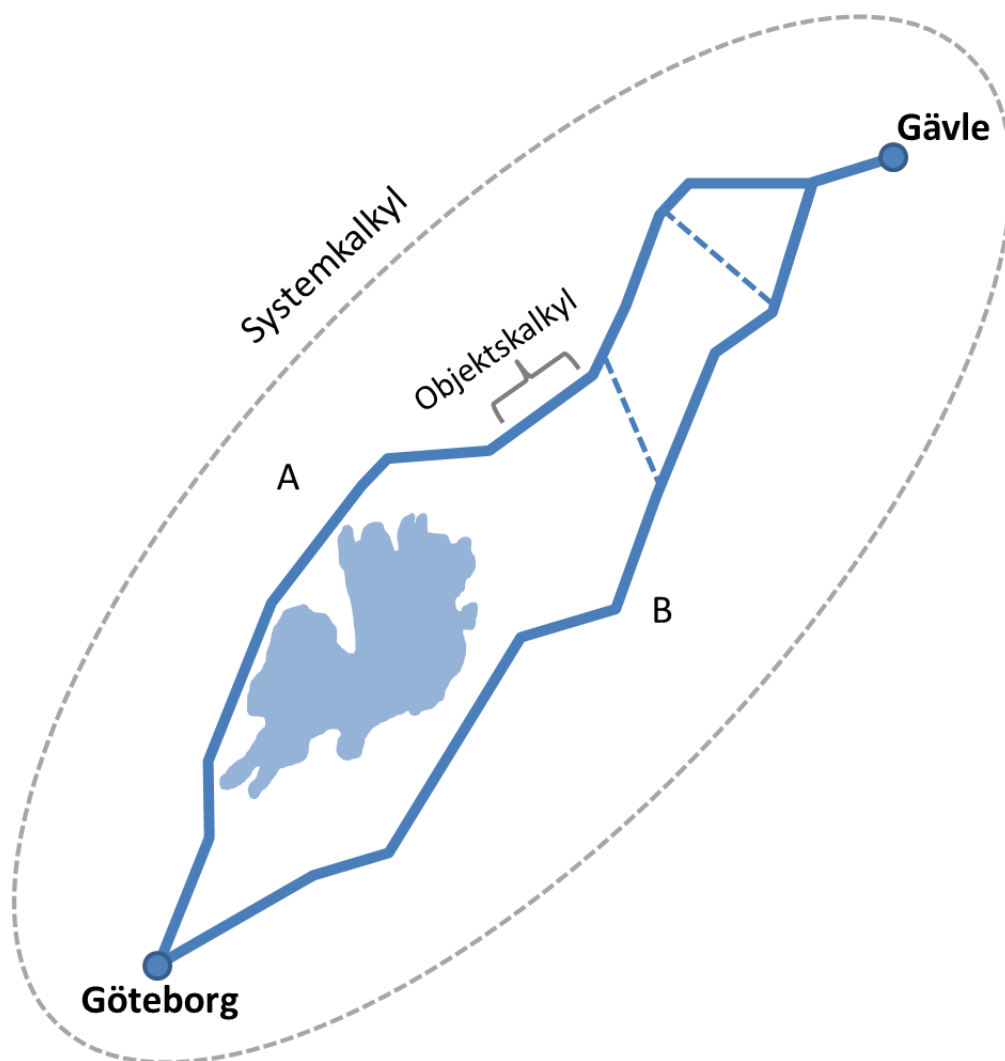
Figur 2. Kapacitetsutnyttjande över dygnet på Bergslagsbanan utifrån trafikprognos år 2020. Med ett 60 % kapacitetsutnyttjande över dygnet erhålls ett robust trafiksystem med god återställningsförmåga. Överstiger kapacitetsutnyttjandet 60 % ökar risken för störningar och möjligheten att utöka trafiken blir begränsad. Figuren visar att flera delsträckor behöver åtgärdas för att möjliggöra ett ökat antal tåg på Bergslagsbanan.



Figur 3. Tillåten vagnvikt per delsträcka med ett RC-lok. För att kunna köra tyngre godståg i långväga relationer behöver flera sträckor åtgärdas.

I en objektkalkyl vägs kostnader och effekter för en punktinsats mot varandra. Det innebär att en punktinsats kan jämföras med en annan punktinsats. Med hjälp av objektskalkyler kan däremot inte kostnader och effekter av investeringar för att rusta upp hela stråk jämföras med varandra.

Med hjälp av systemkalkyler kan investeringspaket för olika transportstråk vägas mot varandra. Här jämförs kostnaden för investeringen som höjer kapaciteten på valt stråk mot de effekter som faller ut för befintlig, nyskapad eller överflyttad trafik på de stråk som berörs.



Figur 4. Objektskalkylernas begränsningar och systemkalkylernas fördel då det gäller att jämföra olika transportstråk med varandra.

Syntes: En objektskalkyl väger kostnader och effekter för en punktinsats. Objektskalkyler beskriver inte på ett effektivt sätt effekterna när det gäller kapacitet, vagnviktsbegränsningar, val av transportstråk där utfallet av investeringens effekter beror på standarden på kringliggande banor. I dessa fall bör systemkalkyler användas.

Hur stråkkalkyler skulle kunna hanteras i den ekonomiska planeringsprocessen.

Det finns en stor risk för suboptimeringar vid användning av objektskalkyler i den nationella transportplanen för att motivera funktionshöjande åtgärder såsom t ex högre kapacitet, högre axellast eller högre tillåten vagnvikt. I fallet då en enskild punktsats för att höja kapaciteten förordas i den nationella planen finns risk att effekterna inte till fullo faller ut av investeringen. Är åtgärden endast en av flera investeringar som behövs för att man ska kunna framföra flera tåg ger oftast den enskilda investeringen mycket små reella effekter. Om man inte tar med alla investeringar som krävs för att t ex höja kapaciteten på ett stråk blir effekterna sannolikt relativt begränsade i förhållande till investeringskostnaden.

För funktioner såsom kapacitet, tillåten axellast etc behöver svagheter i hela det berörda systemet analyseras. Utifrån denna analys kan sedan åtgärds paket värderas i en systemkalkyl. Inom varje paket kan de olika åtgärderna sinsemellan prioriteras så att största nyttan faller ut från första investerade kronan.

I arbetet med nationell transportplan kan flera olika paket för funktioner såsom ökade godstransporter på järnväg, ökat kollektivt resande på järnväg, ökad trafiksäkerhet etc värderas. Åtgärder inom varje paket motiveras med en systemkalkyl. Paketet betas av under en eller flera planeringsperioder beroende på politiska viljeyttringar. För varje planeringsomgång kan paketet revideras utifrån nya förutsättningar som tillkommit.

Syntes: För funktioner som kräver stråksyn som t ex kapacitet, möjlig vagnvikt, val av transportstråk etc kan investeringspaket tas fram som motiveras med en systemkalkyl. Paketet betas av under en eller flera planeringsperioder beroende på politiska viljeyttringar och ekonomiska ramar och kan revideras under hand utifrån nya förutsättningar som tillkommit.

Vilka effekter den bristande systemsynen får vad gäller möjligheterna till att etablera nya transportstråk exempelvis Väster om Vänern.

Vid val av olika transportstråk bör systemkalkyler användas medan objektskalkyler inte är användbara i detta hänseende.

Idag körs godstransporter på järnväg framför allt på Norra stambanan och vidare via Avesta/Krylbo och Frövi till Västra stambanan mot Göteborg. Då Västra stambanan under en lång tidsperiod varit mycket hårt belastad har tanken att leda godstrafik på järnväg från Norrland till Göteborg väster om Vänern vuxit fram. Enligt detta alternativ viker trafiken från Norrland av i Storvik och körs via Falun-Borlänge-Ställdalen via Kil och Trollhättan till Göteborg. Mellan Göteborg och Trollhättan byggs dubbelspår som beräknas vara färdigställt år 2012. När denna utbyggnad är slutförd kommer det finnas ett komplett dubbelspår på ca 8 mil mellan Göteborg och Öxnered. I den nationella transportplanen för 2010-2021 finns investeringar med för att uppgradera spåret mellan Ställdalen och Kil.

Eftersom Bergslagsbanan idag är mycket hårt belastad är investeringarna mellan Göteborg och Ställdalen inte tillräckliga för att stråket ska kunna användas på ett effektivt sätt. Då inga kapacitetsåtgärder finns i den nationella transportplanen 2010-2021 kommer det sannolikt att dröja mycket länge innan Väster om Vänern kan etableras som ett fungerande stråk för godstransporter mot Göteborg.

För att kunna bedöma om Väster eller Öster om Vänern ska ses som det framtida godsstråken mellan Norrland och Göteborg krävs att man jämför såväl kostnader som effekter. För att få plats med fler godståg öster om Vänern krävs bl a uppgradering av Norra stambanan, Godsstråket genom Bergslagen(Storvik-Frövi) och Västra stambanan. Dessa investeringar ska ställas mot åtgärder längs Norra stambanan och Bergslagsbanan, d v s Väster om Vänern. Effekterna av investeringarna ska också ställas mot varandra.

Paket med investeringar för att leda trafiken Öster om Vänern:

- Kostnader för upprustning Öster om Vänern
- Effekter för tillkommande godstransporter
- Effekter för befintlig trafik Öster om Vänern

Paket med investeringar för att leda trafiken Väster om Vänern:

- Kostnader för upprustning Väster om Vänern
- Effekter för tillkommande godstransporter (överflyttad från Öster om Vänern och bil)
- Effekter för befintlig trafik Väster om Vänern
- Effekter för kvarvarande trafik Öster om Vänern sedan delar av godstågen flyttats över Väster om Vänern.

För att få ett effektivt framtida transportstråk mellan Norrland och Göteborg bör ett systemtänk användas. De åtgärder som finns i den nationella transportplan 2010-2021, t ex mellan Ställdalen och Kil, leder inte till att fler Norrlandståg kan köras Väster om Vänern då begränsningar finns kvar på andra ställen.

Med systemsyn och systemkalkyler kan man väga de två transportvägarna mot varandra enligt paketen ovan. En systemkalkyl kan tas fram för varje paket. Efter detta kan man hitta en investeringsstrategi där man hittar en utbyggnadsordning för att färdigställa valt stråk. Även om inte hela paketet inryms i samma planeringsomgång kan prioriteringsordningen göra så att man succesivt höjer möjligheten att utöka tågantalet längs stråket till given kvalitet.

Syntes: En objektskalkyl klarar inte att jämföra två eller fler transportstråk med varandra. Med systemkalkyler kan man jämföra investeringskostnader och effekter som faller ut vid val av olika transportstråk. Värderingar av objekt inom ett tråk med hjälp av objektskalkyler riskerar att leda till suboptimeringar.

I vilken utsträckning väg- och järnvägsinvesteringar respektive person- och godstrafik är jämförbara i de samhällsekonomiska kalkylerna.

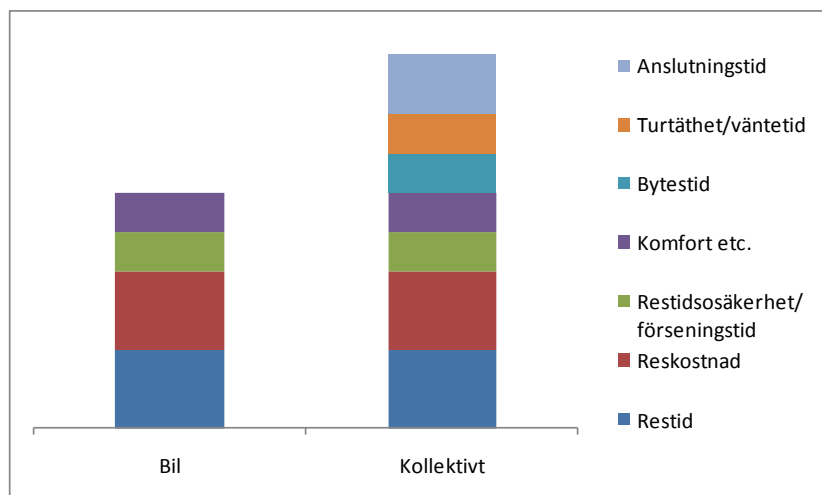
Är väg- och järnvägs-kalkyler jämförbara?

När det gäller jämförelsen mellan väg- och järnvägsinvesteringar kan man peka på flera faktorer som bidrar till osäkerhet.

Den första osäkerheten har att göra med de resandeprognoser som ligger till grund för den samhälls-ekonomiska kalkylen, d.v.s. resandet i jämförelsealternativet. Resandevolymen före åtgärd är det som normalt har störst påverkan på kalkylutfallet. Detta beror bl.a. på att de resenärer som redan befinner sig i det studerade transportsystemet tillgodoräknas hela tidsvinsten av en åtgärd. Tillkommande resenärer, varav en del antas vara överflyttade från andra transportslag, företrädesvis vägtrafik, tillgodoräknas endast halva tidsvinsten. Detta beror på att den sist tillkommande resenären står och väger i valet mellan olika transportslag, d.v.s. dennes nytta av åtgärden är nära noll. Denna halvering av tidsvinsterna för tillkommande resenärer benämns även ”rule of the half”. Resandevolymen i jämförelse- eller nollalternativet, tillsammans med effekten för dessa resenärer, är således de förutsättningar som mest påverkar utfallet.

Vägprognoser kan, åtminstone för ett befintligt system, betraktas som förhållandevis säkra. Dagens trafikflöden är oftast kända genom slangmätningar, varför det finns goda möjligheter att kalibrera resultatet. Prognoser för kollektivtrafik, och i synnerhet för tågresandet, skall däremot betraktas som mer eller mindre osäkra. Det finns dock inget som tyder på att dessa prognoser skulle vara systematiskt under- eller överskattade. Resandet med trafikhuvudmännens trafik är i många fall känt eller kan åtminstone skattas med mer eller mindre god säkerhet utifrån statistik från biljettmaskinsystem och/eller resvaneundersökningar. Ett problem med biljettstatistiken är att resor med periodkort (oftast månadskort) inte registreras. Skattningarna utgår då från sålda periodkort och schabloner för antalet resor per kort och period. Resandet med den kommersiella och normalt mer långväga trafiken är däremot i de flesta fall okänt. Denna del av resandet utgör normalt en mindre del men å andra sidan är värdet per inbesparad minut oftast betydligt högre för långväga resenärer genom högre tidsvärden (högre tidsvärde per minut för långväga privatresor och en större andel tjänsteresenärer) och ett högre biljettpreis (högre intäkt per tillkommande resenär).

Efterfrågan på kollektiva resor påverkas av fler faktorer inom transportsystemet jämfört med bilresor. I figuren nedan illustreras det som benämns generaliserad kostnad (GC). Denna består av den summerade kostnaden av samtliga efterfrågestyrande komponenter i reskedjan från A till B. De olika komponenterna viktas olika beroende på hur ”upppoffrande” de upplevs. Exempelvis viktas en bytestidsminut dubbelt så högt som en restidsminut. Ju lägre GC desto mindre upppoffrande upplevs resan. GC används på olika sätt i prognosmodeller. I den nationella prognosmodellen (Sampers) fördelas resandet på olika transportslag genom att konsekvent välja transportslaget med lägst GC. I enklare prognosmodeller används GC tillsammans med elasticitetstal för att bedöma resandeförändringen inom ett transportslag. Exempel: elasticiteten $-0,4$ – resandet bedöms öka med 4 % när GC minskar med 10 %.



Som framgår av figuren ovan saknar bilresan något förenklat vissa komponenter i reskedjan som den kollektiva resan har. Ju fler komponenter, desto större blir givetvis prognososäkerheten. Båda transportslagen innehåller komponenterna restid, reskostnad och restidsosäkerhet/förseningstid. Efterfrågan på bilresor och kollektiva resor påverkas även av mjuka faktorer, exempelvis komfort, upplevd säkerhet etc. Den kollektiva resan innehåller alltid ett byte (gång, cykel, bil eller kollektivtrafik i en bytespunkt) medan bilresan normalt inte gör det. Den kollektiva resan är beroende av tidtabellen, vilket innebär att den inte kan företas exakt när så efterfrågas. Väntetiden definieras som halva turintervall. Bilresenären har ingen väntetid. Slutligen är kollektivtrafikresenären hänvisad till hållplatser och stationer. Det innebär att det finns minst två anslutningsresor mellan start- och målpunkten. Bilresan kan i många fall företas direkt från dörr till dörr.

Kollektivtrafikens tidtabellsberoende tillför ytterligare osäkerhetsdimensioner i prognosen. Prognosen avser en tidpunkt som ligger minst tio år framåt i tiden. Den trafikering och tidtabell som ligger till grund för prognosen är inte dagens. Hänsyn tas ofta till trafik huvudmännens och regionernas visioner om ökad trafik, såvida denna ryms på den infrastruktur som prognosen avser. Ökad trafik innebär ökade nettokostnader, vilket ställer krav på ökade ägartillskott från landsting och kommuner. Medel till kollektivtrafiken skall därför konkurrera med andra verksamheter som skola, vård och omsorg. Då planeringshorisonten inom kommuner och landsting är ett eller i bästa fall fyra år, finns det dessutom en risk för att kopplingen mellan visionen och den ekonomiska verkligheten är svag.

Prognosen utgår dessutom från en tidtabell med utbud och restider. Denna kan visserligen antas vara en rimlig avvägning mellan trafikens omfattning och trafik kvalitet, men det är inget som säger att tidtabellen är optimal vad avser volymen kollektiva resor. Biltrafiken har ingen tidtabell. Som tidigare nämnts är resandebasen – resandevolymen i jämförelsealternativet – i hög grad styrande för kalkylutfallet. Banverket¹ har visat att alternativa tidtabeller har mycket stor betydelse för kalkylutfallet.

Prognoser för tågresande kompliceras ytterligare av att systemeffekterna kan vara betydande – åtgärder i en annan del av systemet kan påverka eller t.o.m. var en förutsättning för den studerade länken. Exempel på systemberoenden kan vara att effekterna på del av ett stråk analyseras men delar av den framtida trafiken förutsätter att hela stråket är utbyggt. Omvänt, kan resandeprognosen för en sträcka förutsätta åtgärder och ny trafik på en annan sträcka. Systemeffekter finns även på vägsidan men de är mindre tydliga.

En ytterligare osäkerhet vid jämförelsen mellan väg- och järnvägs kalkyler är förknippad med de tidsvärden, kronor per timme, som tillämpas enligt Trafikverkets metodik. För närvarande används samma

¹ PM. Samhällsekonomiska kalkyler för väg- respektive järnvägsinvesteringar, är dessa jämförbara? 2007-12-17.

tidsvärden för bil- och kollektivtrafik uppdelat på kort- och långväga resor samt privat- och tjänstereisnärer. Den senaste tidsvärdestudien² (vars resultat ännu inte är implementerat) pekar dock på att tidsvärdet för bilresor är betydligt högre än för kollektiva resor, vilket kan antas bero på att tiden ombord på den kollektiva transporten kan utnyttjas på ett bättre sätt. Exempelvis rekommenderas att tidsvärdet för regionala arbetsresor med bil mer än fördubblas från 51 kr/tim till 107 kr/tim. Detta skulle innebära att nyttan av vägobjekt systematiskt har underskattats.

Syntes: Prognoserna för kollektivtrafikresande, och i synnerhet för tågresande, bedöms av flera olika skäl vara betydligt osäkrare än för biltrafiken. Det finns dock inget som tyder på att prognoserna skulle vara systematiskt under- eller överskattade. Nya högre tidsvärden för bilresor innebär, om dessa implementeras, att nyttan av vägobjekt systematiskt har underskattats i förhållande till järnvägsobjekt.

Är person- och godstrafikkalkyler jämförbara?

Svaret på frågan beror på vilken typ av effekter som förväntas uppkomma. Den vanligaste typen av kalkyl är att det uppkommer tidsvinster i systemet. Persontrafiken gynnas genom förkortade restider och lägre trafikknostnader. Resandet ökar då GC (se ovan) reduceras. Transportknostnaderna på järnvägen reduceras, och godskunderna gynnas dessutom av att kapitalknostonaden för godset minskar. Man får en viss överflyttning av gods från väg till järnväg. Denna typ av kalkyl bygger på etablerade och vedertagna effektsamband både på person- och godstrafiksidan, och jämförelsen mellan person- och godseffekterna bedöms, förutsatt att prognoserna är rimliga, som rättvisande. De samhällsekonomiska effekterna av tidsvinster för godstrafiken är oftast små i förhållande till persontrafikeffekterna, och kan därför inte ensamma motivera omfattande investeringar.

De stora nyttorna när det gäller godstrafik på järnväg uppstår när man, genom att öka järnvägens kapacitet, kan ta emot en uppdämd efterfrågan på järnvägstransporter, volymer som annars transporteras på väg. Kapacitetsutnyttjande i de tunga godsstråken är idag mycket högt, och det finns i princip inga möjligheter för fler godståg utan investeringar i infrastrukturen. Metodiken för att beräkna dessa effekter av överflyttning av gods till järnväg togs fram av SIKA i samband med f.d. Banverkets åtgärdsplanering 2008-2009. Enligt metodiken uppstår nyttor i form av lägre transportknostnader på järnväg och minskade s.k. externa knostnader på väg (emissioner, olyckor etc.). Osäkerheten i metoden ligger främst i att kunskapen om vad som verkligen påverkar transportköparens eller transportörens val av transportbärare är bristfällig. Jämför GC för personresor enligt figuren ovan. Vi kan anta att det inte enbart är ”hårda” faktorer som transporttider och knostnader som avgör valet. Tillförlitlighet, kontroll över godset och skaderisker kan antas vara en nackdel för järnvägen. Transportköparnas miljöpolicy talar däremot för järnvägen. När det gäller efterfrågan på persontransporter finns, trots de osäkerheter som påtalas ovan, etablerade prognosmodeller. Bedömningen är att osäkerheten i ”överflyttningkalkylerna” är mycket stor, och att det därför är tveksamt om person- och godstrafikkalkyler är jämförbara i detta avseende. Det skall även noteras att lönsamheten i flera av de ”systemkalkyler” för gods som togs fram i åtgärdsplaneringen var mycket hög.

Syntes: Jämförelsen mellan person- och godseffekter bedöms vara rättvisande i kalkyler som värderar tidsvinster för de olika trafikslagen. Kalkyler för åtgärder som möjliggör en överflyttning av gods från väg till järnväg bedöms som mycket osäkra beroende på osäkra effektsamband. När det gäller efterfrågan på persontransporter finns etablerade prognosmodeller, varför det är tveksamt om person- och godstrafikkalkyler är jämförbara i detta avseende.

² WSP Analys & Strategi (2010). Trafikanterns värdering av tid – den nationella tidsvärdestudien 2007/08. RAPPORT 2010:11, Slutversion (2010-06-30).

Förslag på studier med anknytning till denna PM:

- Jämförelse mellan objektskalkyl för nysträckning mellan Falun-Borlänge enligt Järnvägsutredningen 2007 och olika typer av systemkalkyler där nysträckningen för Falun-Borlänge ingår som en del i ett större paket. Systemkalkylerna kan t ex omfatta Bergslagsbanan, Väster om Vänern, transportväg för SSAB, Stora Enso, gruvindustrin etc.
- En analys av hur stora effekter som faller ut av genomförda och planerade investeringar mellan Göteborg och Ställdalen med och utan övriga investeringar som behövs för att fullfölja Väster om Vänernstråket. Här kan man visa ett exempel på hur väl effekterna faller ut av gjorda investeringar med och utan stråktänk.
- Ett prioriterat åtgärds paket för att effektivt kunna köra godståg Väster om Vänern.
- Ett åtgärds paket för att kunna höja vagnviktsbegränsningen på Bergslagsbanan, t ex åtgärder vid Granstandabacken och Ryggenbacken. Till detta paket beskrivs även vagnviktsbegränsningar på övriga banor som påverkar trafikuppläggen på Bergslagsbanan.
- Åtgärds paket för att kunna möjliggöra axellast på 25 ton utan hastighetsnedsättningar längs Bergslagsbanan med kringliggande banor för specifika trafikupplägg.
- Åtgärds paket för Bergslagsbanan som möjliggör såväl kortare res- och transporttider som utökad tågtrafik.