



Datum: 2017-11-30

Er beteckning: N2017/05430/TIF

Vår beteckning: SJCM-2017-0013-035

Vår kontakt: Lena Herrmann

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

SJ AB (SJ) vill lämna synpunkter i rubricerat ärende.

1 Sammanfattning

SJ välkomnar att mer pengar läggs på järnväg! Men, innehållet i förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 är inte tillräckligt för att både återställa nivån på och underhålla den transportinfrastruktur vi redan har, och samtidigt göra de satsningar på klimatomställning och ökad kapacitet i transportsystemet som krävs för att möta den kraftigt ökande befolkningen och Sveriges ambitiösa miljömål.

Trots en ökning av anslagsramen sedan föregående planperiod motsvarar de anslagna medlen fortfarande inte mer än cirka 1% av BNP, det vill säga ungefär samma nivå som gällt sedan slutet av 1970-talet och som visat sig vara otillräcklig. Det är något under genomsnittet i OECD och kommer att medföra att svensk transportinfrastruktur fortsätter att försvagas. Inte minst järnvägen har varit, och kommer fortsatt att vara, underfinansierad. En solid transportinfrastrukturell bas är en förutsättning för fortsatt svensk tillväxt och ökad internationell konkurrenskraft. Under 50- och 60-talen investerade Sverige årligen i storleksordningen 2-2,5% av BNP i infrastruktur för kommunikation¹. Huvuddelen av detta var i vägar och järnvägar.

Underhållsskuld, kapacitetsbrist, miljömål och befolkningstillväxt talar alla för att en större andel av de tillgängliga resurserna än vad som föreslagits skall satsas på det mest kapacitetsstarka, energieffektiva och miljövänliga transportslaget, det vill säga järnvägen.

De satsningar som görs behöver också vara mer fokuserade så att man snabbt får ut full effekt av dem. Tyvärr präglas planförslaget av att resurserna sprids tunt på ett stort antal objekt, vilket medför orimligt långa genomförandetider och både senare och lägre realiserade nyttor.

Järnvägsbranschen har gemensamt satt målet 95% punktlighet 2020. Att skapa förutsättningar för att realisera detta är avgörande. Det är därför anmärkningsvärt att punktlighet knappt nämns i förslaget till nationell plan när det borde vara en del av dokumentets målfunktion. Branschsamarbetet Tillsammans för tåg i tid (TTT) har i ett PM² definierat ytterligare trimningsåtgärder som till relativt låg kostnad skulle bidra väsentligt till en förbättrad punktlighet. Utrymme för dessa åtgärder behöver skapas i den nationella planen så att de kan genomföras som föreslaget. Dessutom måste nivån på underhåll/reinvesteringar på alla bandelstyper läggas så att den banstandard som linjen är utformad för kan säkerställas och att punktligheten varaktigt hamnar på 95% för alla trafikslag. Underhållet på bandelar typ 1-3 måste förstärkas till en sådan nivå att alla utpekade risker i järnvägsnätsbeskrivningen undanröjs.

Ambitionsnivån för höghastighetsbanorna är alldeles för låg. Det gäller både den föreslagna hastigheten, byggtiden och teknikvalet. SJ anser att höghastighetsbanorna skall byggas för 320 km/h så

¹ Svenskt Näringsliv, Infrastrukturskulden, 2013

² Punktlighetsåtgärder 2018-2020, TTT Infrastruktur, 2017-04-19, Joakim Olsson, cUHK

snabbt det går så att de konkret kan bidra till att hantera befolkningsökningen och klimatomställningen, samt stärka landets konkurrenskraft och tillväxt genom den regionförstoring de kortare restiderna bidrar till. Det behöver snarast utredas vilka kostnadsbesparingar och effektivitetsvinster som blir resultatet av om höghastighetsbanornas utformning renodlas för 320 km/h.

De föreslagna kapacitetsförstärkningarna på Västra och Södra stambanorna är inte tillräckliga. Det gäller i synnerhet med den utdragna utbyggnadstakt som föreslås för höghastighetsbanorna.

Den ständigt ökande efterfrågan på tågresor gör att det finns underlag för att öka trafiken på flera linjer. Detta är i många fall inte möjligt på grund av kapacitetsbrister i järnvägssystemet. Flera insatser som ligger sent i planen, eller inte finns med i den, behöver därför tidigareläggas eller tillföras. Bland de mest angelägna exemplen kan nämnas det långa enkelspåret på Värmlandsbanan (Stockholm-Oslo), de återstående enkelspårssträckorna på Västkustbanan (Göteborg-Malmö-Köpenhamn) och dubbelspår hela vägen Gävle-Sundsvall.

En strategi behöver tas fram för hur högre hastigheter på befintliga banor skall realiseras. Arbetet med att uppgradera Västkustbanan till 250 km/h bör inledas under planperioden. Nya Ostkustbanan bör utformas för minst 250 km/h och bangeometrin så långt som det är möjligt anpassas till 320 km/h för att möjliggöra framtida hastighetshöjningar.

Tåg kör på linjer och stråk. Insatserna i den nationella planen borde också prioriteras och planeras efter stråk i stället för att spegla Trafikverkets regionindelning.

2 Nulägesbeskrivning

Syftet och betydelsen av en väl fungerande järnväg är tydlig för alla, inte minst ur ett miljöperspektiv men även för tillväxten. Konsekvenserna av det under lång tid eftersatta underhållet av järnvägen är väl beskrivet av Trafikverket och statliga utredningar sedan tidigare. Förslaget till nationell plan identifierar många viktiga punkter för att åtgärda delar av detta. Det är ytterst otillfredsställande att de anslagna medlen och föreslagna åtgärderna inte kommer att räcka för att arbeta bort underhållsskulden, vilket gör att den anläggning där operatörer producerar tågnytta åt Sverige kommer att lida av kvalitetsbrister även långt bortom planperioden.

Underhållsmedlen ökar och det är mycket positivt, det är en förutsättning för att järnvägen skall återfå förtroendet hos allmänheten som ett pålitligt transportmedel. Grundproblemet är inte att man ogillar tåg utan att man i dagsläget inte kan lita på om man kommer fram enligt tidtabellen. Trots ökade anslag ökar underhållsskulden under planperioden på alla linjer utom bandelar typ 1-3. Det behövs mer pengar under planperiodens andra hälft för att även bandelar typ 4-6 skall uppnå en tillfredsställande funktionalitet och robusthet³.

Det är av mycket stor vikt att det järnvägsnät som trafikeras kan uppvisa en tillfredsställande robusthet och tillförlitlighet. För linjer med mycket ringa trafik kan upphörande av underhåll vara ett alternativ för att koncentrera resurserna till linjer med tätare trafik. Järnväg lämpar sig i första hand för stora volymer av såväl resenärer som gods.

3 Övergripande synpunkter och viktiga principer för järnvägssystemet

Ökade person- och godstransporter på järnväg spelar en central roll för att skapa samhällsekonomiskt effektiva transporter och för att realisera de svenska klimatmålen. Järnvägen utvecklar samhället och

³ Detta gäller exempelvis sträckor som Borlänge-Mora och Bräcke-Östersund

gör samhället tillgängligt. När människors möjligheter att resa snabbt och effektivt med tåg ökar ger det större möjligheter att arbeta på en annan ort än bostadsorten. Regioner förstoras, ekonomisk tillväxt stimuleras och ökat välbefinnande skapas för både den enskilde, det lokala och regionala samhället och landet som helhet.

SJ anser att det finns fyra principer som bör styra åtgärdsplaner och ramar för medel för att uppnå en hållbar järnvägssektor. Dessa är:

- Sätt resenären i fokus och skapa en tillförlitlig järnväg
- Öka kapaciteten och prioritera klimatmålen
- Satsa resurser samlad och där de ger störst nytta
- Återställ och upprätthåll funktionalitet på prioriterade banor

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet svarar mot dessa principer men inte i den utsträckning som SJ menar är nödvändigt. SJ välkomnar att underhållsmedlen för järnvägen ökar i och med planförslaget men anser inte att Trafikverkets ambition för järnvägssystemet är tillräcklig, det vill säga att endast vissa delar av järnvägsnätet kommer att förbättras och utvecklas medan det för stora delar av järnvägsnätet som bäst handlar om att bibehålla nuvarande nivå på banorna.

3.1 Sätt resenärerna i fokus och skapa en tillförlitlig järnväg

Dagens järnvägssystem är fortfarande så slitet och har så stora kvalitetsbrister att det fortsatt är mycket utmanande att bedriva en punktlig trafik. För att resenärer och godstransportörer skall våga göra det klimatsmarta valet och välja järnvägen måste vi den kommande planperioden 2018-2029 satsa tillräckligt för att säkerställa att vi får en järnväg som det går att lita på. Resenärer behöver kunna lita på att de kommer fram och enligt planerad tidtabell. Branschens mål på 95 procent punktlighet från år 2020 är en förutsättning för att resenärerna i större utsträckning ska våga välja tåget.

Alla aktörer inom branschen måste ta resenärernas behov på allvar. Trafikverket har som förvaltare av järnvägsnätet en viktig del i detta. Ett sätt att ta resenärernas behov på allvar är att åtgärder i järnvägssystemet utförs så att resenärerna påverkas så lite som möjligt. SJ ser stor nytta med att genomföra åtgärder på trafikglesa tider, och att åtgärder planeras och genomförs så att konsekvenserna för resenären blir så små som möjligt. Det ger förutsättningar för att förtroendet för transporter på järnvägen ökar.

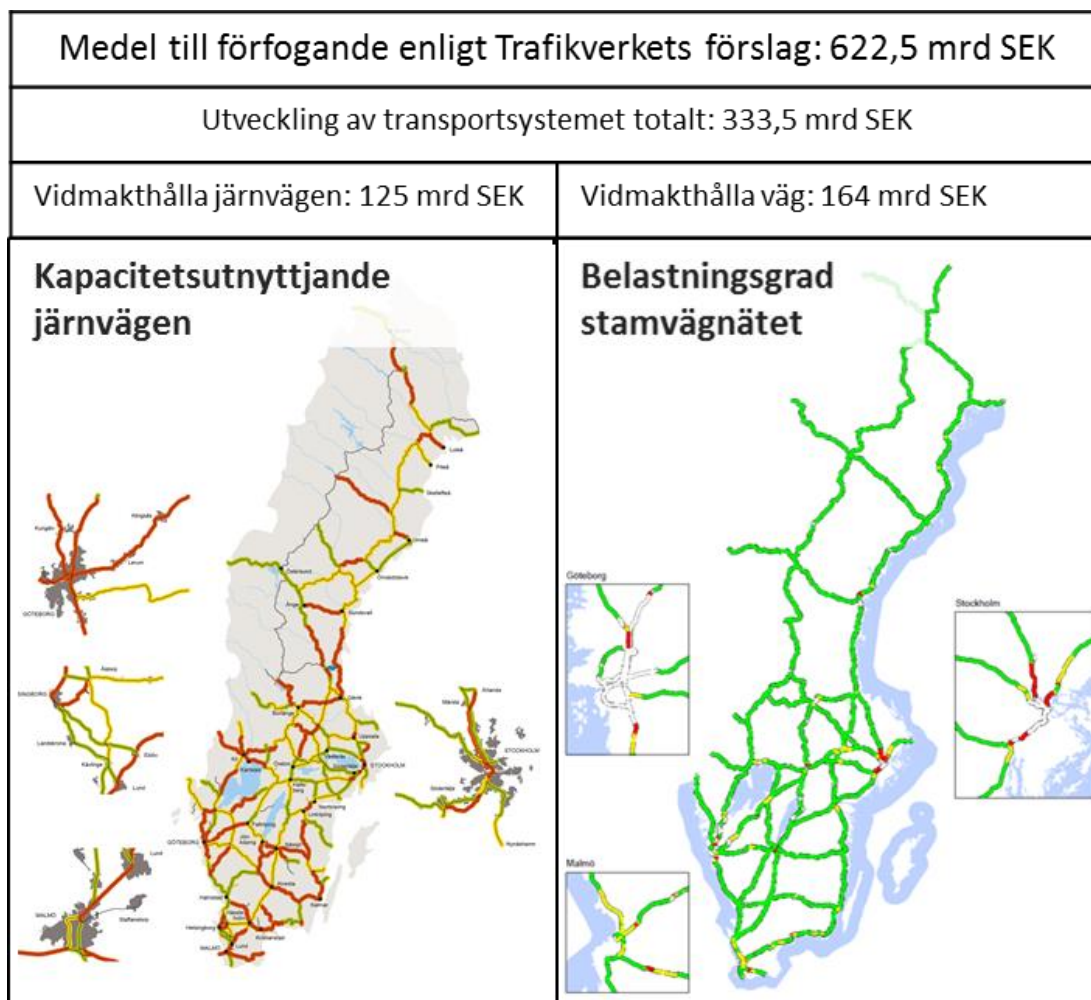
Det är även av vikt att konsekvent planera åtgärder utifrån ett stråk- eller linjeperspektiv, där hela sträckningen från ändpunkt till ändpunkt inkluderas. Ett sådant förhållningssätt ger minsta samman- tagen påverkan på järnvägens kunder.

3.2 Öka kapaciteten och prioritera klimatmålen

Stora delar av järnvägsnätet har redan nått kapacitetstaket. Jämför man kapacitetsutnyttjandet i järnvägs- och stomvägnätet för de två mest trafikerade timmarna under ett dygn är skillnaden slående. Bilden nedan illustrerar väl det stora behovet av att inte bara återställa nivån på det befintliga järnvägsnätet utan att även tillföra ny kapacitet. Om järnvägen skall kunna hantera både de ökade volymer som den snabbt växande befolkningen genererar, och ta en större andel av transportarbetet, måste rejält med ny kapacitet tillföras. Det kommer inte att räcka med punktinsatser.

Även om järnvägen föreslås få en större andel av resurserna i det liggande förslaget befarar SJ att det inte kommer att räcka för att märkbart påverka de under lång tid uppbyggda skillnaderna i kvalitet och kapacitet mellan järnväg och väg. Det är angeläget att järnvägens konkurrenskraft inte försämras jämfört med andra transportslag och SJ anser att det finns ett stort behov att satsa ytterligare medel på

järnvägen under planperioden. Ett område med särskild relevans för kapaciteten på längre sikt är givetvis satsningar på nya stambanor för höghastighetståg, vilket utvecklas närmare under egen rubrik längre fram i remissvaret.



Riksdagen har antagit en klimatlag som träder i kraft 1 januari 2018. I den finns det långsiktiga klimatmålet att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären.

Järnvägen har redan höga miljöprestanda med minimala utsläpp. En persons resa mellan Göteborg och Stockholm genererar ett utsläpp på cirka ett gram koldioxid. Med en genomsnittlig ny bil kommer man inte längre än 16 meter innan samma mängd av koldioxid har släppts ut. Järnvägen är även kapacitets-effektiv med stor potential att förflytta passagerare och gods mycket effektivt.

SJ ser järnvägens miljöprestanda som ett väsentligt argument att säkerställa och balansera tilldelning av medel till järnvägen så att transportsektorn bättre kan bidra till realiseringen av Sveriges nationella miljömål. Redan 2020 ska Sveriges utsläpp vara 40 procent lägre än utsläppen 1990. I det sammanhanget vill SJ framhålla att järnvägens egenskaper – yt- och kapacitetseffektiv samt energisnål – bör styra prioriteringen av medel för infrastrukturen.

En viktig del i en omställning av transportsystemet i linje med klimatmålen är att resenärer och näringsliv stimuleras till att använda mindre miljöbelastande trafikslag. Enligt Trafikverket ska det ske genom en kombination av styrmedel, samhällsplanering och infrastrukturinvesteringar. SJ välkomnar Trafikverkets förslag med en tyngdpunkt på underhåll och investeringar i järnväg, eftersom det på sikt

ger en positiv påverkan på klimatomställningen. SJ anser dock att ytterligare prioritering av järnvägen är nödvändig utöver det som rekommenderas i förslaget till nationell plan. När det gäller behoven av Forskning och Innovation, saknas i förslaget till nationell plan en tydlighet i vad som krävs för att åstadkomma klimatomställningen och vilken roll järnvägen kan spela för denna (se vidare nedan).

3.3 Satsa resurser samlat och där de ger störst nytta

Trafiken på järnväg har ökat mycket kraftigt utan att infrastrukturen byggts ut eller underhållits i motsvarande grad. Under de senaste 25 åren har persontransporterna ökat med över 100 procent och godstrafiken ökat med 20 procent. Resultat är ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och stor störningskänslighet.

Järnvägen har en central roll för att skapa samhällsekonomiskt effektiva transporter. Både robusthet och kapacitet behöver förbättras i järnvägssystemet på kort sikt. SJ anser att de investeringar som är planerade behöver ses över så att det ges möjlighet att bygga fokuserat och i högt tempo för att skyndsamt skapa ett bättre tillstånd i infrastrukturen. SJ menar att det är viktigt att fullfölja projekt och att slutföra större arbeten innan nya projekt initieras, till exempel att fullfölja byggandet av dubbelspår Gävle-Sundsvall innan nya projekt norr om Sundsvall påbörjas.

SJ anser att det är angeläget att använda befintliga medel så att det märks, så att det skapar konkreta effekter och främjar resenärsnytta. SJ förordar en prioritering av de stora resandebehoven eller av stråk där många färdas, som till exempel resandet mellan stora städer och pendling. Järnvägen binder ihop storstäderna i Skandinavien och bildar ett attraktivt arbetsmarknadsområde.

Vid investeringar, reinvesteringar och underhåll av järnvägens infrastruktur kan det finnas tidsvinster att göra i utförandet, och därmed minimera trafikpåverkan, genom att använda en för ändamålet väl anpassad maskinell utrustning. Detta bör komma till uttryck vid Trafikverkets upphandling av olika åtgärder, även om det i vissa fall kan leda till ökade kostnader. Om ett effektivt genomförande återkommande kräver tillgång på specialmaskiner som inte kan tillhandahållas av flera entreprenörer, bör Trafikverket överväga att självt förfoga över sådana maskiner. SJ vill också framhålla vikten av att även arbetsmetoder och kompetens utvecklas för att möta de krav som ställs på en modern järnväg. Ett utökat utbyte med Trafikverket i den här typen av frågor välkomnas.

När medel är begränsade för järnvägssystemet anser SJ att det måste ske en avvägd prioritering mellan åtgärder av befintliga brister, då de kortsiktigt kan ge stora effekter, och att bygga nytt. SJ anser att underhåll aldrig får prioriteras bort. Banor som gör betydande persontransportarbete och banor som är viktiga för arbetspendlingen i de stora städerna bör prioriteras. Samtidigt anser SJ att vi måste planera för framtiden för att möta befolkningstillväxten och förordar därför starkt en satsning på höghastighetsbanor (se vidare längre fram i remissvaret).

3.4 Återställ och upprätthåll funktionalitet på prioriterade banor

För att skapa samhällsekonomiskt effektiva transporter och för att på sikt nå de svenska klimatmålen anser SJ att det är ytterst viktigt att åtgärda det eftersläpande underhållet i järnvägsinfrastrukturen. Järnvägen behöver återställas till att ha en god robusthet, tillförlitlighet och funktionalitet. Att underhållsmedlen ökar är positivt, men sammantaget ser det ändå inte ut att vara tillräckligt enligt förslaget till nationell plan.

Det eftersläpande underhållet resulterar i nedsatt funktionalitet i anläggningen. På grund av dåliga råler och spårväxlar kommer ett flertal sträckor i Tågplan 2018 att åsättas hastighetsnedsättningar och ytterligare sträckor löper risk för varaktiga nedsättningar. För åtta år sedan var kortaste restiden Stockholm-Göteborg 2 timmar 45 minuter. I Tågplan 2018 kommer den att vara 3 timmar under våren och sedan 2 timmar 50 minuter till hösten 2018. Det är en förbättring jämfört med Tågplan 2017 men fortfarande en försämring jämfört med utgångsläget för åtta år sedan.

Enligt Trafikverkets förslag är det enbart på fyra stråk som större delen av det eftersläpande underhållet kommer att åtgärdas: Malmbanan, Luleå – Hallsberg, Västra stambanan och Södra stambanan. Det är välkomnande åtgärder men samtidigt bekymmersamt att stora delar av huvudjärnvägsnätet inte får någon minskning av det eftersläpande underhållet och att dagens bristande robusthet inte förbättras.

SJ ser det som beklagligt att det eftersläpande underhållet inte har åtgärdats tidigare utan har tillåtits nå dagens omfattning. En upprustning av standarden i det befintliga järnvägssystemet är nödvändig för att möta invånarnas förväntan på attraktiva transporter och för att nå branschens gemensamma punktlighetsmål om 95% år 2020. SJs uppfattning är att ytterligare medel behöver tillföras för att det eftersatta underhållet skall kunna tas igen.

4 Särskilda frågeställningar

4.1 Forskning och innovation

Forskning och innovation (FoI) är en förutsättning för att utveckla och effektivisera det svenska transportsystemet i takt med omvärldens förändrade villkor och krav. Järnvägen har länge brottats med utmaningar kring exempelvis kapacitetsutnyttjande, punktlighet, robusthet, eftersatt underhåll och bristande kontroll av anläggningens funktionalitet. De finansiella satsningarna på järnvägsområdet är också omfattande. För att dessa satsningar ska ge så bra effekt som möjligt behövs FoI som medför en mera effektiv hantering av såväl befintlig infrastruktur som anläggning av ny infrastruktur. Det finns således stora behov av koordinerade innovations- och forskningsinsatser som skapar möjligheter att bygga upp och vidmakthålla kritiska forskningsmassor, generera ny kunskap och säkra kompetensförsörjningen på järnvägsområdet.

Mot bakgrund av detta är det välkommet att förslaget till nationell plan rekommenderar en utökning av medlen för FoI från dagens nivå på cirka 530 MSEK/år till cirka 667 MSEK/år och att FoI-anslaget också ska kunna användas till mer övergripande och samhällsorienterade frågeställningar, regelutveckling och tillsyn. Totalt (avseende såväl väg som järnväg) föreslås därmed ca 8 miljarder satsas på FoI under planperioden, d.v.s. ca 1,3 % av den totala ekonomiska ramen. Det kan fortfarande anses lågt jämfört med FoI-investeringar i andra teknik- och kapitalintensiva branscher.

I förslaget till nationell plan pekar Trafikverket ut fyra forsknings- och innovationsområden som prioriterade: 1) Omställningen till ett klimatanpassat och fossilfritt transportsystem, 2) Robust och säker infrastruktur i det digitaliserade samhället, 3) Ett effektivt och sammanhållet transportsystem för näringsliv och medborgare, och 4) Ett jämställt och inkluderande transportsystem för landsbygd och stad. Dessa områden får anses rimliga för transportsystemet som helhet, men blir därmed också väldigt övergripande. Även om det i planen ges exempel på preciseringar inom respektive transportslag finns behov av att närmare undersöka behoven på järnvägsområdet. Ett försök att göra detta har nyligen gjorts i form av den ”Forsknings- och innovationsagenda för det svenska järnvägssystemet” som tagits fram på initiativ av Järnvägsbranschens Samarbetsforum (JBS). I denna presenteras ett stort antal exempel på FoI-behov, fördelade på fyra kategorier: 1) FoI-behov kopplat till infrastrukturfrågor, 2) FoI-behov kopplat till tekniska system, 3) FoI-behov som kopplar till ett effektivt transportsystem, samt 4) Innovations- och forskningsbaserade kompetenssatsningar.

Enligt en underlagsrapport⁴ till förslaget till nationell plan är en av de största utmaningarna för det svenska transportsystemet att tillgodose det ökade behovet av transporter, samtidigt som transportpolitiska och andra relevanta samhällsmål ska uppnås. Sverige måste ställa om till ett säkert och hållbart transportsystem där transporterna är fossilfria. Det konstateras också att ”det räcker inte med

⁴ Forskning och innovation. PM till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029, Trafikverket publikation 2017:153

att göra det vi hittills gjort fast mer effektivt utan det krävs mer eller mindre ett paradigmskifte” (sid 4). Mot bakgrund av detta är det anmärkningsvärt att det sägs så lite om hur det kapacitetseffektiva, säkra och minst miljöpåverkande trafikslaget – järnvägen – ska kunna spela en större roll i det svenska transportsystemet. Till exempel nämns inte behovet av forskningsrelaterade initiativ för överflyttning från väg till järnväg. Istället återfinns en mycket allmän formulering om att det ”för samtliga miljöfrågor behövs mer kunskap kring vilka styrmedel och incitament som skulle driva på miljöriktiga val såväl hos producenter som konsumenter” (sid 10). Järnvägens relativa fördelar lyfts inte fram utan istället sägs det att ”i alla trafikslagen behövs mer kunskap kring hur CO₂-utsläppen kan minskas”.

Ovanstående blir än mer märkligt när man betänker att Trafikverket är en av grundarna till det stora europeiska FoI-initiativet Shift2Rail. Detta initiativ syftar till att accelerera integrationen av nya och avancerade teknologier i innovativa produktlösningar för järnväg samt att öka attraktiviteten och konkurrenskraften hos det europeiska järnvägssystemet för att säkra en överflyttning från väg till andra mer hållbara transportslag, som exempelvis järnväg.

I underlagsrapporten om FoI poängteras också att ett ”deltagande i europeiska och internationella program är viktigt för att hämta hem kunskap från andra länder, få utväxling på de nationella forskningsmedlen” m.m. och vidare att ”alla trafikslag påverkas i stor utsträckning av internationella regelverk och standarder. Det är därför viktigt att Sverige deltar i internationella forskningsprogram för att framhäva våra unika kompetenser och förutsättningar samt vara förberedda för kommande implementeringskrav” (sid 4). I detta sammanhang hade det varit på sin plats att i planen redogöra närmare för Trafikverkets engagemang i Shift2Rail och hur de nationella forskningsmedlen förhåller sig till detta under planperioden. Shift2Rail nämns dock inte alls, vare sig i huvudtexten till den nationella planen eller i FoI-underlagsrapporten. (Den senare inkluderar dock ett inspel från Sjöfartsverket där Shift2Rail nämns i en bisats till ett stycke om avsaknaden av motsvarande forskningsprogram för sjötransporter (sid 22)).

4.2 Sidospår – bangårdar/depåer med uppställningsspår och verkstäder

Bangårdar med uppställningsspår och verkstäder är viktiga integrerade delar i ett välfungerande järnvägssystem. När kapaciteten i övriga systemet ökar måste det naturligt ingå att kapaciteten i dessa funktioner räcker till för att systemet som helhet skall kunna hantera ökade trafikvolym. För att möjliggöra en hög effektivitet är det angeläget att depåerna ligger inom några kilometer från de stora knutpunkterna (t.ex. Stockholm C, Göteborg C och Malmö C). Då tillgång till mark ofta är en utmaning och byggnation i dessa områden är komplicerad är det nödvändigt med mycket god framförhållning i planeringen för dessa funktioner.

Det är bra att bangårdar nämns på flera ställen i förslaget till nationell plan. Att fördela medel till underhåll och investeringar i ökad kapacitet på ett sätt som resulterar i lyckad tågdrift inkluderar även en relevant fördelning mellan spår och bangårdar.

När Trafikverket genomför studier och utredningar av tillgänglig infrastruktur inom ett avgränsat geografiskt område måste ett helhetsperspektiv tas till den totala infrastrukturen i det aktuella området. Dessvärre händer det att Trafikverket tar utgångspunkt enbart i sin egen anläggning. Därmed kommer emellanåt inte industrispår, verkstäder och annan anläggningsmassa med i utredningsunderlaget.

SJ vill speciellt lyfta fram det mycket ansträngda läget i Göteborg, där tillgången till uppställningsspår är så begränsad att det inte är möjligt att öka trafiken ytterligare innan ny kapacitet tillförts. Även i Stockholm är det så trångt i depån och på uppställningsbangården i Hagalund att den kan betraktas som full. Stora investeringar finns planerade i Hagalund i den nationella planen. Vi har dock fått indikationer på att Trafikverket vill skjuta dessa framåt i tiden. SJ har i gemensamt ledningsmöte med Trafikverket betonat vikten att tidigarelägga insatserna och pekat på möjligheten att genomföra arbeten i Hagalund när beläggningen där är lägre under de kommande tre årens avstängningar av getingmidjan. Det är väsentligt att arbetena görs på ett sådant sätt att Hagalund kan användas under tiden.

Det är angeläget att ha god framförhållning i planeringen för ytterligare depåkapacitet så att nödvändiga utbyggnader kan göras i tid för att möta den kommande kraftiga trafikökningen när till exempel Ostlänken öppnar och dubbelspårerna på Väst kustbanan och Ost kustbanan färdigställts.

4.3 Punktlighet och säkerhet

Järnvägsbranschen har det gemensamma målet att från 2020 och varaktigt ha 95% punktlighet. Det är avgörande att de infrastrukturåtgärder som krävs för att nå punktlighetsmålet inkluderas i den nationella planen. Vi kan i dagsläget inte utläsa om så är fallet. Det är anmärkningsvärt att punktlighet knappt nämns i förslaget till nationell plan när det borde vara en del av dokumentets målfunktion.

Branschsamarbetet Tillsammans för tåg i tid (TTT) har i ett PM⁵ definierat ytterligare trimningsåtgärder som till relativt låg kostnad skulle bidra väsentligt till en förbättrad punktlighet. Utrymme för dessa behöver skapas i den nationella planen så att de kan genomföras som föreslaget. Dessutom måste nivån på underhåll/reinvesteringar på alla bandelstyper läggas så att den banstandard som linjen är utformad för kan säkerställas och att punktligheten varaktigt hamnar på 95% för alla trafikslag på järnväg (kort-, mellan-, långdistans och gods). Underhållet på bandelar typ 1-3 måste förstärkas till en sådan nivå att alla utpekade risker i järnvägsnätsbeskrivningen undanröjs.

Den första och starkaste grundpelaren för punktlighet är en robust plan, vilket innebär att den är konfliktfri samt effektivt återställningsbar. Här bedömer SJ att det finns en stor potential i att branschen samverkar från start till genomförande. Digitaliseringen är en förutsättning för att leverera snabbare och mer tillförlitligt samt för att kunna göra simuleringar/prognoser för bättre hantering vid omplaneringar. Trafikverket, som är motorn i detta arbete, investerar i systemomvandling genom införandet av ANDA, MPK och NTL. SJ tar höjd för att anpassning till systemtransformationen, men är samtidigt ifrågasättande till framdriften i förbättringsarbetet för punktlighet och regularitet fram till att dessa investeringar ger effekt för både systemets leverans och värdet för våra resenärer och övriga intressenter.

Infrastrukturens tillgänglighet och tillförlitlighet är den största direkt påverkande orsaken till regularitet och punktlighet. Ur ett punktlighetsperspektiv bör trimningsåtgärder riktas genom insatser för att lösa upp problem på de platser som har högst spridningspåverkande effekt. Denna potential finns främst på de stora stambanorna samt kring storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö. SJ ser helst att fokus finns på driftsplatser, del av sträckor såväl som på stråk. Banans tillgänglighet påverkas starkt av hastighetsnedsättningar. SJ vill se en skärpning av eliminering av onödiga hastighetsnedsättningar samt riskhanterade banarbeten som håller överenskomna tidplaner.

Ett konkret exempel på hur kapacitet och tillgänglighet påverkar punktligheten är Citybanan i Stockholm. Sedan den öppnade 10 juli 2017 har både avgångs- och ankomstpunktligheten till och från Stockholm C förbättrats. Hela systemet har påverkats positivt men effekten har varit störst för snabbtågen, vilket är positivt då det är de som har den största punktlighetsutmaningen. En annan positiv effekt är att antalet händelser orsakade av obehöriga i spårområdet har minskat till följd av att Citybanan har ett annat skalskydd.

Tillgänglighet och tillförlitlighet aseende fordon är minst lika betydande som infrastrukturen när det gäller säkerhet, regularitet och punktlighet. SJ jobbar både med att förbättra standard och komfort på egna tåg, och med att påverka så att standarden på hela järnvägsbranschens tågflotta ökar. Det ska vara lönsamt att investera i hela och rena tåg.

Vikten av att skydda anläggningen från obehörigt spårinträde är central både ut ett säkerhets- och punktlighetsperspektiv. Trafikverket bör ha ett uttalat ansvar för att minska spårspning likväl som för

⁵ Punktlighetsåtgärder 2018-2020, TTT Infrastruktur, 2017-04-19, Joakim Olsson, cUHK

antalet döda i järnvägen. Investeringar för att förhindra obehöriga i spår och olyckor bör utökas drastiskt då det finns en enorm samhällsekonomisk potential inom detta område. SJ ser den stora potentialen i att förbättra detta område och satsar därför både personella och finansiella resurser.

SJ efterlyser vikten av intermodala lösningar, det vill säga att den nationella planen inte är en summering av delsystem utan verkligen på riktigt planeras så att det blir bättre för resenärerna som ska använda hela systemet. Bra saker för vägen presenteras separat från bra saker på järnvägen. Stängsling bör exempelvis ske där det är många viltolyckor både på väg och järnväg, för annars kan det finnas en risk att enbart stängsling av väg leder till att vilt tvingas upp på järnvägen när de söker sig till andra stråk. Även möjligheten att använda olika transportslag bör förenklas och säkras. Det ska till exempel vara enkelt att ta cykel, buss eller bil till tåget så att säkerhet och punktlighet för kundens hela resa optimeras.

När det väl inträffar en händelse ska resenärerna känna trygghet med den information som ges och omhändertagandet i det störda läget. SJ ser gärna en större satsning i aktivt lärande i form av rotationsanalys, för att förhindra att processavvikelse upprepas.

4.4 Balans mellan vidmakthållande åtgärder och utveckling/nyinvestering

De fyra principerna i kapitel 3 ovan bör ligga till grund för åtgärdsplaner och resurstilldelning. Då medlen för järnvägssystemet är begränsade anser SJ att det måste ske en avvägd prioritering mellan åtgärder av befintliga brister och nyinvesteringar. SJ anser att underhåll aldrig får prioriteras bort. Samtidigt anser SJ att vi måste planera för framtiden för att möta befolkningstillväxten och förordar därför starkt en satsning på höghastighetsbanor.

Utöver de prioriterade områdena underhåll och satsning på höghastighetsbanor ser SJ vikten av att prioritera de åtgärder som har störst potential till ökat transportarbete. Fokus där resebehoven är som störst gynnar både klimatmål och tillväxt.

5 Namngivna objekt

5.1 Signalsystem, ERTMS

Avseende trafikstyrning och signalering instämmer SJ i behovet av att modernisera ställverk och förnya markutrustning. Enligt nuvarande regelverk från EU blir också införande av ERTMS en konsekvens av att markutrustningen moderniseras.

Planen för införande av ERTMS överensstämmer med de planer som Trafikverket tidigare har lämnat. SJ välkomnar att det är stabilitet i planeringen. Vidare är planen sådan att den medger tid för att utveckla, och prova ut, ERTMS på sträckor med lägre trafikintensitet för persontrafiken, och först där efter installeras systemet på Södra stambanan. SJ anser att detta sätt att lägga upp planen är riktigt och nödvändigt för att säkra persontrafiken på intensivt trafikerade stråk. Även om Trafikverket till del använt annan strategi än Danmark för införandet av ERTMS bör Trafikverket följa utvecklingen i Danmark, och även Norge, för att ta vara på deras erfarenheter.

Den valda strategin för att migrera till ERTMS i Sverige (fordonsstrategin) innebär att SJ, och andra järnvägsföretag, får ökad kostnadsbelastning långt innan nyttorna med ERTMS kommer oss till del. Vidare innebär ERTMS att signalfunktioner flyttas från infrastrukturen in i fordonen. En förutsättning för ett framgångsrikt införande är därför att staten medfinansierar införandet av ERTMS enligt det initiativ till utredning som Trafikverket har tagit. När det gäller ett system för finansiering vill SJ framhålla att:

- Finansieringssystemet måste kompensera järnvägsföretagen för att de med ERTMS övertar funktioner som tidigare åvilat infrastrukturhållaren.

- Det är tveksamt om ERTMS medför någon nytta för järnvägsföretagen, och i den mån det finns någon ligger den långt fram i tiden. Ett finansieringssystem ska överbrygga den tid då järnvägsföretagen har de ökade kostnaderna som ERTMS innebär men inte får del av nyttorna.

Tekniskt är ERTMS fortfarande under utveckling. Det är då nödvändigt att Trafikverket under införandet ger branschen tekniskt och administrativt stöd, särskilt:

- Att Trafikverket aktivt arbetar, inom EU och nationellt, för att skapa stabila specifikationer och versioner i marksystemet. På detta sätt skyddas de investeringar som görs i järnvägsföretagens ombordsystem.
- Att Trafikverkets detaljplaner för införande medger testmöjligheter för järnvägsföretagens ombordutrustning i tillräcklig tid, och omfattning, för att säkerställa funktionen för de fordon som byggs om.
- Att Trafikverket har planering och aktiviteter för att säkerställa driftsäkerheten i marksystemet med ERTMS när installation görs på den intensivt trafikerade Södra stambanan. Sådana planer bör innehålla konkreta mål, utvärderingar och beslutspunkter innan ibruktagningsmetoden i banan görs.
- Att Trafikverket tar fram en ibruktagningsmetod som minimerar störningarna vid inkoppling av ERTMS. Trafikverket har tidigare meddelat att maximalt 6 timmars avstängning ska behövas vid ibruktagningsmetoden. Detta krav bör fortsatt gälla.

SJ vill vidare framhålla att det finns väsentliga trimningsåtgärder att göra för att minska störningarna i signalanläggningen utan att ERTMS införs. I både nuvarande ATC och det nya ERTMS används blocksträckor för positionering av fordonen. I många fall är denna del av anläggningen sliten. I arbetet med punktlighet i branschsamarbetet Tillsammans för tåg i tid (TTT) har Trafikverket konstaterat att det finns kortsiktiga åtgärder som till låg kostnad kan öka driftsäkerheten⁶. SJ anser att dessa åtgärder bör vidtas så att tillgängligheten i signalanläggningen kan öka även innan ERTMS blir installerat.

5.2 Införande av FRMCS

I remissunderlaget nämner Trafikverket planerna för att ersätta dagens GSM-R-system med ett nytt kommunikationssystem för järnvägen, FRMCS. SJ deltar, via Branschföreningen Tågoperatörerna, tillsammans med PTS och Trafikverket i arbetet med utformningen av FRMCS. SJ vill i det sammanhanget framhålla att parterna har gemensamma intressen och att samarbetet mellan de svenska aktörerna fungerar väl.

5.3 Planering – MPK, ANDA, NTL

Den sammanvägda betydelsen av väl fungerande system för anläggningsdata, kapacitetsplanering och tilldelning och nationell tågledning går inte att betona nog. SJ är trygg med att Trafikverket delar den uppfattningen och anser att förslaget till nationell plan speglar detta.

6 Nya stambanor

SJ delar Trafikverkets beskrivning av nuläget på Södra och Västra stambanorna. Dessa banor är i dag hårt trafikerade, har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och belastas av omfattande banarbeten som påverkar kapacitet, restider och tillförlitlighet negativt. Likaså delar vi uppfattningen att det finns flera skäl att kraftigt öka kapaciteten. Det handlar inte om att bygga bort enskilda flaskhalsar utan det är två nya spår hela vägen mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö som behövs. Störst tillskott av kapacitet och störst positiv inverkan på hela järnvägssystemets punktlighet blir det om dessa två

⁶ PM - Punktlighetsåtgärder 2018-2020, TTT Infrastruktur, 2017-04-19, Joakim Olsson, cUHK

spår utformas som ett renodlat höghastighetssystem och endast används av höghastighetståg, medan nuvarande stambanor används av de långsammare regional- och godstågen.

SJ delar också Sverigeförhandlingens uppfattning att Trafikverket bör fortsätta utreda behoven av förstärkt kapacitet närmast Stockholm, Göteborg och Malmö. För att undvika besvärande flaskhalsar och att infarterna blir dimensionerande för hela systemet kommer höghastighetsbanorna att behöva förlängas så att de går hela vägen in till respektive centralstation. Speciellt bekymmersam riskerar den södra infarten till Stockholm annars att bli, där höghastighetsbanorna enligt nuvarande förslag skulle sluta hela 50 km söder om Stockholm Central. Det kommer snabbt att bli mycket trångt och kräva tuffa prioriteringar när den samlade trafiken på höghastighetsbanorna och nuvarande stambana skall samsas på endast två spår.

6.1 Höghastighetsjärnvägarnas ändamål

SJ sympatiserar med Trafikverkets fyra ändamål för höghastighetsjärnvägen och anser att de bäst uppnås genom att banorna renodlas för 320 km/h. De resandevolymer detta skulle resultera i möjliggör redan från systemets färdigställande en tidtabell med totalt upp till tio avgångar per timme från Stockholm till Göteborg och Malmö, och fyra avgångar per timme i vardera riktningen från Norrköping, Linköping och Jönköping. I praktiken får vi då ett pendeltågssystem som i 320 km/h har kapacitet nog att hantera både långväga arbetspendling och ändpunktsresandet. Godstrafiken och det kortväga regionala resandet får utrymme att utvecklas på de kraftigt avlastade nuvarande stambanorna.

I tillägg till Trafikverkets ändamålsbeskrivning vill SJ lägga ett miljömål, där den klimatsmarta järnvägen står för en större andel av transportarbetet, och ett övergripande nationellt ändamål om ökad stärkt ekonomisk tillväxt och internationell konkurrenskraft för hela landet. De kortare restider och den ökade kapaciteten höghastighetsbanorna medför kommer att resultera i att en stor del av södra Sverige kommer att växa samman till en arbetsmarknadsregion och att de överhettade storstadsregionerna avlastas när en större del av tillväxten kommer att ske utanför dessa.

6.2 Utbyggnadsstrategin

Dagens stambanor är redan överbelastade och SCB:s prognos visar på en historiskt hög befolkningstillväxt. Om järnvägen skall ha förutsättning att hantera det snabbt ökande transportbehovet måste ett stort kapacitetstillskott göras snabbast möjligt. SJ förordar därför att hela höghastighetssystemet byggs ut samtidigt med målsättningen att hela systemet står färdigt för ett samtida öppnande 2030-2035. Det är en ambitiös tidsplan men närliggande europeiska erfarenheter visar att den är fullt realistisk. I exempelvis Spanien har man de senaste 25 åren öppnat 300 mil höghastighetsjärnväg och fortsätter att bygga 120 mil till. I Storbritannien bygger man 2017-2033 53 mil höghastighetsjärnväg utformad för 400 km/h i mycket utmanande storstads- och naturmiljöer.

Ett fokuserat genomförande medför även att inga dyra interimslösningar behöver byggas samt att banorna med säkerhet kommer att användas för det de är avsedda för, det vill säga trafikering med äkta höghastighetståg. Det innebär också att det finns både kommersiella förutsättningar och kapacitet tillgänglig för att från och med dag etablera en mycket attraktiv tidtabell, vilket medför en snabb överflyttning av långväga resande från andra transportslag och därmed en kraftig positiv miljöeffekt.

Ostlänkens nuvarande utformning är en rest från nittioalet när en ny regionalbana började planeras. Enligt Trafikverket är det i sig ett argument för att begränsa hastigheten till 250 km/h. Det är därför hög tid att Ostlänkens utformning anpassas så att den blir en integrerad del i det höghastighetssystem som nu skall byggas. Sloandet av de mindre stationerna öppnar inte bara för högre hastigheter så att de övergripande restidsmålen kan nås. Det innebär både lägre byggkostnader och att linjedragning kan anpassas så att känsliga naturområden, till exempel Tullgarnsdalens Natura 2000-område, undviks.

6.3 Hastigheten på höghastighetsbanor

SJ anser att det är mycket angeläget att inte tumma på restidsmålen två timmar Stockholm-Göteborg och två och en halv timme Stockholm-Malmö. Dessa restider förutsätter 320 km/h. Samstämmiga internationella erfarenheter visar att varje minuts förändring av restiden påverkar tågets konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag, inte minst flyget. Med de stipulerade restidsmålen kommer till exempel tre miljoner flygresor per år att flyttas till det klimatsmarta tåget. Om hastigheten sänks till 250 km/h blir det bara hälften.

För att attrahera både dem som reser mellan ändpunkterna och dem som reser, eller pendlar, till/från någon av de mellanliggande stationsorterna, kommer tidtabellen på samma sätt som idag att behöva innehålla en kombination av direkttåg och tåg som gör några stopp längs vägen. Med ett sådant upplägg, saxad stoppbild för de tåg som inte går direkt och de resandevolymer som blir aktuella med bibehållna restidsmål, kommer det att behövas upp till tio avgångar per timme från Stockholm och bli fyra avgångar per timme i båda riktningarna från Norrköping, Linköping och Jönköping. Med en sådan frekvens kommer all långväga pendling att kunna ske i 320 km/h. Om alla tåg håller samma hastighet blir det också enklare att skapa en bra tidtabell, högre punktlighet och högre kapacitet.

Precis som Trafikverket säger kommer den något lägre byggkostnaden för ballasterade spår än för fixerade spår att medföra avsevärt högre underhållskostnader med en betydligt högre livscykelkostnad som resultat. Dessutom kommer tiden i spåret som krävs för underhåll att öka betydligt. Periodvis kommer inte de planerade nattliga underhållsfönstren att räcka till, med stora störningar i trafiken som följd. SJ ifrågasätter starkt valet av en lösning som medvetet ökar både de framtida kostnaderna och störningarna.

Höghastighetsbanorna utformas med långa avstånd mellan kryssväxlar för att hålla nere antalet objekt som behöver underhållas eller kan falla. SJ anser att det är en bra inriktning men det förutsätter att det förebyggande underhållet bedrivs på ett sådant sätt att fel i järnvägsanläggningen i princip aldrig uppkommer. I praktiken är endast nattunderhåll möjligt. Insatser dagtid skulle medföra mycket omfattande störningar i trafiken som följd av enkelspårdrift och kraftigt reducerade hastigheter.

6.4 Renodling för 320 km/h ger bäst resultat och lägre byggkostnader

Ett annat sätt att sänka byggkostnaderna än det Trafikverket föreslår är att renodla höghastighetsbanornas utformning för 320 km/h. När alla tåg går lika snabbt får man också ut mest kapacitet och får bäst punktlighet.

Om banorna byggs endast för den högsta europeiska ban- och fordonsklassen skulle det möjliggöra betydligt mindre tunneldiametrar, att banorna kan dimensioneras för en något lägre axellast och med brantare backar. I ett renodlat 320-system blir det än mer logiskt att inte inkludera några av de nu föreslagna mindre stationsorterna. Utöver de relativt kostbara stationerna kan även banans dragning anpassas så att känsliga naturområden kan undvikas och därmed förknippade kostsamma lösningar.

Kostnaden för ett renodlat 320-alternativ har inte utretts ännu. SJ förordar att det görs skyndsamt för att tydliggöra vilka alternativ som föreligger och deras respektive konsekvenser.

6.5 Framtidssäkring

Järnvägstekniken utvecklas ständigt. Decennium för decennium har hastigheterna på världens höghastighetsbanor successivt ökat. Från ursprungligen 250, via 280, 300 och 320 till idag som mest 360-380 km/h. Det är därför klokt att i ett nytt system som kommer att ha över 100 års livslängd så långt det är möjligt redan nu anpassa bangeometrin för högre hastigheter än de vi planerar att köra när banorna öppnar. I exempelvis Storbritannien utformar man sina nya höghastighetsbanor för 400 km/h, även om man initialt avser att ”endast” köra i 360 km/h.

Internationella erfarenheter visar att nackdelarna med ballasterade spår ökar snabbt när man passerar 300 km/h (tid och kostnad för underhåll). Med fixerade spår och en anpassad bangeometri har man byggt in möjligheten att öka hastigheten när tekniken mognat ytterligare om några decennier.

6.6 Finansiering

SJ delar Trafikverkets uppfattning att det med förutsättningarna om anslagsfinansiering i den takt ekonomin tillåter kommer att ta mycket lång tid att bygga ut hela höghastighetsystemet. Det är därför avgörande att ytterligare finansiering kan tillföras utöver den nuvarande anslagsramen så att höghastighetsbanorna snabbt kan färdigställas. Med en sådan lösning frigörs även ytterligare resurser för den nödvändiga fortsatta upprustningen och utvecklingen av det nuvarande järnvägssystemet.

6.7 Depåer i ett höghastighetssystem

Det är väsentligt att det inför höghastighetsbanornas öppnande i nära anslutning till ändpunkterna även tillförs depåkapacitet med verkstäder, uppställningsspår mm. I ett scenario med snabbast möjliga utbyggnadstakt behöver detta arbete sannolikt påbörjas under planperioden.

7 Vidmakthållande (underhåll och reinvestering)

SJ har tidigare i dokumentet översiktligt kommenterat inriktningen och omfattningen av åtgärder för järnvägsanläggningens vidmakthållande och vill i detta avsnitt ytterligare utveckla våra synpunkter.

På endast fyra stråk (Malmbanan, Godsstråket Luleå-Hallsberg, Västra Stambanan och Södra Stambanan) kan större delen av det eftersläpande underhållet åtgärdas. Det är välbehövligt, men ändå i ett större sammanhang bekymmersamt eftersom stora delar av huvudjärnvägsnätet inte får någon minskning av eftersläpet och dagens bristande robusthet inte avhjälpas.

Nivån på underhåll/reinvesteringar på alla bandelstyper måste läggas så att den banstandard som linjen är utformad för kan säkerställas och att punktligheten varaktigt hamnar på 95%.

Underhållet på bandelar typ 1-3 måste förstärkas till en sådan nivå att alla i järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) utpekade risker undanröjs.

Reinvesteringar i signalsystemet slopas nu på de sträckor som skall få ERTMS, vilket innebär ett mycket stort risktagande om ERTMS drabbas av förseningar eller inkopplings- och/eller driftproblem. Funktionaliteten i signalanläggningen måste säkras genom tillräckligt underhåll fram till ibruktagandet av ERTMS. En utsliten signalanläggning på huvudlinjer vore fullständigt förödande för järnvägsdriften och skulle kosta enorma belopp i form av kvalitetsbrister och tappade marknadsandelar.

Sträckorna Bräcke-Östersund-Storlien, Borlänge-Mora är nu klassificerade som linjer av bantyp 4 och riskerar därmed att få ett försämrat tillstånd under planperioden, något som påverkar restider och punktlighet negativt. Dessa två bandelar har definitivt omfattande persontrafik och godstransporter och sträckorna Bräcke-Östersund och Borlänge-Mora bör överföras till bandel typ 3.

Bandelen Kil-Charlottenberg måste överföras till bandel typ 2. Sträckan är en viktig del av det större sammanhängande stråket Stockholm-Oslo med hög efterfrågan på såväl frekvent snabbtågstrafik som omfattande regionaltågstrafik och betydande godstrafik.

Bandelen Borås-Göteborg behöver också säkras funktionellt och avseende robusthet så att omländningar kan ske på ett effektivt och robust sätt när Västra Stambanan Herrljunga-Göteborg är avstängd för arbeten eller akuta störningar. Samtliga fordon med normal axellast måste kunna framföras utan hastighetsrestriktioner.

8 Stråkvis genomgång av investeringar

SJ har förståelse för att Trafikverket utgår från den tekniska livslängden på anläggningens olika delar. Föreslagna åtgärder är relevanta men en samlad bedömning av kvarvarande brister bör dock göras stråkvis så att konsekvenserna av detta utgör grund för fördelning av medel och prioritering av åtgärder. Som tidigare nämnts anser vi att, eftersom de finansiella medlen påtagligt understiger behoven, investeringar måste styras dit där störst utväxling för såväl gods som persontrafik uppnås. Insatser på Södra och Västra Stambanan, Värmlandsbanan och Ostkustbanan måste i en bristsituation ges förtur framför investeringar på linjer med mindre frekvent och mindre komplex trafik. Järnvägen kämpar för att resenärer och godsköpare ska få ökat förtroende för järnvägen. Här måste myndigheterna samverka så att operatörerna kan göra ett bra jobb och vinna tillbaka förtroendet.

Vi saknar också en målbild för de olika stråken. En sådan målbild bör för varje sammanhållet naturligt trafikstråk beskriva den linjestandard som investeringarna på lång sikt skall samverka till. Målbilden bör innehålla en beskrivning av linjens målstandard i form av bland annat hastighet, bärighet och förbigångs- och mötesstationer. Målbilden bör också kompletteras med det trafikeringsmönster som vägleder investeringarnas storlek och utformning.

Nedan följer en genomgång och kommentarer av de olika nyckelstråken i järnvägsnätet, inklusive de storstadsregioner som stråken berör. De funktionella stråken måste ses som en helhet baserat på de huvudsakliga kund- och transportströmmarna; en uppdelning baserad på Sveriges administrativa geografiska indelning har underordnad betydelse. Målpunkterna är och förblir de stora orterna i de olika regionerna. Endast vid korsande av nationsgräns uppträder vissa avvikande resandemönster.

8.1 Storstadsområdena

De flesta stråk för persontrafik har sin start-/slutpunkt i ett storstadsområde. Det är redan idag väldigt hög belastning på infarterna till alla tre storstäderna. Planerade satsningar (t.ex. Ostlänken, Väst kustbanan, Lund-Hässleholm, Ostkustbanan) kommer att öka belastningen ytterligare. Åtgärder för att öka kapaciteten behöver därför genomföras redan under denna planperiod. Det är därför relevant med en särskild genomgång av situation och behov i storstadsområdena.

8.1.1 Stockholm

Stockholm C har fått en välbehövlig avlastning genom öppnandet av Citybanan med Stockholm City och den regionala och interregionala trafiken får ökade möjligheter till en robust och något flexiblare trafikutformning. Med denna nya kapacitet på Stockholm C visar sig trångsektorena på de omgivande banorna ännu tydligare och investeringar i dessa blir ännu angelägnare. Stockholm är navet för svensk järnvägstrafik och kapacitetsbristerna i Stockholmsområdet får konsekvenser i stora delar av järnvägs-systemet. För att inte nya trafiksatsningar drivna av Ostlänken och ökad efterfrågan generellt skall om-intetgöras måste mot planperiodens slut följande nya projekt påbörjas:

- Stockholm C-Gerstaberg (Järna) För att de förväntade trafikökningarna och restidsförbättringarna till följd av Ostlänken skall kunna realiseras måste kapaciteten på sträckan ökas. På delen Flemingsberg-Gerstaberg måste 2 nya spår anläggas. På sträckan Stockholm C-Flemingsberg behöver kapaciteten ökas till minst 20 tåg per timme och riktning.
- Kalhäll-Bålsta. För att möta utbyggnadsplanerna för pendeltågstrafiken utan att förlänga res-tider och minska framkomligheten för övrig trafik måste utbyggnaden till fyrspar fortsätta från Kalhäll mot Bålsta.

8.1.2 Göteborg

Järnvägsinfrastrukturen i Göteborgsområdet uppvisar i dag stor brister, såväl på Göteborg C, som på flera stråk ut från Göteborg. Göteborg-Alingsås har omfattande kapacitetsbrister och enkelspåret

Göteborg-Borås uppfyller långt ifrån den underliggande efterfrågan. Situationen i centrala Göteborg kommer att förbättras när Västlänken är färdigställd, men samtidigt kommer det att bli än mer angeläget att investera för att bygga bort trångsektorerna på omgivande banor för att tillmötesgå förväntade trafikökningar.

När den nya stambanan byggs är det viktigt att bygga så att flaskhalsar inte uppkommer kring Göteborg C och i dess närområde.

Dessutom finns risker för bristande kapacitet för uppställning i Göteborgsområdet både före och efter Västlänken är färdigställd till följd av den kontinuerligt ökande tågtrafiken.

SJ anser att det finns flera investeringar som inte finns med i planförslaget men som måste startas under planperioden:

- Göteborg-Alingsås, fyrspar. Sträckan är hårt belastad och samtliga trafiksystem drabbas av förlängda körtider och möjligheten till efterfrågad expansion är sedan länge uttömd. Därför behövs en fyrsparutbyggnad från Göteborg C där Västlänken ansluter till Västra Stambanan. I en första etapp behöver fyrspar byggas så långt att systemen för såväl fjärrtåg som pendeltåg kan optimeras. För att fjärrtågen skall kunna köra om pendeltågen utan att systemen stör varandra behövs sannolikt cirka 15 km fyrspar.
- Göteborg-Kungsbacka, förbigångsmöjligheter. Redan i nuläget kör snabbtågen i ostört läge bort 4-5 minuter pga. den täta pendeltågstrafiken och vid störningar ännu mer. För att såväl kortväga som långväga persontrafik skall kunna utvecklas optimalt behöver pendeltågsplattformarna flyttas bort från huvudspår till förbigångsspår eller partiellt fyrspar.
- Göteborg-Borås: Bandelen behöver säkras funktionellt och avseende robusthet så att omländningar kan ske på ett effektivt och robust sätt.
- Göteborg-Stenungsund bristande kapacitet utifrån den regionala målbilden för tågtrafiken.

8.1.3 Malmö

Järnvägsinfrastrukturen runt Malmö har moderniserats och förstärkts genom tillkomsten av Öresundsförbindelsen och Citytunneln. Den förbättrade infrastrukturen har i sin tur lett till ett kraftigt ökat resande och kapacitetsutnyttjandet i Citytunneln är redan 5-6 år efter ibruktagandet mycket högt.

Den nationella planen anvisar finansiella medel för fyrspar Arlöv-Högevall (Lund) och ett nytt dubbelspår Hässleholm-Lund. För det senare objektet endast en mindre summa i slutet av planperioden och det är besvärande eftersom sträckan Hässleholm-Malmö redan i nuläget är överbelastad i högtrafik och utgör ett hinder för en fortsatt utveckling av såväl regional som fjärrtrafik. Även på sträckan Helsingborg-Lund är kapacitetstaket nått i högtrafik och Helsingborg C dras med stora trängselproblem och trafiken förbi är mycket störningskänslig. Mindre förseningar på ett enstaka tåg genererar ofta större störningar på flera tåg eftersom kraven på exakt minutpassning är höga för att få trafikpusslet att gå ihop. SJs uppfattning är att det behövs ytterligare investeringar längs huvudlinjerna i Skåne för att klara de trafikökningar som kan förutses, bland annat kommer SJ att behöva fler snabbtågslägen på Södra Stambanan och bättre snabbtågslägen på Västkustbanan Helsingborg-Lund.

SJ anser att det finns flera investeringar som inte finns med i planförslaget men som måste startas under planperioden:

- Lund C-Högevall: Den så kallade "armaturkurvan" omedelbart söder om Lund C måste kompletteras till 4 spår för att den mycket omfattande trafiken Malmö-Lund skall kunna utformas med full flexibilitet. En sträcka (om än kort) med endast två spår ger många beroenden mellan tågen och försämrar kapaciteten och robustheten påtagligt.

- Helsingborg-Lund: Utökad kapacitet och fler förbigångsmöjligheter. Redan i nuläget kör SJs snabbtåg bort ganska många minuter på sträckan på grund av tågträngseln i högttrafik. Helsingborg C är överbelastad och det behövs avlastande infrastruktur söderut. Nytt förbigångsspår på nedspårssidan i Landskrona och dubbla förbigångsspår på ytterligare någon plats på sträckan är exempel på angelägna projekt för att möta SJs krav på fler och bättre snabbtågslägen och Skånetrafikens planer på nya snabba regionaltåg.

Dessutom är utbyggnaden till fyrspar eller två dubbelspar Hässleholm-Lund mycket angelägen och behöver påbörjas omgående och färdigställas under planperioden.

8.2 Stråket Stockholm-Göteborg ”Västra Stambanan”

Stråket får tidigt under planperioden hastighetsstandarden återställd till normal nivå och det är glädjande. Vidare byggs flera nya förbigångsspår som ökar kapacitet, framkomlighet och återställningsförmåga längs linjen och det är viktiga och välgörande åtgärder. Västra Stambanan kommer ännu under många år att vara huvudstråket mellan Stockholm och Göteborg och därtill en av godstrafikens pulsådor på sträckan Hallsberg-Göteborg. SJs bedömning är att ytterligare kapacitetsförstärkningar behöver göras:

- Ytterligare förbigångsspår på driftplatser där resandetågen gör uppehåll, exempelvis, Vingåker Laxå och Töreboda. Detta behövs för att både fjärrtågssystem och regionaltrafiksystem skall få plats på banan och ges konkurrenskraftiga restider.
- Fyrspar från Göteborg C mot Alingsås. Sträckan Göteborg-Alingsås är hårt belastad och samtliga trafiksystem drabbas av förlängda körtider och möjligheten till efterfrågad expansion är sedan länge uttömd. Därför behövs en fyrsparsutbyggnad från Göteborg C där Västlänken ansluter till Västra Stambanan. I en första etapp behöver fyrspar byggas så långt att systemen för såväl fjärrtåg som pendeltåg kan optimeras. För att fjärrtågen skall kunna köra om pendeltågen utan att systemen stör varandra behövs sannolikt cirka 15 km fyrspar.
- Signalförtätning så att 3 minuters tågtäthet blir möjlig på hela sträckan. Denna åtgärd möjliggör ökad linjekapacitet med förhållandevis låg investering.

8.3 Stråket (Stockholm)-Katrineholm-Peberholm-(Köpenhamn) ”Södra Stambanan”

Södra Stambanan återställs i likhet med Västra till sin ordinarie standard tidigt under planperioden och det är mycket tillfredsställande. I allt väsentligt är kapacitetsproblematiken likartad på Södra och Västra Stambanan. I planen finns Ostlänken med men färdigställs inte under planperioden. Nyttan av etappen Järna-Linköping är mycket omfattande efter färdigställandet och omedelbar på både Södra och Västra Stambanan. Ostlänken måste färdigställas enligt ursprunglig plan och utformas för hastigheter upp till 320 km/h. På sträckan Hässleholm-Lund planeras för två nya spår som rätt utformade och utnyttjade löser de flesta kapacitetsproblemen på sträckan. Projektet är mycket angeläget och behöver tidigareläggas med färdigställande under eller de närmaste 1-2 åren efter planperiodens slut. På sträckan Linköping-Hässleholm behövs ytterligare kapacitetsförstärkningar:

- Ytterligare förbigångsspår på driftplatser där resandetågen gör uppehåll, exempelvis Tranås, Sävsjö, Älmhult. Detta behövs för att både fjärrtågssystem och regionaltrafiksystem skall få plats på banan och ges konkurrenskraftiga restider.
- Signalförtätning så att 3 minuters tågtäthet blir möjlig på hela sträckan. Denna åtgärd möjliggör ökad linjekapacitet med förhållandevis låg investering.

8.4 Stråket (Stockholm)-Laxå-Charlottenberg-(Oslo) ”Värmlandsbanan”

Värmlandsbanan är en väsentlig del av huvudstråket Stockholm-Oslo. Standard och kapacitet på detta stråk är undermålig jämfört till exempel med Stockholm-Malmö/Köpenhamn. En tydlig konsekvens av detta är att trots att Oslo ligger betydligt närmare Stockholm än Malmö är tågets marknadsandel i förhållande till flyget bara 14% Stockholm-Oslo jämfört med 42% Stockholm-Malmö. Trots stor efterfrågan är det av kapacitetsskäl inte möjligt att utöka den begränsade trafiken mellan huvudstäderna.

Spårbytet Laxå-Kil säkerställer bibehållen funktionalitet och robusthet och det är avgörande för en acceptabel kvalitet längs linjen. Sträckan är mycket hårt belastad och i princip fullt utnyttjad på sträckan Kristinehamn-Kil under stor del av trafikdygnet och de föreslagna åtgärderna på sträckan är mycket välkomna. För att möta regionens och de olika järnvägsföretagens expansionsplaner bedömer vi att ytterligare åtgärder behöver göras:

- Dubbelspår Karlstad-Kil. Sträckan är kraftigt överbelastad och redan i nuläget kan inte all efterfrågad trafik utföras. Återställningsförmågan är minimal och de omgivande enkelspårerna har begränsad kapacitet och störningar ger stora konsekvenser för många trafiksystem.
- Planskild anslutning av Värmlandsbanan till Västra Stambanan öster om Laxå. Nuvarande förgrening i plan med låga hastigheter är omodern och kapacitetssvag eftersom tåg till Värmlandsbanan måste korsa huvudspåret för tågen i motsatt riktning, d.v.s. varje passage kräver ca 5 minuters lucka på uppspåret för att inte störa motriktad trafik. Bygg en ny planskild anslutning längre österut med spårväxelstandard minst 130 km/t och dubbelspår på den nya sträckningen av Värmlandsbanan. En östligare dragning innebär kortare körväg och därmed lägre kostnader och kortare körtid.

8.5 Stråket Stockholm-Luleå ”Ostkustbanan-Ådalsbanan-Botniabanan-Norrbotniabanan/Stambanan genom Övre Norrland”

Stråket Stockholm-Luleå har en betydande tillväxtpotential när hela sträckan är utbyggd till en modern dubbelspårig järnväg. För att uppnå största möjliga nyttor för de investerade pengarna måste utbyggnaderna ske söderifrån där volymerna är störst och för att inte skapa flaskhalsar under arbetet. SJ förordar därför kraftigt att utbyggnaden av Norrbotniabanan inte påbörjas under planperioden och att en utbyggnad till dubbelspår hela vägen Gävle-Sundsvall ges högsta prioritet och tidigareläggs så att hela sträckan färdigställs under planperioden. Den föreslagna utbyggnadsordningen med första etapper Sundsvall-Dingersjö och Gävle-Kringlan är helt rätt och bör följas av etapper i direkt anslutning till Dingersjö och Kringlan.

Dubbelspåret Gävle-Sundsvall bör utformas för minst 250 km/h och bangeometrin så långt som det är möjligt anpassas till 320 km/h för att möjliggöra framtida hastighetshöjningar.

I den södra delen är en utbyggnad till fyrspår Uppsala-Myrbacken mycket välkommen men måste följas av kapacitetshöjande åtgärder på Uppsala C för att effekten av ett fyrspår skall kunna utnyttjas. Vi konstaterar med tillfredsställelse att en utredning av kapaciteten på Uppsala C har startats. Behovet av kapacitetsförstärkning är akut och finansiella medel behöver avsättas för detta i den nationella planen.

8.6 Stråket Göteborg-Lund-(Köpenhamn) ”Västkustbanan”

Västkustbanan löper genom tätbefolkade delar av landet i sin helhet och resandet utvecklas positivt. Efter att tunneln genom Hallandsås färdigställts tar en snabbtågsresa Göteborg-Malmö strax över 2 timmar och kan därmed tydligt understiga vägtrafikens transporttider. De återstående enkelspårerna Varberg-Hamra och Ängelholm-Helsingborg utgör dock besvärliga flaskhalsar som begränsar trafikutbudet och är extra störningskänsliga. Därför är det mycket glädjande att dubbelspårsutbyggnaderna

Varberg-Hamra och Ängelholm-Maria ligger tidigt i planperioden. Det finns en betydande potential för både utökad snabbtågs- och regionaltrafik längs sträckan och ytterligare infrastruktursatsningar behövs för att möjliggöra detta:

- Göteborg-Kungsbacka, förbigångsmöjligheter. Redan idag är sträckan så överbelastad att snabbtågen kör 4-5 minuter långsammare än tidigare i ostört läge och vid störningar ännu mer. Dessutom finns det efterfrågan för både fler lokala tåg och fler fjärrtåg. För att såväl kortväga som långväga persontrafik skall kunna utvecklas optimalt behöver pendeltågsplattformarna flyttas bort från huvudspår till förbigångsspår eller partiellt fyrspar.
- Ängelholm-Lund, kapacitetsförstärkningar. För att möjliggöra konkurrenskraftiga restider för snabbtåg och tillräckligt utbud av regionaltåg måste spårkapaciteten på sträckan ökas. Det behövs utökade förbigångsmöjligheter i Helsingborg C, Ramlösa och Landskrona. I nuläget förlängs snabbtågens restider med 6-7 minuter till följd av tågträngsel Helsingborg-Lund.

Efterfrågan på tågresande längs stråket har en mycket stark utveckling, men tillväxten begränsas nu av att kapacitetstaket har nåtts. Det får inte plats fler långväga tåg. Det är därför ytterst angeläget att resurser prioriteras så att, utöver ovanstående insatser, åtgärdandet av de sista enkelspårssträckorna kan tidigareläggas och byggas bort tidigt under denna planperiod och inte som planerat bortom 2029.

8.7 Stråket Stockholm-Västerås-Örebro-Hallsberg ”Mäljarbanan”

Mäljarbanan fyller en mycket viktig funktion för både det regionala resandet utmed linjen och genomgångsresande längs hela linjen Stockholm-Västerås-Örebro-Göteborg. Utbyggnaden till fyrspar ger redan resultat operativt och inom planperioden kommer kapaciteten att avsevärt förbättras. Avsnittet Duvbo-Huvudsta förbi Sundbyberg riskerar att försenas med 4-5 år och det är bekymmersamt eftersom de slutliga kapacitets och restidsvinsterna hänger samman med denna etapp. Det är angeläget att Trafikverket gör allt för att påskynda färdigställandet. Enkelspårsavsnitten Kolbäck-Hovsta är långa och sätter ett kapacitetstak för trafiken till och från Örebro från både Mäljarbanan och Svealandsbanan. Redan i nuläget tvingas vi omleda tåg den längre och långsammare vägen via Frövi för att kunna köra de efterfrågade volymerna. Det är bekymmersamt att inga åtgärder för denna delsträcka finns med i planen. Vi anser att nedanstående objekt måste rymmas i investeringsplanen 2018-29:

- Dubbelspar Ökna-Arboga. Denna relativt korta etapp skulle ge betydande framkomlighetsvinster. Trafiken på Svealands och Mäljarbanan har ett inbördes beroende för att skapa goda anslutningar i Arboga och det blir en påtaglig koncentration av tåg på sträckan på ömse sidor om Arboga. Ett dubbelspar skulle lösa upp en stor del av de kapacitetsbegränsningar som finns i dag.
- Hovsta, planskild anslutning för Svealandsbanan till godsstråket genom Bergslagen. Den nuvarande utformning i plan utan mötesmöjlighet är kapacitetsbegränsande och ligger dessutom i direkt anslutning till den långa enkelspårssträckan Hovsta-Alväng som redan i utgångsläget dimensionera antalet tåg mellan Örebro och Arboga.
- Hovsta-Alväng, ny mötesstation. Med de argument som angetts ovan i punkten om Hovsta och i väntan på en dubbelsparsutbyggnad anser vi det ofrånkomligt att bygga en mötesstation på sträckan för att möta de krav på utökad trafik som SJ och Mäljarbanan har identifierat för planperioden.

8.8 Stråket (Stockholm)-Uppsala-Falun/Mora ”Dalabanen”

Dalabanen är ett viktigt stråk med bitvis intensiv och blandad trafik och högt kapacitetsutnyttjande. Linjen är enkelsparig och störningskänslig och det är av stor vikt att vidmakthållandet säkerställer normal tillgänglighet och robusthet. En lång sträcka är i behov av spårbyte som också är en förutsättning för kortare restider. Detta spårbyte måste ges prioritet så normal linjehastighet kan hållas utan

avbrott fram till spårbytet. Linjens fjärtrafik är uppbyggd på ett sådant sätt att anslutningar mellan de olika trafiksystemen i Borlänge och Sala upprätthålls varje eller varannan timme. Det är viktigt att de föreslagna åtgärderna för hastighets- och kapacitetshöjning säkerställer timmestrafik med en restid på 57-58 minuter Sala-Borlänge för att ett effektivt trafiksystem skall kunna skapas. Nya mötesstationer i Heby och på sträckan Hedemora-Snickarbo är också en viktig åtgärd. För att säkra framkomligheten för alla trafikslag och robustheten vid en utbyggnad av persontrafik behöver nya mötesstationer anläggas på sträckorna Mora-Rättvik, Snickarbo-Avesta Krylbo och Morgongåva-Brunna.

- Brunna-Uppsala C. Sträckan Brunna-Uppsala och Dalabanans sträckning fram genom Uppsala till föreningspunkten med Ostkustbanan behöver utredas närmare. För att skapa robusthet vid störningar på Dalabanan behövs på sikt dubbelspår på delen närmast Uppsala C.

8.9 Stråket Göteborg-Växjö-Kalmar ”Kust-till-Kust-banan”

Kust-till-kust-banan utgör en viktig tvärlänk genom mellersta Götaland. Linjens funktionalitet måste säkerställas och eftersläpande underhåll utföras. Sträckan Borås-Alvesta har låg kapacitet och det behövs kompletteringar av mellanblocksignaler och eventuellt nya mötesstationer. Trafikverket bör ta initiativ till en dialog med regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKTm) och kommersiella gods- och persontrafikoperatörer för att utforma kapacitetsförstärkningar för hela sträckan Göteborg-Alvesta kopplat till utformningen av den nya banan Göteborg-Borås.

8.10 Stråket Sundsvall-Storlien ”Mittbanan”

Mittbanan är ett stråk med relativt låg kapacitet som på flera delsträckor har en omfattande och blandad trafik. Stråket har bland annat frekvent interregional trafik till Västra Jämtland med stora resandevolymer under vintersport och sommarperioden som sträcker sig över 7-8 av årets månader. Linjens betydelse för såväl gods som persontrafik är mycket stor och linjen (åtminstone fram till Duved) bör klassas som bandel typ 3 när det gäller ambitionsnivån för vidmakthållande.

8.11 Stråket Stockholm-Eskilstuna-Valskog-(Örebro) ”Svealandsbanan”

Svealandsbanan är dels ett viktigt stråk för det regionala resandet men är också en viktig bana för omledning vid trafikavbrott på Västra Stambanan eller Målarbanan. Sträckan Stockholm-Eskilstuna har modern utformning och god kapacitet men på sträckan Eskilstuna-Valskog är kapaciteten otillräcklig, inte bara vid omledningar utan även i den ordinarie trafiksituationen. Vår bedömning att det behövs investeringar på den senare sträckan sträckan.

- Ny mötesstation på sträckan Rekarne-Kunsgör. Stationssträckan är lång och helt dimensionerande för antalet tåg som kan framföras på sträckan Eskilstuna-Arboga.

8.12 Stråket Göteborg-Karlstad ”Norge/Vänerbanan”

Stråket Göteborg-Karlstad fyller en viktig funktion för den regionala trafiken men är framför allt ett viktigt alternativstråk till Västra stambanan för godstrafiken. En avlastning av Västra Stambanan är angelägen men för att säkerställa kvaliteten för alla trafikslag på Norge/Vänerbanan behövs kapacitetsförstärkningar. Ombyggnaden av Älvängen med en bättre lösning för de vändande pendeltågen är mycket välkommen.

- Ny mötesstation på sträckan Åmål-Säffle. Stationssträckan är banans längsta och dimensionerar antalet tåg. Systemmöten med resandetåg sker i Säffle och störningar med flyttade möten ger relativt stora konsekvenser.

* * *

Sammanfattningsvis ser SJ ett stort behov av ytterligare investeringar i järnvägssystemet för att under planperioden parallellt kunna ta igen den under lång tid uppbyggda underhållsskulden, och i tillräcklig omfattning kunna investera i ny kapacitet för att både möta den stora ökning av transporter som ytterligare drygt en miljon⁷ invånare till 2029 medför, och på ett påtagligt sätt bidra till realiseringen av Sveriges ambitiösa klimatmål för transportsektorn. Som den enda rikstäckande operatören inom persontrafik bidrar SJ gärna konkret i det fortsatta arbetet med identifiering och prioritering av insatser för att realisera detta.

Crister Fritzon / VD SJ AB

⁷ Enligt SCB:s befolkningsprognos 2017-04-12 har Sverige 11.275.800 invånare 2029