



Datum: 2020-10-13

Trafikverket
Infrastrukturdepartementet

Inför det kommande inriktningsunderlaget

Trafikverket har fått i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering för en ny planperiod (Regeringsbeslut 2020-06-25 I2020/01827/TP). Vid utformningen av uppdraget skall Trafikverket samråda med regionerna och Gotlands kommun. För att bidra med ett nationellt perspektiv och den långväga persontrafikens speciella förutsättningar vill SJ på detta sätt bidra med bedömningar, fakta och synpunkter inför Trafikverkets fortsatta arbete med inriktningsunderlaget.

Introduktion

Ökade person- och godstransporter på järnväg spelar en central roll för att skapa samhällsekonomiskt effektiva transporter och för att nå de svenska klimatmålen. Järnvägen utvecklar samhället och gör samhället tillgängligt. När människors möjligheter att resa snabbt och effektivt med tåg förbättras ökar deras möjligheter att ta arbete på annan ort. Regioner förstoras, ekonomisk tillväxt stimuleras och välstånd lyfts 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 järnväg:

- Sätt resenären i fokus och skapa en tillförlitlig järnväg
- Prioritera klimatmålen inom transportsektorn
- Satsa resurser samlat och där de ger mest nytta – i stråk där många färdas och där kapacitet eller redundans saknas
- Återställ och upprätthåll funktionalitet på prioriterade banor

System- och stråkperspektiv

Järnvägen utgörs av ett antal banor, eller stråk, som tillsammans utgör ett nationellt sammanhängande järnvägssystem. Vid utvecklingen av järnvägssystemet är det viktigt att beakta helheten och hur de olika banorna/stråken påverkar varandra i och med den trafik som körs på respektive bana och mellan dessa. En brist på en bana eller banavsnitt får därför ofta påverkan även på andra banor.

SJ anser det viktigt att både helhets- och stråkperspektivet utgör grunden för arbetet med den kommande planen. Nuvarande ordning är att behov och åtgärder beskrivs och organiseras enligt Trafikverkets regionindelning. Då ett stråk ofta går genom flera regioner försvårar detta kraftigt möjligheten att få en överblick över det samlade behovet, föreslagna åtgärder och den nytta dessa kommer att resultera i för stråket som helhet. I stället borde arbetet med den kommande planen organiseras och genomföras utifrån stråk.

Stråkperspektivets styrka illustreras väl av de framsteg som gjorts i punktlighetsarbetet när man gått från ett regionalt arbets sätt till att arbeta med hela stråk.

Vikten av snabba fokuserade insatser och av att göra färdigt

Ett stråks kapacitet bestäms av dess svagaste delsträcka. När man nått en banas kapacitetstak är det angeläget att åtgärda detta genom ändamålsenliga investeringar så att trafiken kan fortsätta att utvecklas i takt med resenärers och kunders efterfrågan till gagn för samhället. När detta görs är det väsentligt att fokusera resurserna på att åtgärda hela bristen på så kort tid som möjligt. För detta behövs en sammanhängande tidssatt finansierad genomförandeplan. Om detta saknas är det stor risk att arbetet delas upp i en mängd fristående mindre beståndsdelar och drar ut på tiden. Ett avskräckande exempel är dubbelspårsutbyggnaden på Västkustbanan som pågått sedan 1980-talet och ännu inte har någon tidssatt sluttidpunkt. Då det inte är förrän den sista lilla delsträckan färdigställts som man till fullo kan utnyttja alla de tidigare färdigställda sträckorna innebär detta arbetssätt också att det kommer att ha dröjt i storleksordningen ett halvt århundrade innan man får full avkastning på den först investerade kronan.

Detta synsätt behöver vara vägledande vid alla kommande stora investeringar som till exempel de nya stambanorna och den nya Ostkustbanan.

Trafikprognoserna och de samhällsekonomiska kalkylerna måste bli bättre

Trafikverket har själva visat hur långtidsprognoserna konsekvent i flera decennier kraftigt underskattat trafikutvecklingen på järnväg och överskattat den för andra trafikslag. Detta har medfört både en felaktig fördelning av investeringsmedel till järnvägen och att de samhällsekonomiska kalkylerna för enskilda, framför allt större, projekt blivit sämre än vad som visat sig i efterkalkylerna. Det sammantagna resultatet är ett överbelastat järnvägssystem som på flera ställen slagit i kapacitetstaket.

Det är ytterst angeläget att prognosmodellerna utvecklas så att de mycket bättre både fångar utvecklingen av den underliggande efterfrågan på järnvägens tjänster och beskriver effekten av enskilda investeringar – i synnerhet de stora transformativa investeringarna där helt nya förmågor tillförs i transportsystemet.

Det är även ytterst angeläget att den samhällsekonomiska kalkylmodellen utvecklas så att den bättre fångar den verkliga nyttan av en investering. Som beskrivet av inte minst KTH har dagens modell stora brister och premierar även stora flöden på korta sträckor före mindre flöden på längre sträckor, vilket tenderar att missgynna investeringar i järnväg i förhållande till väg och dessutom riskerar att bli självuppfyllande. Kalkylmodellen har i praktiken under lång tid funderat som ett styrmedel där inte minst stora väginvesteringar premierats. Detta är ohållbart om transportsektorn skall kunna ställas om snabbt och bidra till att Sverige når sina ambitiösa klimatmål.

Övergripande prioritering

Enlig SJs uppfattning utgörs ryggraden i det svenska järnvägsnätet av Södra och Västra stambanorna, tätt följda av Ostkustbanan, Västkustbanan, Mäljarbanan plus Örebro-Hallsberg samt Värmlandsbanan. De två första bör ha prio ett, de andra prio två och övriga banor prio tre.

Viktigt att prioritera de stora kapacitetsbristerna och bygga i rätt ordning

Järnvägen har på flera sträckor redan passerat kapacitetstaket. Detta gäller i hela landet men i södra Sverige blir läget snabbt värre då befolkningsökningen är större där. Det hårda trafiktrycket i kombination med en sliten anläggning har även negativ påverkan på punktligheten. För att kunna möta

den snabbt ökande efterfrågan på klimatsmarta resor och transporter med järnväg måste kapaciteten snabbt byggas ut.

En av de största flaskhalsarna i järnvägssystemet är den södra infarten till Stockholm. Den kortsiktiga åtgärden är att uppgradera signalsystemet Järna-Flen så att antal tåg teoretiskt kan öka från nuvarande 12 till minst 15 per timme. Samtidigt måste planeringen för två nya spår Järna-Flemingsberg dras igång och arbetet inkluderas i den kommande planen.

En annan stor flaskhals är mellan Gävle och Sundsvall. Den påbörjade dubbelspårutbyggnaden behöver forceras. För att få ett sammanhängande och kapacitetsmässigt harmoniserat system behöver den dessutom avslutas i sin helhet innan ytterligare investeringar görs norr om Sundsvall.

Även Öresundsbron närmar sig sitt kapacitetstak. SJ ser behov av en kraftig ökning av antal långväga tåg över bron. När den fasta Fehmarn Bältförbindelsen öppnar mot slutet av tjugotalet kommer trycket på fler både person- och godståg att öka kraftigt. För att möta detta behövs en ny fast Öresundsförbindelse för både person- och godståg.

Innan ny kapacitet för fler avgångar tillförts kan i viss utsträckning längre tåg köras. Denna möjlighet begränsas nu av brist på långa plattformsspår framför allt på Göteborgs centralstation, men även i viss mån på Stockholm C och några större stationer längs Södra Stambanan.

Nya stambanor för höghastighetståg – två scenarier

De nya stambanorna för höghastighetståg är en kritisk komponent för att tillföra den kapacitet i södra Sverige som är nödvändig för att järnvägen skall kunna möta den växande befolkningens ökade efterfrågan på resor och transporter. De är också en stark möjliggörare för en snabb klimatomställning av transportsektorn då de frigör kapacitet på de befintliga banorna så att en betydligt större andel av de långväga godstransporter som nu går på lastbil kan flyttas över till järnväg.

SJ förutsätter att de nya stambanorna byggs men noterar att endast delar av dem är beslutade och ingår i den nuvarande planen. SJs uppfattning är att det ur både ett system- och kostnadsperspektiv är mest ändamålsenligt att renodla dem för persontåg som går över 250 km/h. Detta ger störst kapacitetstillskott och bättre punktlighet i hela järnvägssystemet till en lägre kostnad. Det är också angeläget att restidsmålen två timmar Stockholm-Göteborg och 2,5 timmar Stockholm-Malmö hålls.

Projektet bör genomföras i ett från Trafikverket fristående bolag enligt samma modell och upplägg som Öresundsbron. Det bör också genomföras på ett sådant sätt att en hel ändpunktssträcka öppnas samtidigt. Med en sådan organisation, planering och med ett industriellt byggsätt baserat på de senaste och bästa internationella erfarenheterna bör banorna kunna stå färdiga i början av 2030-talet.

Ett snabbt genomförande ger både den bästa avkastningen på det investerade beloppet och ett konkret bidrag till klimatomställningen av transportsektorn.

Med nuvarande tempo i beslutsprocessen, avsaknad av tydlig målbild och sätt att driva arbetet är risken tyvärr stor både för att systemets funktion och nytta blir en annan, och att genomförandet kommer att dra ut rejält på tiden. I ett sådant scenario blir det nödvändigt att under den kommande planperioden genomföra ytterligare kapacitetsinvesteringar på både Västra och Södra stambanorna. Konkreta exempel på sådana är fyrspår Göteborg-Alingsås och ett antal nya förbigångsspår längs Södra Stambanan

Kortare restider och strategi för hastighetshöjning

Det finns ett tydligt fastställt samband mellan restid och andel resenärer som väljer tåg framför andra transportslag. Kortare restider är angeläget både för att öka resandet med det mest klimatsmarta och

energieffektiva transportslaget, och för att sprida den ekonomiska tillväxten genom att möjliggöra effektiv pendling på längre sträckor på en för resenären acceptabel tid. SJ håller det därför för självklart att man vid större nyinvesteringar bygger för högre hastigheter – minst 250 km/h; för de nya stambanorna minst 320 km/h.

Faktum är att sedan över tjugo år är i stort sett alla nybyggda sträckor förberedda för 250 km/h. Nu är det hög tid att börja tillvarata och kapitalisera på dessa investeringar genom att ta fram en tydlig strategi och plan för en uppgradering till 250 km/h på lämpliga sträckor. Först ut i en sådan plan bör Västkustbanan ligga, tätt följd av Botniabanen.

SJ förbereder sig för en hastighetshöjning genom att investera i nya tåg för 250 km/h. Dessa kommer att börja tas i trafik cirka 2025. Till dess skulle vi gärna se att de första banorna är uppgraderade.

Uppställningsspår och övriga sidosystem

Det är angeläget att ytor och kapacitet för uppställningsspår, depåer, verkstäder mm utvecklas i takt med trafikökningen och de större förändringar som är kända, till exempel de stora trafikökningar i syd som öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att medföra.

SJs erfarenhet är att det redan i nuläget råder akut brist på uppställningsspår i Stockholm, tydlig brist i Göteborg och ett ansträngt läge i Malmö. Till detta kommer att flera operatörer beställt fler fordon som kommer att levereras de närmaste åren. Här krävs insatser tidigt i planperioden. Etableringen av skötselspår på Tomtebodas bangård och kapacitetsförstärkningar på norra sidan av Stockholm är ytterst angelägna för att möta volymtillväxten. På lite längre sikt behövs en modern uppställnings- och depåanläggning nära Malmö C.

Underhållsskulden

Det är mycket angeläget att fortsätta att ta ikapp underhållsskulden. Det räcker emellertid inte att som i nuvarande plan begränsa sig till bantyp 1 och 2. Flera viktiga stråk och sträckor, till exempel Dalabanan och Gävle-Östersund är klassificerade som bantyp 3 och 4 varför även dessa bantyper behöver inkluderas. För bantyp 5 bör ingen försämring ske.

ERTMS-införandet

Frågan om ERTMS står inför ett vägskäl. Antingen läggs införandet på is och fokus flyttas till att utveckla nuvarande system för högre hastigheter. Eller så rullas det ut så snabbt som möjligt för att minimera perioden med dubbla system. Utrullningsplanen bör synkroniseras med planen för uppgradering av banor till 250 km/h. Först ut bör således Västkustbanan vara. Det är mycket angeläget att utrullningsplanen inkluderar medfinansiering av fordonsutrustningen.