



Datum: 2016-02-29

Ref: Remissvar avseende Trafikverkets Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029

Vår kontakt: Lena Herrmann

Vår beteckning: SJCM-2015-0689-005

Er beteckning: (N2015/4305/TIF)

Ert datum: 2015-11-30

Remissvar avseende Trafikverkets Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029

SJ vill lämna synpunkter i rubricerat ärende.

1 Sammanfattning

Ökade person- och godstransporter på järnväg spelar en central roll för att skapa samhällsekonomiskt effektiva transporter och för att på sikt nå de svenska klimatmålen. Järnvägen utvecklar samhället och gör samhället tillgängligt. När människors möjligheter att resa med tåg ökar växer deras möjligheter att ta arbete på annan ort. Regioner förstoras och den ekonomiska tillväxten stimuleras.

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

- Sätt resenären i fokus och skapa en tillförlitlig järnväg
- Prioritera klimatmålen inom transportsektorn
- Tilldela medel där de ger mest utväxling
- Återställ och upprätthåll funktionalitet på prioriterade banor

Av de tre analyserade inriktningarna i Trafikverkets underlag anser SJ att alternativ tre, politik för att minska växthusgaserna, är det alternativet som ger bäst utrymme för åtgärder till järnvägen och att åtgärda järnvägens underhållsskuld. De medel som inte är bundna i de tre inriktningarna bör i så stor utsträckning som möjligt användas till vidmakthållande och trimning för att åtgärda underhållsskulden.

SJ stödjer Trafikverkets uppfattning att behovet av medel för vidmakthållande är större än det som finns planerat i nuvarande Nationell plan. Vidare anser SJ att det eftersläpande underhållet skall åtgärdas under 6 till max 9 år.

Som Trafikverket framhåller så är de ekonomiska medlen begränsade och underhållsbehovet stort för transportsystemet. SJ välkomnar Trafikverkets resonemang kring prioritering av de trafiktätare stråken.

De stråk som SJ anser ska prioriteras är Västra och Södra stambanan som är trafiktäta och har ett akut kapacitetsläge samt underhållsbehov och Ostkustbanan samt Värmlandsbanan som till stor del är enkelspåriga. SJ bedömer att det finns skäl att ställa speciellt höga krav på robusthet, tillgänglighet

genom redundans och kapacitetshöjande åtgärder för de sträckor där pendel-, gods- och långväga persontrafik delar kapacitet.

SJ är positivt till hela höghastighetsstrategin. Höghastighetsbanan är nödvändig utifrån den snabbt växande befolkningen. Den ger utrymme för mer gods- och regiontrafik på den konventionella järnvägen och sammanbinder storstäder i Skandinavien på ett klimatsmart sätt. Att bygga höghastighetsbanan ända in till storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö skulle innebära att kapaciteten på den konventionella järnvägens infarter, där det redan idag finns stora kapacitetsbrister, kan avlastas.

SJ välkomnar att Trafikverket publicerat tillägsrapporten 'Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på transportinfrastrukturen' för att tydliggöra behov av åtgärder på transportsystemet för att möta regeringens beslut att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av klimatgaser 2050 och prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta 2030. I den nya rapporten, som utgår ifrån vilka åtgärder som krävs för att nå klimatmålen, konstaterar Trafikverket att en avsevärt större andel av både person- och godstrafikarbetet behöver utföras på järnväg. En konsekvens av detta är att järnvägens kapacitet behöver ökas vilket kräver en omfördelning av medel från väg till järnväg. SJ anser att en ytterligare fördjupning av kapacitetsbehov behöver göras för att bedöma storleken på den ekonomiska ramen för vidmakthållande och utveckling av järnvägssystemet för att nå målbilden.

2 Hållbara transporter för framtiden

Tillståndet för det globala klimatet är kritiskt. 2015 gick till historien som det varmaste året i modern tid. Sveriges klimatmål är att landet ska vara utan nettoutsläpp av växthusgaser 2050. Klimatpåverkan från bostads- och industrisektorn har minskat kraftigt de senare åren medan koldioxidutsläppen från transportsektorn inte alls har haft samma positiva utveckling.

Transportsektorn behöver bidra mer substantiellt om vi ska uppnå såväl nationella som globala klimatmål och i detta sammanhang är järnvägens potential långt ifrån uttömd. Det måste både vara attraktivt och användarvänligt att göra klimatsmarta val till såväl resenärer som godstransportköpare. Bara på det sättet kan vi öka andelen hållbara transporter och bidra till klimatet.

För att kunna erbjuda klimatsmarta val till resenärer måste kapaciteten och robustheten i dagens järnvägsnät höjas betydligt. Tillgängligheten har under de senaste 10 åren försämrats genom att det på järnvägens alla stora stråk för långväga resande är fler tåg som skall samsas om banan. Dessutom har tillgängligheten försämrats kraftigt av både planerade och oplanerade banarbeten, som i sin tur är nödvändiga för järnvägens hållbarhet.

Under flera decennier har järnvägens kapacitet varit oförändrad samtidigt som transportarbetet har ökat med över 70 procent sedan 90-talets¹ början. Det har inneburit en allt större trängsel på spåren med successivt försämrad punktlighet. Förseningarna i dagens järnvägssystem är av sådan storlek att de genererar stora kostnader i samhället – tidsförluster för resenärer och kostnader för operatörer, godstransportköpare och arbetsgivare.

Enligt FN är Sverige det land som sedan 2010 haft snabbast befolkningsutveckling i EU. SCB förutser en fortsatt befolkningsökning till 11,7 miljoner invånare 2035 och 12,9 miljoner invånare 2060. En sådan utveckling kommer att ställa stora krav på kapacitetseffektiva transporter och klimatsmarta val där järnvägen med sin miljöprestanda kan säkerställa effektiva transporter. Sverige som land behöver investera för att klara befolkningsökningen med ökat antal resor, långväga som pendling, särskilt i storstadsregionerna.

¹ Källa Trafikanalys

Ökade person- och godstransporter på järnväg spelar en central roll för att nå de svenska klimatmålen. SJ anser att investeringar i transportsystemet kan bidra till de övergripande klimatmålen genom en prioritering av trafikstarka stråk, där vi anser att medel på ett effektivt sätt kan uppnå bästa samhällsekonomiska nytta och dessutom kan säkerställa resenärsnytta. En satsning på höghastighetsbanan kommer att möjliggöra en överflyttning från flyget och lastbilstransporter till ett mer klimatsmart resande med tåget mellan storstäder i Skandinavien.

3 Fyra principer för en långsiktig hållbar järnväg

SJ anser att det finns fyra principer som bör styra åtgärdsplanerna och genomsyra all prioritering inom transportsektorn för att uppnå en hållbar järnvägsinfrastruktur.

- Sätt resenären i fokus och skapa en tillförlitlig och punktlig järnväg
- Prioritera klimatmålen inom transportsektorn
- Tilldela medel där det ger mest nytta
- Återställ och upprätthåll funktionalitet på prioriterade banor, det vill säga banor som har stor vikt för samhället och med störst påverkan på medborgarna

3.1 Sätt resenären i fokus och skapa en tillförlitlig och punktlig järnväg

Kvaliteten på dagens järnvägssystem ger stora problem med punktligheten för det långväga resandet. För att medborgare skall våga välja järnvägen och därmed göra ett klimatsmart val, måste vi inom infrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029 säkerställa att vi får en järnväg som det går att lita på. Branschens mål på 95 procentig punktlighet år 2020 är en förutsättning för att medborgare 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 genomförs i en ordning på ett stråk så att konsekvenserna för resenären blir så liten som möjligt. Det ger förutsättningar för att förtroendet för transporter på järnvägen ökar och att den samhällsekonomiska nyttan ökar: affärsresenärer kommer fram till sina möten i tid, pendlare kan lita på järnvägen och fritidsresenärer kommer fram utan förseningar till sina destinationer. SJ anser även att det kan vara rätt att, med god framförhållning, planera för längre sammanhängande trafikavstängningar för att snabbare genomföra åtgärder och därmed utnyttja underhållsresurser effektivare.

Det är även av vikt att konsekvent planera åtgärder utifrån ett linjeperspektiv, där hela sträckningen från ändpunkt till ändpunkt tas med. Ett sådant förhållningssätt ger minsta möjliga effekt på resenärerna. När banarbete ska genomföras på till exempel Värmlandsbanan är det viktigt att detta planeras så att förseningen för resenärer på hela sträckan Stockholm-Oslo blir minimal.

En förbättrad bankapacitet skapar en förbättrad framkomlighet och punktlighet. Punktlighet i sig är en del av den samhällsekonomiska nyttan. Branschens samarbetsprojektet Tillsammans för Tåg i Tid (TTT) har som mål att punktligheten skall vara 95 procent för alla tågtrafikslag inom järnvägen senast 2020. I en jämförelse av punktlighetssiffror i rapporten 'Tillsammans för tåg i tiden – resultatrapport 2015' var utfallet för persontåg i genomsnitt 90,7 procent medan långväga persontåg hade ett utfall på 78,8 procent (tidsperioden jan-juli 2015). Det är med andra ord en stor utmaning att få de långväga tågen att nå 95 procentig punktlighet.

3.2 Prioritera klimatmålen inom transportsektorn

Klimatpåverkan från bostads- och industrisektorn har minskat kraftigt de senare åren medan koldioxidutsläppen från transportsektorn inte alls har samma positiva utveckling. Trafikverket skriver att utsläppen av växthusgaser från transportsystemet måste minska. Minskningen av klimatutsläppen är avgörande för en hållbar samhällsekonomisk utveckling och ett långsiktigt hållbart transportsystem. En viktig del i detta är att öka antalet person- och godstransporter på järnväg.

Av den svenska oljeimporten går hela 77 procent till transportsektorn. Det innebär att det är avgörande att transportsektorn bidrar för att klimatmålen ska nås. Här kan järnvägen spela en avgörande roll.

Järnvägen utvecklar samhället och gör samhället tillgängligt. När människors möjligheter att resa med tåg ökar växer deras möjligheter att ta arbete på annan ort. Regionerna förstoras och den ekonomiska tillväxten stimuleras.

Trafikverket konstaterar att det skall vara attraktivt och användarvänligt att göra klimatsmarta val för såväl resenärer som godstransportköpare. Vidare så behövs det ett bra utbud av konkurrenskraftiga, klimateffektiva och säkra transportalternativ. Det skall vara både attraktivt och användarvänligt att göra klimatsmarta val för resenärer. Järnvägen ger medborgare möjlighet till klimatsmarta val. Störmoment som ”längre restider” eller ”höjda banavgifter” som på sikt belastar resenärerna får inte påverka dem att göra mindre klimatsmarta val.

Järnvägen har hög miljöprestanda med minimala utsläpp. En persons resa mellan Göteborg och Stockholm ger ett utsläpp på ca 1 gram koldioxid. Med en ny genomsnittlig bil åker man inte längre än 7,2 meter innan samma mängd av koldioxid har släppts ut. Järnvägen är även kapacitetseffektiv med stor potential att förflytta passagerare på ett mycket effektivt sätt. Dagens fjärrtåg har kapacitet på över 600 passagerare per avgång.

I det sammanhanget vill SJ framhålla att järnvägens egenskaper, yt- och kapacitetseffektiv samt energisnål, är egenskaper som bör styra prioriteringen av medel för infrastrukturen.

3.3 Tilldela medel där de ger mest nytta

Som Trafikverket skriver så har trafiken på järnväg ökat kraftigt över åren, utan att infrastrukturen byggts ut eller underhållits i motsvarande grad. Resultat av detta är högt kapacitetsutnyttjande och en ökad störningskänslighet. Under de senaste 25 åren har persontransporterna ökat med 75 procent och godstrafiken ökat med 20 procent.

Enligt Trafikverket kan begränsade anslag innebära hårda prioriteringar vilket kan drabba landet på olika sätt. SJ anser att det är angeläget att använda befintliga medel så att det märks, så att det skapar 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.

Inom trafiktäta områden behöver järnvägen vara mycket robust. För att skapa detta krävs det mer parallell funktionalitet som alternativ när den primära funktionaliteten fallerar. Den här typen av redundanta och parallella system är vanliga i många samhällskritiska funktioner med stor medborgarpåverkan. För att minska riskerna för omfattande störningar i järnvägssystemet behövs det även redundans för de kritiska delar som har stor påverkan på hela järnvägssystemet. SJ anser att Trafikverket bör ta fram ett underlag över landets mest störningskänsliga punkter och beskriva hur de kan bli mindre störningskänsliga genom redundanta lösningar. Exempel på händelser som gett stora trafikstörningar är signalfelet i Karlberg januari 2016 och branden i teknikhuset vid Myrbacken sommaren 2014.

När medel är begränsade för den konventionella järnvägen 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 befolkningsstillväxten och stödjer därför satsningen på höghastighetsbanor fullt ut.

3.4 Återställ och upprätthåll funktionalitet på prioriterade banor

SJ är enigt med Trafikverkets beskrivning av att en betydande underhållsskuld skapats under de senaste decennierna. En underhållsskuld som nu börjar att ge sig till känna i form av nedsatt funktionalitet i anläggningen. På grund av dåliga räler och spårväxlar kommer ett flertal sträckor till Tågplan 2017 att åsättas hastighetsnedsättningar och ytterligare sträckor löper risk för varaktiga nedsättningar.

För sju år sedan var minsta restiden 2 timmar 45 minuter Stockholm-Göteborg. I Tågplan 2017 kommer minsta restid Stockholm-Göteborg vara 3 timmar och 5 minuter. Med det som utgångspunkt understryker SJ vikten av att åtgärder vidtas, så att hastigheter Stockholm-Göteborg återställs, att hastigheter inte sänks på andra sträckor och att kapaciteten inte försämras på våra prioriterade stråk.

Det är angeläget att järnvägen inte försämras. Trafikverket måste säkerställa att den standard och funktionalitet som föreskrivs i Trafikverkets Linjebok upprätthålls. Det är angeläget att järnvägens konkurrenskraft inte försämras.

4 SJs syn på presenterad inriktning för transportsystemet

SJ vill inom ramen för detta kapitel specifikt ge sin syn på innehåll som Trafikverket presenterat i inriktningsunderlaget inför planering av transportinfrastrukturen 2018-2029.

4.1 Säkerställ tillgänglighet, robusthet och resenärsnytta

Trafikverket beskriver tre inriktningar för utveckling av transportsystemet och behovet inom vidmakthållande för drift och underhåll.

4.1.1 Utveckling av transportsystemet

I Trafikverkets inriktningsunderlag framgår:

- Trafikverket redovisar tre alternativa inriktningar för framtidens transportsystem. För samtliga inriktningar gäller det att möta de övergripande utmaningarna och skapa möjligheter för ett urbaniserat Sverige. Det viktiga är att åstadkomma både en tillgänglig och robust infrastruktur för att möta resenärernas behov.
- Tre inriktningar analyseras i Trafikverkets rapport:
 - 1) Beslutad politik – gällande plan, skatter m.m. som idag
 - 2) Aviserad politik – vägslitageavgift, bränsleskatt, 74-tons lastbilar, längre och tyngre tåg, höghastighetsbanor, Norrbotniabanan
 - 3) Politik för ytterligare minskning av växthusgaserna – ytterligare styrmedel och åtgärder för att kostnadseffektivt minska utsläppen av växthusgaser
- Trafikverket vill ändra definitionen för en trimningsåtgärd från 50 till 100 miljoner.

Vi konstaterar att de tre inriktningalternativen för utveckling av transportsystemet skiljer sig på det sättet att ramen för utveckling på 281 miljarder i den nationella planen minskas/ökas med 15 procent eller är oförändrad.

Minskning/oförändrad/ökning av ramen	Varav ej bundna medel
1) Ramen minskas med 15 procent (till 239 miljarder)	Inget utrymme kvar, allt bundet
2) Ramen är oförändrad (281 miljarder)	35 miljarder
3) Ramen ökas med 15 procent (till 323 miljarder)	77 miljarder

Det första inriktningsförslaget som enbart baseras på beslutad politik är inte försvarbart anser SJ. Det innebär i praktiken att vi abdikerar från full funktionalitet, då det inte finns utrymme för att starta nya projekt eller trimningsåtgärder, vilket ytterligare kommer att sänka kvaliteten i järnvägssystemet. Kostnaden att återhämta systemet från en ännu lägre nivå bör vara mångfalt större än att påbörja återställning redan nu.

SJ ser positivt på både regeringens och Trafikverkets återkommande slutsatser att järnvägssystemet behöver utökade medel för att åtgärda den underhållsskuld som skapats under de senaste decennierna.

Givet underhållsskulden, att antalet personkilometer nästan har fördubblats under de senaste 25 åren² och de svenska klimatmålen anser SJ att inriktning tre är det enda rimliga valet för att långsiktigt skapa en mer tillförlitlig järnväg.

SJ anser att de medel som inte är bundna används på ett sätt som tjänar resenärerna och att de tilldelas där de ger mest nytta. Enligt SJs synsätt bör de fördelas mellan trimningsåtgärder och/eller överföring till vidmakthållande för att säkerställa banans tillgänglighet och robusthet i dagens järnväg på prioriterade sträckor.

Enligt Trafikverkets definition är trimningsåtgärder mindre åtgärder med en kostnad under 50 miljoner i den nationella planen. Trafikverket föreslår nu att den gränsen skall höjas till 100 miljoner för nytillkomna objekt. SJ välkomnar förslaget eftersom det skapar en större flexibilitet i åtgärdsplaner. Samtidigt anser SJ att även medel för trimningsåtgärder ska tilldelas där de gör mest nytta och styras till stråk där det finns ett akut behov. Ett exempel på ett stråk med akut behov, där trimningsåtgärder skulle göra stor nytta, är Värmlandsbanan som till stor del består av enkelspår.

4.1.2 Vidmakthållande av transportsystemet

I Trafikverkets inriktningsunderlag framgår:

- Trafikverket uttrycker att behovet av medel för att genomföra underhåll i transportsystemet för att upprätthålla dagens funktionalitet är större än den ram som finns i gällande nationell plan, och om det eftersläpande underhållet ska elimineras under planperioden behövs ytterligare medel tillföras.
- I gällande Nationell plan finns det totalt 265 miljarder planerat för drift, underhåll och trafikledning för transportsystemet och för järnvägen är motsvarande siffra 109 miljarder.
- Behovet för att bibehålla dagens funktionalitet för drift, underhåll och trafikledning skattas till 345 miljarder för transportsystemet (156 miljarder för järnvägen). När kostnader för att återhämta det eftersläpande underhållet adderas, tillkommer det ytterligare 54 miljarder (36 miljarder för järnvägen). Det totala beloppet är 399 miljarder (192 miljarder för järnvägen).

² Källa Trafikanalys

- Nedanstående tabell visar det ekonomiska behovet inom vidmakthållande för att bibehålla dagens funktionalitet och eliminera eftersläpande underhåll.

	Bibehålla dagens funktionalitet	Återhämta eftersläpande underhållet	Totalt inklusive eliminering eftersläpande underhållet	Nationella plan 2014-2025 prioriterat behov
Järnvägen	156 miljarder	36 miljarder	192 miljarder	109 miljarder
Transportsystemet	345 miljarder	54 miljarder	399 miljarder	265 miljarder

- Trafikverkets bedömning är att eftersläpningen för både väg- och järnvägssystemet bör åtgärdas under en 12-årsperiod.

SJ stödjer helt Trafikverkets uppfattning att det behöver tillföras mer medel för underhåll i järnvägssystemet och att järnvägen behöver de medel som är specificerade ovan för vidmakthållande och eliminering av det eftersläpande underhållet.

Däremot anser SJ att det eftersläpande underhållet behöver åtgärdas under en kortare tidsperiod än 12 år. SJ bedömer att det finns ett tidsfönster för att åtgärda det eftersläpande underhållet av järnvägen på 6 till max 9 år. När de banor som är byggda på 90-talet inträder i ett läge med förstärkt underhållsbehov måste det eftersläpande underhållet som idag är identifierat för ännu äldre banor vara reglerat. Om inte detta görs riskerar järnvägens skick att försämrats med utökade tillförlitlighets- och punktlighetsproblem där resenärer i allt större utsträckning väljer andra trafikslag.

SJ stödjer slutsatsen i tilläggsrapporten 'Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på transportinfrastrukturen' att medel omfördelas från väg till järnväg.

4.2 Tydliga prioriteringar är nödvändiga

I Trafikverkets inriktningsunderlag framgår:

- Trafikverket uttrycker att det är en stor utmaning för alla parter att det finns stora anspråk på investeringar och att medel är begränsade i den nuvarande planeringsramen.
- Trafikverkets skriver att vi behöver vårda det vi har och använda transportsystemet smartare och mer effektivt.
- Istället för nya kostsamma åtgärder föreslår Trafikverket att ge förtur till trimningsåtgärder för att förbättra tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa i befintlig infrastruktur.
- Vidare presenteras i underlaget ett resonemang att flyget och/eller buss kan fungera som kostnadseffektiva lösningar för långväga resor på sträckor där flödena är små. Järnvägar med liten trafik och begränsad samhällsekonomisk nytta kan komma att avvecklas.

SJ stödjer Trafikverkets intention att vi behöver göra tydliga prioriteringar för järnvägen för att uppnå bästa samhällsekonomiska nytta. De prioriteringarna som SJ avser är att medel tilldelas där de ger mest nytta för flest resenärer.

SJ välkomnar Trafikverkets förhållningssätt att ge förtur till trimningsåtgärder och ser gärna att vidmakthållande och trimning prioriteras i de av Trafikverket analyserade inriktningsarna framför nya investeringar för den konventionella järnvägen. Samtidigt anser SJ att ytterligare kapacitet bör tillföras järnvägssystemet och att det bästa valet för att tillföra kapacitet och samtidigt kraftigt öka resandevolymer är höghastighetssatsningen.

Det finns alltid en punkt där samhällsutveckling och bristande underhåll gör den samhällsekonomiska effektiviteten i vidmakthållande och upprustning låg, och det är upp till Trafikverket att värdera detta.

SJ har en tydlig prioritering av vilka stråk som är mest betydelsefulla utifrån resenärers krav, förväntad befolkningsökning och samhällsekonomisk nytta.

4.3 Våga prioritera för mer samhällsekonomisk nytta

I Trafikverkets inriktningsunderlag framgår:

- Trafikverkets förslag till inriktning för utveckling av transportsystemet samt ramar för länsplanerna för perioden 2018-2029 omfattar totalt 281 miljarder +/- 15 procent.
- Investeringen för att bygga Norrbotniabanan är specificerad till 30 miljarder och för utrustningen av ERTMS är det avsatt 19 miljarder.

Givet att budgetmedlen är begränsade bör man ställa frågan hur angelägen satsningen på Norrbotniabanan är och hur stor samhällsekonomisk nytta satsningen har.

Det finns stora frågetecken kring utrustningen av det nya planerade signalsystemet ERTMS. Trots år av systemutveckling finns idag ingen slutversion som uppfyller något av de löften som ställts ut i form av driftsäkerhet, kapacitetshöjningar eller lönsamhet för järnvägen. Trafikverkets nya utredningar visar i stället att ERTMS ger en något lägre bankapacitet jämfört med det befintliga ATC-systemet. SJ kan inte bedöma om det är möjligt för Sverige att avvakta utrustningen av ERTMS tills rätt förutsättningar finns på plats, men detta bör utredas. Utrustningen av ERTMS belastar den ekonomiska ramen utan att ge någon ny nytta till järnvägen.

SJ anser att dessa sammanlagt närmare 50 miljarder (för Norrbotniabanan och ERTMS) kan göra mer samhällsekonomisk nytta på andra delar i bananläggningen. Det förutsätter dock möjligheten att senarelägga utrustningen av ERTMS som SJ ovan ger uttryck för.

5 Prioriterade stråk för SJ

För att ge bäst nytta ur ett persontrafikperspektiv anser SJ att medel skall investeras där de gör mest nytta och där de ger bäst utväxling.

Ett sätt att bidra till realiseringen av våra svenska miljömål är att styra mer medel till järnvägen och göra det mer attraktivt att nyttja tåget. Affärspendlingen på järnvägen måste i alla delar vara mer konkurrenskraftig än affärsflyget mellan städer som Göteborg, Malmö, Oslo, Stockholm. Vi kan inte fortsätta på den inslagna vägen att det från och med Tågplan 2017 sker en påtaglig förlängning av restiden mellan Stockholm-Göteborg.

SJ prioriterar i första hand de stråk med för Sverige hög befolkningsdensitet Södra och Västra stambanan, med därtill ett akut kapacitetsläge. Dessa banor binder samman de tre storstadsregionerna samt knyter ihop Skandinavien två största huvudstäder.

Även Ostkustbanan som binder samman Mälardalsregionen med de stora städerna längs Norrlandskusten har en stor långsiktig potential och är därmed prioriterad.

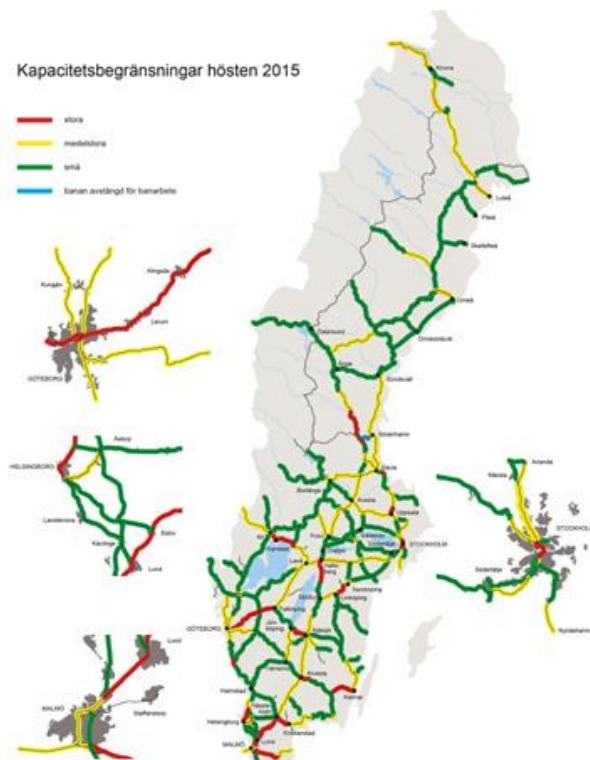
SJ anser vidare att Värmlandsbanan som binder samman storstäder i Skandinavien är ett prioriterat stråk. För Värmlandsbanan finns det stora kapacitetsvinster och punktlighetsförbättringar att uppnå då dagens enkelspårstrafik är mycket störningskänslig.

SJ anser även att stråken Väst kustbanan och Mälardalsbanan är prioriterade. Dessa två banor har haft enorma resandeökningar både inom långväga och regionala resandet, och har delvis slagit i kapacitetstaket.

På övriga banor kan en prioritering av specifika trimningsåtgärder ge stor effekt för resenärer.

5.1 Kapacitetsbegränsningar enligt Trafikverket

Trafikverket gör gällande att det råder allvarliga kapacitetsbegränsningar i storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö på grund av det höga kapacitetsutnyttjandet av järnvägen. Motsvarande gäller för delar av SJs prioriterade stråk som Södra stambanan, Västra stambanan, Värmlandsbanan, Ostkustbanan. Se nedanstående karta.



Trafikverket: Karta över kapacitetsbegränsningar hösten 2015.

För SJ innebär dessa kapacitetsbegränsningar stor påverkan för de resenärer som reser från ändpunkt till ändpunkt. Även om enbart vissa delar av stråken är rödmarkerade med innebörden ”stor kapacitetsbegränsning” får det för en resa från t ex Stockholm till Göteborg stor effekt.

SJ bedömer att de stora stråken på grund av sin utformning behöver kompletteras så att stråken inte har ett högre kapacitetsutnyttjande än 75-80 procent. SJ menar att ett högre kapacitetsutnyttjande får en kraftigt negativ påverkan på punktligheten. SJ anser dessutom att det finns skäl att ställa speciellt höga krav på robusthet och kapacitetshöjande åtgärder för de sträckor där pendel-, gods- och långväga persontrafik delar kapacitet.

5.2 Infarterna till Stockholm, Malmö och Göteborg

Enligt Trafikverkets bedömning så finns det redan ett ansträngt läge avseende infarterna till storstäderna Stockholm, Malmö och Göteborg, och kapacitetsutnyttjandet har även ökat något totalt sett sedan 2013.

Dagens allvarligaste flaskhalsar finns speciellt mellan Lund-Malmö och Alingsås-Göteborg, där det råder ett pressat läge med dålig punktlighet i rusningstrafik. I och med att kapacitetsutnyttjandet är mycket högt för dessa infartssträckor anser SJ att kapacitetsläget behöver åtgärdas.

miljoner flygresor. Ambitionen måste vara att stora delar av dessa fossilbaserade transporter förs över till järnväg med dess miljöprestanda.

SJ anser att det måste planeras och byggas dubbelspår hela sträckan Kil-Kristinehamn. De mötesspår som är planerade Laxå-Kil är inte tillfredsställande ur ett kapacitetsperspektiv. Det planerade mötesspår Kil-Arvika kommer förbättra situationen, men är inte tillräckligt för de mål som branschen uttryckt genom projektet Tillsammans för Tåg i Tid (TTT) och en 95 procentig punktlighet 2020.

5.7 Ostkustbanan

Ostkustbanan binder ihop Stockholm och Umeå, men är på grund av enkelspår Gävle till Sundsvall en långsam bana. Flyget har ca 1 miljon resor Stockholm-Umeå medan SJ har 43 000. Det innebär att det finns stora möjligheter till förbättring för både resenärer och klimatet med en snabbare bana.

Det sker en stark tillväxt längs den nya Botniabanan Sundsvall-Umeå. SJ bedömer att de planerade effekterna av investeringarna i Ådalsbanan och Botniabanan kommer bli svåra att realisera utan ett dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall. Ostkustbanan var en flaskhals redan innan Ådalsbanan och Botniabanan började trafikeras hela vägen till Umeå. Dubbelspår innebär mer kapacitet och kortare restider längs stråket Stockholm-Umeå, som skulle påverka möjligheten för järnvägen med sin miljöprestanda att ta marknadsandelar från flyget.

Avseende Uppsala–Stockholm anser SJ att det behövs ett 4-spår vid norra anslutningen från Arlanda mot Uppsala. SJ bedömer att det 4-spåret är nödvändigt för att kunna upprätthålla acceptabel robusthet på sträckan.

5.8 Mäljarbanan

Mäljarbanan sträcker sig mellan Stockholm och Örebro.

SJ anser att 4-spåret Kallhäll-Barkarby är en angelägen och välkommen investering, men för att möjliggöra fler och snabbare regionalstågsförbindelser måste även etappen Huvudsta-Barkarby genomföras snarast möjligt.

5.9 Höghastighetsjärnväg

SJ ser positivt på en satsning på höghastighetsjärnväg i Sverige. Att bygga höghastighetsjärnväg mellan Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö skapar kraftigt ökad kapacitet för ett miljövänligt resande mellan Sveriges tre största regioner och mellan Stockholm–Köpenhamn samtidigt som kapacitet frigörs för regionaltrafik och godstransporter i det konventionella järnvägsnätet. Höghastighetsjärnvägen skall därför ses som en positiv möjliggörare för den konventionella trafiken.

För att en höghastighetsjärnväg ska kunna realisera hela sin potential krävs att denna utformas och opereras som ett sammanhållet system med specifika krav på punktlighet, trafikprioritering mm.

En viktig del av systemet är att säkerställa att höghastighetsjärnvägen ansluter till respektive ändpunkt – Stockholm C, Göteborg C och Malmö C – och inte som planerat ansluter till den redan högbelastade konventionella banan vid infarten till respektive stad.

Idag finns delar av höghastighetssystemet, Ostlänken och Mölnlycke-Bollebygd, med i den nationella planen. Dessa delar har en planering som inte i första hand är utformad för att vara del av ett höghastighetssystem och behöver revideras. SJ förordar att höghastighetsjärnvägen i sin helhet planeras inom en och samma planeringsram.