

Stockholm 30 november 2017

Näringsdepartementet  
[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
diarienummer N2017/05430/TIF

## Remissvar – Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

### Inledning

MTR som en viktig aktör inom den svenska järnvägen vill ta möjligheten att lämna sitt remissvar på Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029. MTR är medlem i Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) och har även medverkat i och står bakom de synpunkter som lämnats i det gemensamma remissvaret som har lämnats in av BTO. MTR vill utöver det ta möjligheten att betona några saker som är viktiga utifrån vårt perspektiv.

MTR är en av världens största järnvägsoperatörer med verksamheter i Hongkong, övriga Kina, Australien och i Europa i England och i Norden. MTR transporterar dagligen ca 11 miljoner resenärer. I Hongkong har MTR ansvaret för hela tunnelbanan som omfattar allt inom trafikdriften, underhåll och förvaltning av infrastrukturen inklusive stationer och utbyggnader av systemet. MTR har även ansvarat för ny- och tillbyggnad av många fastigheter kring stationerna såsom depåer, kommersiella fastigheter, bostäder och kontor.

MTR är för närvarande operatör för både Stockholms tunnelbana och pendeltåg på uppdrag av Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting. Båda dessa uppdrag innefattar även underhåll av fordon. MTR bedriver kommersiell tågtrafik på sträckan Stockholm – Göteborg under affärsnamnet MTR Express. Vår affär är därmed i allra högsta grad beroende av de förutsättningar som ges på den statliga och regionala spårinfrastrukturen.

MTR:s övergripande vision är att vi ska vara ett ledande globalt företag som med omsorgsfull service länkar samman och utvecklar hållbara samhällen.

### Finansiella ramen

Förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029 utgår från den tidigare av riksdagen beslutade ramen och som förtydligades i mars 2017 genom regeringens direktiv till Trafikverket om utarbetande av den nationella planen. Den finansiella ramen omfattar nu sammanlagd 662,5 miljarder för transportsystemet i sin helhet. Största delen av anslagen går fortfarande till vägsystemet, men att planförslaget innehåller en stor satsning på järnvägen ser vi som positivt. Behoven inom svensk järnväg är stora både för att vidmakthålla dagens infrastruktur men även gällande behov av nya anläggningar. Trots den utökade ramen finns det fortfarande en hel del projekt som har fått stå utanför planen.

## Planförslaget är baktung

MTR anser att ett antal projekt borde färdigställas betydligt tidigare än vad som anges i planförslaget.

Delar av de satsningarna för att utveckla järnvägssystemet ligger relativt sent och några viktiga projekt kommer enbart att hinna påbörjas under planperioden. Däribland finns Ostlänken, liksom en ny stambana mellan Hässleholm och Lund. På Västkustbanan påbörjas den sista dubbelspårsetappen mellan Maria och Helsingborg. Utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår kommer därmed att ta totalt mer än 40 år.

För att Sverige ska klara de högt ställda miljömålen behöver utsläppen från transportsektorn minska avsevärt och mycket snabbare än hittills har skett, vilket även är regeringens egen bedömning. En viktig del i att minska utsläppen är att lyfta över mer transporter från väg till järnväg. Kraftfulla åtgärder, såsom finansiella styrmedel, bör leda till att många transporter styrs i den riktningen. Järnvägssystemet måste därför betydligt snabbare än vad som nu planeras förberedas för att klara av en betydande överflyttning av resor och gods från väg till järnväg. Det behövs både en förbättrad tillförlitlighet och en betydligt bättre kapacitet på kort sikt. Med en baktung plan där många av de nödvändiga investeringen färdigställs utanför planeringsperioden blir det betydligt svårare att uppnå klimatmålen.

## Alternativa finansierings- och projektmodeller

MTR saknar en analys och översikt av alternativa former av projekt- och finansieringslösningar än de som är brukliga inom svensk infrastrukturplanering.

Utanför Sverige finns ett flertal projekt som på ett framgångsrikt sätt antingen har organiserats och/eller finansierats på ett annat än den i Sverige använda modellen med anslagsfinansiering. Flera projekt i planförslaget skulle kunna finansieras och organiseras på ett alternativt sätt. Hur ett alternativt sätt ser ut behöver diskuteras för varje projekt för sig och kan skilja sig mellan olika projekt beroende på projektets förutsättningar.

MTR anser att bland annat följande projekt, som både finns i planförslaget och som lämnats utanför, skulle kunna hanteras enligt en alternativ modell. Intressanta projekt bör vara tillräckligt stora och komplicerade, men samtidigt vara avgränsade på ett sådant sätt att gränsdragningar till andra delar av infrastruktur och system blir tydliga.

- Utbyggnad av nya stambanor i södra Sverige, inklusive en ny förbindelse över Öresund
- Fyrspår mellan Uppsala och länsgränsen mellan Uppsala och Stockholm
- Utbyggnad av Norrbottenbanan
- Utbyggnader enligt förslag av projektet Oslo-Stockholm 2.55

När det gäller utbyggnad av nya stambanor i Södra Sverige kommer Sverigeförhandlingen med sitt slutbetänkande mot slutet av 2017. MTR delar Sverigeförhandlingens tidigare skrivningar om behovet av finansieringsformer utöver traditionell anslagsfinansiering för större infrastrukturinvesteringar.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Se bland annat sverigeförhandlingens remissvar på Förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2018 – 2029: <http://media.sverigeforhandlingen.se/2015/01/N2017-05430-TIF-Sverigefo%CC%88rhandlingen.pdf>

MTR anser även att det finns regionala projekt som skulle kunna realiserats genom andra sätt än traditionell anslagsfinansiering. För de stockholmsprojekt som finns med i sverigeförhandlingens överenskommelse kan detta medföra att dessa skulle kunna genomföras mycket tidigare än vad som har angetts hittills.

MTR vill dock betona att en annan form av finansiering och organisation inte skapar nya ”pengar”, utan främst är till för att få ett effektivare projektgenomförande och ett möjligt tidigare färdigställande. Nya aktörer exempelvis inom byggsektorn kan komma in och konkurrensen kring projekten ökar. Detta är inte minst viktigt eftersom produktivitetsutvecklingen inom bygg- och anläggningsbranschen har varit svag i Sverige. Resultatet av detta kan innebära att tillgängliga resurser räcker till fler projekt.

MTR har nyligen tagit fram en rapport på detta tema ”*Effektiva infrastrukturprojekt för ett Sverige som växer*”, rapporten biläggs detta remissyttrande.

Även ”Kommittén om finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar via skatter och privat kapital” gör i sitt delbetänkande bedömningen att det finns potentiella effektivitetsvinster i att realisera statlig transportinfrastruktur med hjälp av OPS-modeller och att detta bör prövas i Sverige för ett antal projekt.<sup>2</sup> MTR stödjer kommitténs förslag att Sverige blir medlem i EPEC, att det startas ett försöksprogram som består av minst tre OPS-projekt och att en särskild funktion med hög expertkompetens inrättas.<sup>3</sup>

## Stråk i stället för enskilda projekt

MTR anser att planförslaget mer bör fokusera på stråk i stället för regioner. Detta bör för övrigt även gälla för Trafikverkets organisation av järnvägen.

För att en utbyggnad av en del av ett stråk ska få sin fulla funktion och nå en hög samhällsekonomisk lönsamhet krävs oftast att andra delar i stråket byggs ut samtidigt. Ett stråktänkande är särskild viktigt för de nya stambanorna. Planförslaget medför att det kommer att ta lång tid innan hela höghastighetssystemet är färdigbyggt och innan alla nyttor kan komma samhället till del. Detta innebär stora samhällsekonomiska förluster. Något som även påpekas i sverigeförhandlingens remissvar på planförslaget.

Att inte hela höghastighetsnätet färdigställs snabbare innebär också att de kommersiella aktörerna inte tillräckligt snabbt kan nå lönsamhet för sina investeringar vilka då riskerar att inte bli av. Till exempel kommer trafikeringen av delvis färdigställda delar av de nya banorna inte ske i den omfattning som skulle behövas.

## Höghastighetsnätet

MTR tycker att de tidigare ambitionerna kring ett höghastighetsnät bör behållas. Till dessa hör både den tidigare målsättningen på en maxhastighet om 320 km/h och en snabb utbyggnadstakt för hela nätet.

---

<sup>2</sup> SOU 2017:13 Finansiering av infrastruktur med privat Kapital?

<sup>3</sup> SOU 2017:13 Finansiering av infrastruktur med privat Kapital? EPEC: European PPP (Public Privat Partnership) Expertise Centre är ett europeiskt expertcentrum för offentlig-privata partnerskap inom Europeiska investeringsbanken.

För MTR är det viktigt att hastigheten på det nya stambanenätet blir sådan att järnvägen kan vara konkurrenskraftig gentemot andra transportslag. I tidigare utredningar kring höghastighetsnätet har det påpekats att följande restider mellan Sveriges större städer bör vara styrande, Stockholm – Göteborg under två timmar och Stockholm – Malmö/Köpenhamn under tre timmar. Med dessa restider kommer tågen att vara konkurrenskraftiga mot exempelvis flyget. Största delen av resandet mellan dessa orter kommer då att tas över av tågtrafiken vilket ger den största minskningen av flygets miljöpåverkan.

Tidigare har det angetts att ovan angivna restider endast kan uppnås med hastigheter kring 320 km/h på hela eller större delar av det framtida höghastighetsnätet. Uppskattningar har visats att en sänkning till 250 km/h kan minska tågets marknad med uppemot 15 procent. Detta är dock även beroende av många andra faktorer såsom taxor, turtätheter och hur konkurrerande färd sätt utvecklar sig.

Det i planförslaget angivna alternativet med en lägre hastighet och en långsam utbyggnadstakt försämrar möjligheter för tågen att utvecklas till att vara huvudfärd sättet för både daglig pendling och långväga resor i södra Sverige. Lägre hastigheter och längre utbyggnadsperiod försvårar även möjligheter för den kommersiella trafiken på de nya banorna att utvecklas på ett tillfredställande sätt. Även om denna utveckling också är beroende av en rad övriga faktorer.

## Befintliga stambanor

MTR saknar åtgärder på de befintliga stambanorna när planförslaget innebär att dessa under många år framöver kommer att vara stommen i södra Sveriges järnvägsnät.

Skulle planförslagens utbyggnadstakt av de nya stambanorna bli realitet kommer den befintliga västra stambanan och södra stambanan för en lång tid framöver att utgöra de viktigaste stråken för all järnvägstrafik i södra Sverige. Under många år kommer därför olika trafikslag att fortsätta dela på den begränsade kapaciteten som de befintliga banorna erbjuder.

Det krävs på kort sikt ett flertal åtgärder för att kunna upprätthålla en bra kvalitet på den befintliga tågtrafiken på de befintliga stambanorna, och samtidigt kunna ta hand om en begränsad ökning av tågtrafik. Det bör tas höjd för detta vilket inte återfinns i förslaget. Det saknar nödvändiga utbyggnader som krävs av dessa stråk på både kort och lite längre sikt för att på ett rimligt sätt kunna klara den prognostiserade trafikökningen fram till att de nya stambanorna kan tas i bruk.

## Hållbara stadsmiljöer

MTR anser att flera av de regionala projekten ligger för sent i planen. De skulle även behöva vara fler för att på kort sikt kunna bidra till ett mera hållbart samhälle.

MTR välkomnar de riktade satsningar på hållbara stadsmiljöer genom stadsmiljöavtal och genom överenskommelserna inom stockholmsförhandlingen och sverigeförhandlingen. Dessa har gett betydande satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder med statlig medfinansiering och genom omfattande åtaganden om bostadsbyggande. Transportinfrastruktur har återigen blivit en del av den totala samhällsplaneringen vilket gynnar samhällets utveckling i stort.

MTR har genom visionsarbetena ”Stockholm 2070”, ”Göteborg 2070” och senast inom ”ABC-staden 2.0” tillsammans med andra bolag arbetat fram idéer om hur både Stockholm och Göteborg skulle kunna växa på ett hållbart sätt. En viktig del i dessa arbeten har varit att integrera infrastrukturplaneringen med övrig samhällsplanering.

Att det behövs mer av kraftfulla åtgärder på kort sikt har ovan redan angetts och därför behöver många av de regionala och lokala projekten realiseras tidigare. Ett tidigareläggande av en del av dessa projekt är inte minst viktigt när vi nu ser en snabb ökning av befolkningen i våra städer. Exempelvis så färdigställs projekten i stockholmsregionen som ingår i sverigeförhandlingen först kring mitten av 2030-talet.

Utöver de projekt som finns med i planförslaget finns det ett behov av fler satsningar. Ett flertal kommuner har sedan längre tid tillbaka planerat för satsningar på regionala och lokala spårprojekt som inte finns med i planförslaget. Många av dessa behöver en statlig medfinansiering för att de ska kunna genomföras. Målen med projekten är oftast viktiga för den lokala utvecklingen av kommunen och handlar främst om att skapa mer socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbara stadsmiljöer.

## Rail plus Property

MTR anser att det finns regionala kollektivtrafikprojekt i Sverige som skulle kunna vara föremål för en liknande finansieringsmodell som inom den s.k. Rail plus Property-modellen och vill gärna diskutera detta förutsättningslöst både på nationell och regional nivå. Rail plus Property innebär att transportinfrastrukturprojekt kombineras med annan exploatering som genererar intäkter.

MTR anser att även regionala och lokala projekt kan genomföras med alternativa former av projektstyrning och finansiering precis som har angetts ovan för ett antal nationella projekt. Planförslaget bör innehålla sådana möjligheter. Detta kan medföra att projekt genomförs både effektivare och snabbare än vad som nu anges. Ett effektivare genomförande kan innebära att det frigörs resurser för andra nödvändiga projekt eller för behov som finns i andra delar av samhället. Snabbare genomförande innebär att de positiva samhällsekonomiska effekterna kommer samhället till del tidigare.

På regional nivå finns det stora möjligheter i att koppla utveckling av infrastruktur till fastighetsutveckling. MTR har en lång erfarenhet av detta genom den så kallade Rail plus Property-modellen. Genom denna modell sker utbyggnad av infrastruktur parallellt och samplanerat med fastighetsutveckling kring stationerna och intäkter från fastigheterna är då med och bekostar investeringarna i infrastrukturen. Detta har dessutom ett flertal andra indirekta positiva effekter. Genom att boende och arbetsplatser lokaliseras i direkt anslutning till stationerna ökar resandet med tåg och därmed intäkterna. Förutom att det skapas effektiva knutpunkter med alternativa intäktströmmar så bidrar det även till med ”levande stationer” som integreras i stadsbilden och därmed höjer den upplevda tryggheten. Genom Rail plus Property-modellen har en stor del av Hongkongs tunnelbana byggts ut utan någon offentlig medfinansiering.

## Vidmakthållande av järnvägen

MTR är inte övertygad att den av Trafikverket angivna strategin med stora reinvesteringar och bibehållen budget för basunderhåll är den rätta.

Det är glädjande att resurserna för vidmakthållande av järnvägen ökar. Behovet för att komma ikapp med det eftersatta underhållet på järnvägen är stort. Men trots de utökade resurserna anser Trafikverket att det inte räcker för det behovet som finns.

Gunnar Alexandersson konstaterade redan i sin utredning att det saknas tillräckligt med kunskap kring järnvägsanläggningens status<sup>4</sup>. Som MTR upplever det har situationen inte nämnvärd förbättrats på senare år. Detta försvårar ett effektivt underhåll och det finns en påtaglig risk att åtgärder inte görs där de mest behövs och att Trafikverket inte får ut den effekt av gjorda underhållsåtgärder som de skulle kunna få. För att förbättra situationen anser MTR att planförslaget bör innehålla en beskrivning av hur Trafikverket ska få en bättre bild av anläggningens status och att de ska planera underhållet därefter. MTR ser också ett behov av en förändrad kontraktsstruktur för basunderhåll. Det behövs mer av så kallade funktionsavtal med större ansvar för entreprenören och där uppföljningen styrs av tydliga viten och bonusar.

Trafikverket satsar för närvarande stora resurser på att genomföra reinvesteringsprojekt på enskilda bandelar. Enligt planförslaget går de utökade resurserna för vidmakthållande nästan enbart till flera reinvesteringsprojekt och inte i större utsträckning till utökat basunderhåll. Härmed kan en hel del mindre åtgärder som har stor betydelse för tågtrafiken tvingas stå tillbaka, samtidigt som de stora reinvesteringar som görs temporärt innebär stora problem för tågtrafiken. För MTR:s del har detta under ett flertal perioder inneburit indragningar av tågtrafiken och påtagliga försämringar av kvaliteten genom en dålig punktlighet för resenärerna. Detta medför i sin tur ekonomiska konsekvenser för vår verksamhet, vilket vi inte kompenseras för. Från Trafikverkets del har det även framhållits att situationen med fortsatta stora reinvesteringsprojekt och påtagliga effekter på tågtrafiken kommer att bestå under ett antal år framöver. Trafikverket bör framöver mera fokusera på en fungerande tågtrafik och en kvalitetsförbättring på kort sikt och inte enbart på längre sikt.

MTR förväntar sig ett större samarbete kring genomförandet av banarbeten. Planeringen bör alltid ske med en fungerande tågtrafik i fokus, där risker för störningar av tågtrafiken bör minimeras. Detta är ett förfarande som är mer regel än undantag inom vägtrafiken och bör även gälla spårtrafiken. Här bidrar MTR gärna med sina erfarenheter från andra delar av världen. I vår verksamhet i Hongkong bedriver vi ett effektivt underhåll av vår anläggning och bygger ut nätet successivt på så sätt att det aldrig få störa trafiken. Det effektiva underhållet tillsammans med en rad andra åtgärder medför att tunnelbanetraffiken har en punktlighet på 99,9 procent.

## Tomteboda bangård

MTR har medvetet valt att inte i detalj gå in på enskilda projekt. Vi vill dock nämna ett projekt som bör prioriteras högre i den nationella planen.

Inom Stockholmsområdet finns en brist på ändamålsenliga platser för uppställning av tåg. Bristen kommer att förvärras ytterligare när ett flertal projekt genomförs de kommande åren samtidigt som behovet ökar på grund av den ökande trafiken. Uppställning av tåg behöver ske av olika orsaker och på grund av varierande behov. Både behov av uppställning för kortare tidsintervaller eller för längre tid är stort

Inom Stockholms centrala delar av spårsystemet finns Tomteboda bangård. Bangårdens placering och anslutningar till omgivande spårnätet lämpar sig utmärkt för utökade funktioner såsom uppställning och annan form av rangering. För detta behöver bangården signaleras vilket även är viktigt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Redan nu sker en del uppställning och rangering på bangården, men utan signalering är risken för allvarliga incidenter avsevärd.

Projektet signalering av Tomteboda bangård kan enligt planförslaget lyftas in om den finansiella ramen ökar med 10 procent. MTR anser att detta projekt bör ingå i planförslaget oberoende av den ekonomiska ramen och även realiseras relativt tidigt.

---

<sup>4</sup> SOU 2015: 110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten



## Sammanfattningsvis

MTR tycker att det är nödvändigt för Sveriges fortsatta utveckling att järnvägen ökar sin konkurrenskraft. Järnvägen har klara fördelar som inte kan erbjudas av andra transportsystem. Järnvägen kan på en begränsad yta transportera både stora mängder resenärer och gods och inte minst skrymmande och tungt gods som inte kan transporteras med andra landtransporter. I och mellan Sveriges större städer med höga koncentrerade resenärslöden är järnvägen viktig för att få fungerande lösningar och för att snabba på utvecklingen mot ett hållbart samhälle. Men för att kunna bli en fullvärdig lösning behöver järnvägen både en ökad kapacitet och en bättre tillförlitlighet.

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 innehåller många åtgärder som leder till att järnvägssystemet utvecklas i rätt riktning för att kunna spela en betydligt större roll i det framtida transportsystemet. De utmaningar, och inte minst kring klimatutvecklingen, som finns kräver dock betydligt mer. MTR har ovan angett ett antal förslag till förbättringar.

MTR vill att regeringen öppnar för en förutsättningslös diskussion kring en utveckling av alternativa genomförande- och finansieringsmodeller för infrastrukturprojekt.

MTR kommer att fortsätta utveckla sin roll som en aktiv part i den fortsatta utvecklingen av järnvägen i Sverige. I detta vill MTR bidra i diskussioner kring utveckling och förverkligandet av planförslag till konkreta projekt. MTR kommer att fortsätta att bedriva detta arbete tillsammans med övriga aktörer i järnvägssektorn. En viktig aktör är BTO där MTR är en aktiv medlem.

Stockholm, 30 november 2017

Peter Viinapuu  
VD MTR-Nordic

*Bilaga: Effektivare infrastrukturprojekt för ett Sverige som växer, MTR*