



Datum: 2025-12-15

Er beteckning: LI2025/01587

Vår beteckning: SJ-2025-0168

Vår kontakt: Pär Helgesson

Mottagare:

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2026–2037

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

Innehåll

1	Inledning	3
2	Sammanfattning	3
3	Vägledande principer	5
3.1	System- och stråkperspektiv	6
3.2	En vision och målbild som vägledning för en reformerad planprocess	6
3.3	Vikten av snabba fokuserade insatser och av att göra färdigt	6
4	Underhåll och kapacitet	7
4.1	Övergripande prioritering och omklassificering av bandelstyper	7
4.2	Underhållsskulden	7
4.3	Viktigt att prioritera de stora kapacitetsbristerna och bygga i rätt ordning	8
4.4	Sidospår – bangårdar/depåer med uppställningsspår och verkstäder	10
5	ERTMS och FRMCS	11
5.1	Signalanläggning och ERTMS	11
5.2	Medfinansiering ERTMS ombordutrustning.....	12
5.3	Införande av FRMCS	14
6	Särskilda frågeställningar.....	14
6.1	Klimatmålen, EU:s mål och lagstiftningsinitiativ	14
6.2	Forskning och innovation	16
6.3	Punktlighet och säkerhet.....	16
6.4	Kortare restider och strategi för hastighetshöjning.....	17
6.5	Trafikprognoserna och de samhällsekonomiska kalkylerna måste bli bättre	18
Bilaga 1	Detaljerad stråkvis genomgång av de högst prioriterade investeringarna och reinvesteringarna.....	20
Bilaga 2	SJ AB sammanställning av angelägna trimningsåtgärder, reinvesteringar och investeringar som inte finns med/inte finansieras i förslaget.....	31

1 Inledning

Sverige är ett till ytan stort land i Europas utkant med en industristruktur som i grunden är råvarubaserad, om än med ett högt förädlingsvärde, och mycket exportberoende. Grunden för landets välstånd bygger till stor del på en bottenplatta bestående av en välutbildad befolkning, god tillgång till billig energi och ett effektivt transportsystem som kompenserar för vår avståndsnackdel. Tyvärr har järnvägen under flera decennier fått agera budgetregulator. Investeringarna i järnvägen har länge legat under OECD:s snitt, trots att landets storlek och industristruktur talar för det motsatta. Resultatet är ett både nedslitet och överbelastat järnvägssystem som plågas av ständiga störningar i trafiken.

Konsekvenserna av detta är flera. Från att 1970 legat på fjärde plats i OECD:s ranking av medlemsstaternas välstånd, har Sverige sjunkit till plats tretton; en ojämförligt dålig utveckling. Vidare svarar vart fjärde svenskt industriföretag enligt en rapport¹ att järnvägens brister är så stora att de tvekar till fortsatta investeringar i landet, något som på sikt medför förlorade arbetstillfällen och lägre ekonomisk tillväxt. Järnvägen har kort och gott blivit en tillväxtbroms. Trafikverket bekräftar i princip detta då man i planförslaget säger att efterfrågan ökar snabbare än kapaciteten byggs ut samt att i flera viktiga stråk riskerar kapaciteten att begränsa trafikutvecklingen.

Betydelsen av en väl fungerande järnväg är tydlig, inte minst ur ett tillväxtperspektiv, men även för beredskapen och miljön. Om Sverige inte skall tappa ytterligare i internationell konkurrenskraft och vårt välstånd urholkas än mer behöver vi växla spår och öka takten betydligt.

2 Sammanfattning

SJ:s synpunkter i korthet

- Det behövs en målbild för den svenska transportinfrastrukturen. Utan en tydlig vision eller målbild för transportsystemet är det inte möjligt att utvärdera i vilken utsträckning planen bidrar till att möta landets långsiktiga behov. Planen saknar även en konsekvensanalys.
- Transportinfrastruktur är en grundförutsättning för tillväxt och framtida välstånd. Planförslaget behöver bättre beakta och tillvarata näringslivets behov och anlägga ett tydligare nationellt perspektiv.
- Tidsperspektivet behöver bli mycket tydligare. Målar för färdigställande är viktigare än startår och alla processer måste förkortas avsevärt (planering, tillstånd, genomförande).
- Stråkperspektivet behöver stärkas. Den fulla systemeffekten uppstår först när ett stråk är balanserat och färdigställt i sin helhet.
- Nyttotillgången behöver fokusera på systemnytta, tillväxtskapande och makroanalys. Nuvarande snuttifiering och beräkningsmodeller leder oss fel.
- Järnvägen kan åter bli en konkurrensfördel för Sverige, men det förutsätter ett fokuserat lyft av både standard och förmåga. Den satsningsnivå som resulterat i dagens läge kommer inte att räcka för att ta oss ur det.
- Det går att öka takt och effektivitet betydligt. Nyckeln till framgång är anammandet av ny teknik, nya upphandlings-, arbets- och organisationsformer samt ett reformerat regelverk.

¹ Industribroms eller industrilyft? Störningar och kapacitetsbrist i järnvägssystemet hinder för industrins tillväxt. Omtag Svensk Järnväg, maj 2024

Övergripande syn på planförslaget

Den svenska järnvägen är trots dess brister populär. Efterfrågan på järnvägstjänster, från både resenärer och transportköpare, överskrider i många fall tillgången. Många decennier av underinvesteringar har resulterat i att järnvägssystemet både är rejält nerslitet och överbelastat. Det är fullt. Stora resurser behöver på kort tid satsas för att samtidigt arbeta bort den rekordhöga underhållsskulden och bygga ny kapacitet. Att ta fram ett förslag på en nationell plan som skall möta de stora behoven baserat på en budgetram som, mätt i andel av BNP, i stort sett är oförändrad, är en sann utmaning. De anslagna medlen må i absoluta tal vara rekordhöga, men rensat för inflation och kostnadsutvecklingen i entreprenadbranschen är de inte det stora steg framåt som behövs.

Den snäva budgetramen gör det inte möjligt för Trafikverket att i sitt förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 möta de stora och angelägna behoven. Utifrån den givna ramen och direktiven är förslaget på en övergripande nivå tämligen balanserat, men utifrån samhällets, näringslivets och klimatomställningens behov är det totalt sett alldeles för lite och för långsamt. De anslagna medlen och föreslagna åtgärderna kommer inte att räcka vare sig till att arbeta bort underhållsskulden eller reducera kapacitetsskulden i nämnvärd omfattning. Resultatet är att den anläggning där operatörer producerar tågnytta åt Sverige kommer att lida av besvärande kvalitets- och kapacitetsbrister även långt bortom planperioden.

De största bristerna i planen är avsaknaden av en målbild och ett nationellt perspektiv. Både EU och Sveriges regioner har visioner och långsiktiga mål för hur transportsystemet skall utvecklas. Det är en stor brist att motsvarande saknas på nationell nivå. Utan sådana mål riskerar transportsystemets utveckling att bli ett lapptäcke som inte hänger ihop och avkastningen på de resurser som satsas blir begränsad. Som inspiration har Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS) nyligen tagit fram ett exempel på hur en sådan vision² kan se ut.

Utan en tydlig vision eller målbild för transportsystemet är det inte möjligt att utvärdera i vilken utsträckning planen bidrar till att möta landets behov. Detta kanske förklarar varför ens en ansats till en sådan analys saknas. Detta medför att planen reduceras till ett urval enskilda objekt som råkar rymmas inom den angivna budgetramen, men vars samlade resultat och effekt blir oklar. Är planen ett steg på vägen att leverera de större arbetsmarknadsregioner och kapacitetsstarka tillförlitliga logistikflöden som ökar näringslivets benägenhet att investera i Sverige och därmed bidra till ekonomisk tillväxt och framtida välbefinnande? Hur väl möter planen landets beredskapsbehov och de åtaganden som vi iklätt oss i och med Natomedlemskapet? Svaren lyser tyvärr med sin frånvaro.

Järnvägen är ett system vars logik bygger på de linjer och stråk tågen trafikerar. Punktinsatser kan ge god lokal nytta men de stora systemeffekterna av en investering uppstår först när man färdigställt och balanserat ett helt stråk. Detta nationella stråkperspektiv synes dock vara ett urvalskriterium som kommit i skuggan av försöken att räkna fram nyttan av enskilda mindre objekt, med resultat att åtgärdandet av kritiska flaskhalsar inte kommit med i planen, eller rent av strukits från den.

Planens förhållande till tid är problematisk. Det är ett stort fokus på när ett arbete skall påbörjas, men nästan aldrig anges ett slutår. Att det skall ta 12-21 år innan man kan sätta spaden i backen är ytterst besvärande. Än värre blir det av att genomförandetiderna som regel också är mycket långa vid en internationell jämförelse. Att kraftigt reducera tiden för såväl planering och tillståndsgivning som genomförande borde ha högsta prioritet. Tyvärr saknas det i planen ett proaktivt resonemang och konkreta förslag om detta. SJ välkomnar därför att man öppnar upp för alternativa genomförandeformer. Vi förordar att alla större investeringsobjekt genomförs på detta sätt, så att de snabbt och effektivt kan genomföras som en helhet och direkt leverera stråk- och systemnytta.

² [Vision 2050: Transportsystemet för oss närmare – Sverige växer med järnvägen](#), JBS 2024

Konsekvenserna av det under lång tid eftersatta underhållet av järnvägen är väl beskrivna av Trafikverket och statliga utredningar sedan tidigare. Förslaget till nationell plan identifierar många viktiga punkter för att åtgärda delar av detta. SJ välkomnar det uttalade fokuset på att återta underhållsskulden och att det nu även satts ett målår för detta. Vi är dock kritiska till 2050 som val av målår och anser att det ligger alldeles för långt fram i tiden.

Glädjande nog skriver Trafikverket att ”det finns möjlighet att genomföra fler åtgärder än vad som ryms i de beräknade ekonomiska ramarna för 2027 och framåt” och vi förväntar oss att tidigare politiska utfästelser om att möta Trafikverkets förmågehöjningar uppfylls. Om inte detta sker är vi starkt frågande till hur realistiskt det är att ens nå måläret 2050, när, enligt planförslaget, endast cirka tio procent av det eftersatta underhållet kommer att vara återtaget till 2037 och resten ska ske därefter. Vi saknar en tydlig och trovärdig förklaring av detta. Vi efterlyser också en tydligt höjd ambitionsnivå i hur man skall kunna genomföra mer underhållsarbete per timme i spåret genom ökad mekaniseringsgrad och reformerade arbetssätt.

I tomrummet efter de uteblivna satsningarna på nya stambanor är det mycket angeläget att ett snabbt kapacitetslyft genomförs på Västra och Södra stambanorna. Det finns dock en gräns för vad som kan göras med rimliga insatser och trafikpåverkan. I förlängningen kommer helt nya spår i någon form att behövas hela vägen.

Lika viktigt som spår att köra på är järnvägens sidosystem: uppställningsspår, depåer, verkstäder mm. Kapaciteten i dessa måste följa den ökande trafiken. Det är angeläget att ett sådant helhetsperspektiv är en utgångspunkt för det fortsatta arbetet. SJ efterlyser en tydligare analys och ett större fokus på detta.

Planförslaget innebär en överhängande risk att Sverige står inför 15-20 utmanande år då varken underhålls- eller kapacitetsskulderna hanteras tillfredsställande. Både beredskaps- och näringslivsskäl talar för avsevärt höjda ambitioner vad gäller både resurser och förkortade ledtider. Sverige behöver ett infrastrukturlöft där vi under en begränsad tid höjer investeringsnivån för att ta igen gamla försyndelser och lägga en solid grund för framtida tillväxt och välbefinnande. Ju långsammare vi är, desto sårbarare och fattigare blir Sverige.

3 Vägledande principer

Snabbare, effektivare och ökade person- och godstransporter på järnväg spelar en central roll för att skapa ekonomisk tillväxt, för att möjliggöra att uppfylla de åtaganden som följer med Natomedlemskapet och för att realisera de svenska klimatmålen. Järnvägen utvecklar samhället och 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. En viktig poäng är att detta gynnar alla – även de människor och företag som inte nyttjar järnvägen för egen del.

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

- Sätt resenären i fokus och skapa en tillförlitlig järnväg
- Öka kapaciteten för att möta näringslivets behov och prioritera klimatmålen
- Satsa resurser samlat och där de ger störst nytta – i stråk där många färdas och där kapacitet eller redundans saknas
- Återställ och upprätthåll funktionalitet på prioriterade banor

3.1 System- och stråkperspektiv

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

SJ anser det viktigt att både helhets- och stråkperspektivet utgör grunden för arbetet med den nationella 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 planen organiseras och genomföras utifrån stråk.

Stråkperspektivets styrka illustreras väl av de framsteg som gjorts när man i det tillämpade punktlighetsarbetet gått över till att arbeta med hela stråk.

3.2 En vision och målbild som vägledning för en reformerad planprocess

Den nuvarande svenska modellen för nationell infrastrukturplanering är inte ändamålsenlig för det svenska järnvägssystemet. I avsaknad av en nationell transportstrategi och vision ligger fokus på vad man kan få för en definierad summa pengar snarare än det samlade behovet. Detta i kombination med att planeringsprocessen går i mål mitt i valrörelsen resulterar i snuttifierade och geografiskt spridda satsningar där systemeffekten ofta uteblir eller är starkt begränsad. Den fulla avkastningen på en investering kommer ofta inte förrän många decennier senare när övriga etapper i ett stråk är på plats.

Alla svenska regioner är ålagda att ta fram en utvecklingsplan för kollektivtrafiken i regionen. Denna ger i sin tur behoven av utveckling av infrastrukturen i regionen, vilka utifrån respektive regions prioriteringar därpå föds in i den nationella planeringsprocessen. I avsaknad av en nationell strategi och vision för transportsystemet blir risken för suboptimeringar mycket stor. Det behövs därför en vision och målbild för transportsystemet även på nationell nivå. Med dessa som utgångspunkt kan en strategi och plan för genomförandet tas fram. Som inspiration har Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS) i skriften "Vision 2050: Transportsystemet för oss närmare – Sverige växer med järnvägen" tagit fram ett exempel på hur en sådan vision kan se ut.

Att planera, bygga och förvalta trafikinfrastruktur är processer som löper över många år, rent av decennier. Såväl näringslivet som kommuner och regioner är för sin egen planering beroende av att förstå hur transportsystemet kommer att utvecklas över tid. Det är därför mycket angeläget att visionen och målbilden för transportsystemet stöds av en bred riksdagsmajoritet och att huvudinriktningen präglas av uthållighet och inte bryts vid till exempel ett regeringsskifte. Kursändringar och omtag medför regelmässigt väsentliga förseningar, fördyringar och försämrad tillväxt i samhället i stort.

Den nuvarande nationella planeringsprocessen för järnvägsinfrastrukturen möter inte dessa behov och behöver utvecklas för att säkra långsiktiga och efterfrågade kapacitetskrav.

3.3 Vikten av snabba fokuserade insatser och av att göra färdigt

Ett stråks totala 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 en sådan 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 färdigställt 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. Likaså att i planen lägga lika stor vikt vid när en åtgärd skall vara klar som när den skall påbörjas.

4 Underhåll och kapacitet

4.1 Övergripande prioritering och omklassificering av bandelstyper

Enlig SJs uppfattning utgörs ryggraden i det befintliga svenska järnvägsnätet av Södra och Västra stambanorna, tätt följda av Ostkustbanan, Västkustbanan, Mälarbanan plus Örebro-Hallsberg samt Värmlandsbanan (och på norsk sida vidare till Oslo). Vid underhåll och utveckling av det befintliga nätet bör de två första ha prioritet ett, de två följande prioritet två och de sista tre banorna prioritet tre. I det något längre perspektivet har två nya spår hela vägen Stockholm – Göteborg/Malmö högsta prioritet.

I bilaga 1 finns en detaljerad genomgång av och kommentarer om de olika nyckelstråken i järnvägsnätet, inklusive de storstadsregioner som stråken berör. I bilaga 2 finns en prioriterad lista med angelägna trimningsåtgärder, reinvesteringar och investeringar som inte finns med/inte finansieras i förslaget.

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 regionalstågstrafik och betydande godstrafik.

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-Duved och Borlänge-Mora behöver omklassificeras till bandel typ 3.

4.2 Underhållsskulden

Trots alla goda intentioner har underhållsskulden fortsatt att öka. Detta är alarmerande. Det är också anmärkningsvärt att underhållsskulden för järnväg tillåtit växa sig nästan tre gånger så stor som underhållsskulden för väg.

Den växande underhållsskulden är en växande systemrisk. Allt fler haverier och akuta underhållsinsatser omöjliggör den punktliga och tillförlitliga trafik järnvägens kunder förväntar sig. När en allt större andel av anläggningen passerar sin tekniska livslängd och måste ersättas samtidigt kommer mängden och omfattningen av erforderliga banarbeten att påtagligt reducera järnvägens kapacitet och tillförlitlighet och under lång tid försvaga järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft.

Det är mycket angeläget att vända utvecklingen och börja arbeta ner underhållsskulden. SJ välkomnar planförslagets tydlighet om detta och att man exempelvis lyfter fram att en satsning på underhåll har hög samhällsekonomisk lönsamhet och i förlängningen medför lägre underhållskostnader.

Det är positivt att ett målår för när underhållsskulden skall vara nerarbetad. Vi är dock kritiska till den låga ambitionsnivån, att endast cirka 10 procent av det eftersatta underhållet återtogs under planperioden. Jämfört med vägsidans ambitionsnivå på 100 procents reduktion under samma tid är det

orimligt lågt. Hur det skall gå till att återta 90 procent av underhållsskulden 2038-2050 när man endast mäktar med 10 procent 2026-2037 beskrivs inte närmare. Detta är en stor brist i planförslaget

SJ efterlyser en avsevärt högre ambitionsnivå för att ta igen det eftersläpande underhållet på järnvägen och att denna matchas av en plan för upprampning av kapacitet och förmåga att utföra underhålls-åtgärder i större skala. För att järnvägens konkurrenskraft inte ska ta skada under processen är det helt avgörande att underhålls- och reinvesteringsarbeten planeras och utförs så att påverkan på trafiken blir minimal. Detta förutsätter både att detta blir det avgörande kriteriet vid Trafikverkets upphandlingar och att arbetet utförs med moderna effektiva maskiner.

På endast fyra stråk (Malmbanan, Godsstråket Luleå-Hallsberg, Västra Stambanan och Södra Stambanan) kan större delen av det eftersläpande underhållet åtgärdas under planperioden. Ambitionen bör definitivt vara att alla de nio utpekade stråken får sin underhållsskuld åtgärdad inom planperioden.

För bandelstyperna 3 och 4 behöver nuvarande framkomlighet i allt väsentlig bibehållas under planperioden och nivån på underhåll/reinvesteringar på dessa bandelstyper måste läggas så att den banstandard som linjen är utformad för kan säkerställas och att punktligheten varaktigt hamnar på 95 procent.

Glädjande nog skriver Trafikverket att ”det finns möjlighet att genomföra fler åtgärder än vad som ryms i de beräknade ekonomiska ramarna för 2027 och framåt”. Vi förväntar oss att tidigare politiska utfästelser om att möta Trafikverkets förmågehöjningar uppfylls.

I planförslaget beskrivs svårigheten att få arbetstider i spåret som den enskilt största begränsande faktorn för ett effektivt underhåll av befintlig järnvägsinfrastruktur. SJ delar inte denna uppfattning. Processen att tilldela banarbetstid är tämligen noggrant reglerad och ställer höga krav på parterna när det gäller planering och effektivitet, men om arbetena anmäls på utsatt tid kan Trafikverket relativt fritt välja de tider och sträckor som behöver tas i anspråk. Om mer tid skulle behöva frigöras för att möjliggöra en snabbt och effektiv underhållsinsats är vi som trafikerar banorna öppna för dialog.

Trafikverket behöver analysera tidsåtgången för detta med optimalt utnyttjande av arbetstider och maskiner och med absolut effektivaste maskinella utrustning och metoder. När detta är klart och beskrivet behöver järnvägsbranschen ta ställning till vad som är möjligt i kombination med rimlig åtkomst till järnvägsnätet för operatörerna.

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.

SJ välkomnar de stora insatserna för järnvägsunderhåll men om underhållsskulden skall kunna minskas inom överskådlig tid och rationell järnvägstrafik på en rimlig nivå samtidigt skall kunna bedrivas, förutsätts att underhållet i huvudsak utförs på tider med mindre trafik och med den absolut mest tidseffektiva maskinella teknik och effektiva arbetssätt som står att uppbringa.

4.3 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. Vi uppskattar att Trafikverket i planförslaget är tydliga med att järnvägstrafiken ökar i snabbare takt i många delar med högt kapacitetsutnyttjande än kapaciteten byggs ut och att i flera stråk riskerar kapaciteten att begränsa trafikutvecklingen.

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 som prognoserna visar på måste kapaciteten snabbt byggas ut.

Investeringsnivån planförslaget är baserat på är utan tvekan otillräcklig. En kraftig ökning av både investeringsnivå och genomförandetak är absolut nödvändig.

Beslutet att stoppa de nya stambanorna har förvärrat ett redan bekymmersamt läge. De återstående delarna Ostlänken och Lund-Hässleholm skapar regionala lättnader men löser inte de nationella behoven då allt för många flaskhalsar återstår. Götaland kommer i praktiken att bli en nationell getingmidja där den södergående exporten från det nyindustrialiserade Norrland möter den norrgående importen från den snart öppnade Fehmarn Bält-förbindelsen. Om inte denna storskaliga flaskhals löses upp kommer det med stor sannolikhet påverka både Sveriges tillväxt och internationella konkurrenskraft.

Bild 1 är en tydlig illustration på det stora hål de nya stambanorna lämnat i planeringen. Inte ens summan av alla nu planerade åtgärder kommer på långa vägar att möta det stora kapacitetsbehovet. Trots en enligt vår uppfattning optimistisk tolkning av vilken effekt de planerade åtgärderna får så kommer det om tjugo år fortfarande att vara betydande kapacitetsbegränsningar på mer än halva sträckorna mellan Stockholm och Göteborg/Malmö.

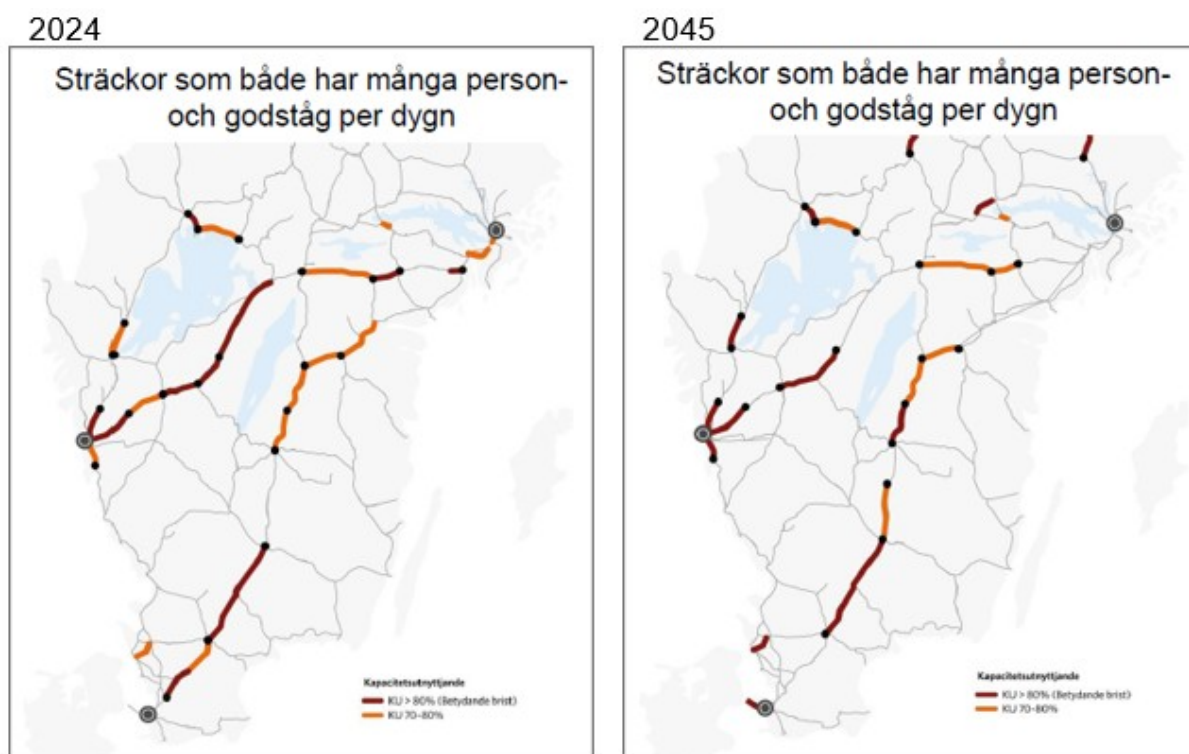


Bild 1: Kapacitetsbrister på högt trafikerade sträckor 2024 och 2045. Källa. Kapacitetsanalys södra Sveriges järnvägssystem (Trafikverket 2024)

Trafikverket har själva konstaterat³ att för att hantera kapacitetshålet som nedläggningen av de nya stambanorna lämnat behövs nya dubbelspår och förbigångsspår på kring 35 mil längs med Västra- och Södra stambanorna. Det är nästan lika mycket som det hade krävts för knyta samman de återstående

³ Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem, Trafikverket 2024:154

delarna av de nya stambanorna. Tyvärr lär det bli en mer komplicerad, dyrare och långsammare lösning som tar längre tid att genomföra och ger lägre samhällsnytta. SJ föreslår en ny förutsättningslös översyn av vilket vägval som bäst gagnar Sverige.

Taket för vad som går att göra med punktinsatser längs med dessa pulsådror är dessutom snart nått. Nästa nödvändiga steg är att komplettera med två nya spår hela vägen. Att bygga dessa i direkt anslutning till befintliga banor kommer både att vara mycket dyrt och medföra omfattande störningar av trafiken. SJ ser ingen annan försvarbar lösning på detta än att i någon form fullfölja planerna på nya stambanor. Det är i detta sammanhang värt att påminna om att så länge det finns en flaskhals kvar på ett stråk så begränsar det kapaciteten och framkomligheten för de långväga gods- och persontågen.

I det korta perspektivet är det nödvändigt att under den kommande planperioden genomföra ytterligare kapacitetsinvesteringar på både Västra och Södra stambanorna. Konkreta exempel på sådana är förlängning av Västlänken till Mölndal/Partille, planskild korsning för godståg till och från Sävenäs rangerbangård, fyrspar Göteborg-Alingsås och ett antal nya förbigångsspår längs Södra stambanan på sträckan Mjölby-Hässleholm. En av de mest betydande flaskhalsarna i järnvägssystemet är den södra in-/utfarten till Stockholm. Den kortsiktiga åtgärden är att uppgradera signalsystemet Järna-Flen så att antalet tåg 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 betydande flaskhals finns mellan Gävle och Sundsvall. Det är ytterst oroande att man i planförslaget föreslår att det för den planerade dubbelspårsutbyggnaden görs ett omtag med sänkt ambitionsnivå för både kapacitet och den hastighet banan skall utformas för. I stället för ett sammanhållet kapacitetsstarkt stråk med korta restider är risken påtaglig att flaskhalsen i pulsådern som förbinder norra och södra Sverige permanentas. För att få ett sammanhängande och kapacitetsmässigt harmoniserat system behöver utbyggnaden tvärtom forceras så att den idealt sett är färdig i sin helhet innan de stora investeringarna längre norrut realiserar.

Även Öresundsbron närmar sig sitt kapacitetstak. SJ ser en utveckling med en kraftig ökning av både långväga och regionala persontåg över bron. När dessutom den fasta Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar mot slutet av tjugotalet kommer efterfrågetrycket på fler person- och, inte minst, 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. Likaså måste bristen på omloppsnära uppställningsspår hanteras för att kunna möta de väntade trafikökningarna (se även 4.3).

4.4 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 säkerställa att kapaciteten i dessa funktioner räcker till för att systemet som helhet skall kunna hantera ökade trafikvolymerna. 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.

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.

Det är angeläget att ha god framförhållning i planeringen för ytterligare depå- och uppställningskapacitet så att nödvändiga utbyggnader kan göras i tid för att möta den förväntat kraftiga trafikökningen när till exempel Ostlänken öppnar och dubbelspårerna på Västkustbanan och Ostkustbanan är färdigställda.

SJ vill speciellt lyfta fram det mycket ansträngda läget i Göteborg och Malmö, 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. Dessa brister verifieras i en rapport⁴ som Trafikverket redovisat för branschen. Vi kan konstatera att ”anläggning för tjänst”, där bland annat kapacitet för uppställning ingår, finns med som utpekad brist. SJ anser att denna utredning är viktig och att föreslagna åtgärder behöver genomföras skyndsamt. I den nyligen publicerade kapacitetsanalysen för södra Sveriges Järnvägs-system⁵ konstateras fortsatt kapacitetsbrist i våra storstäder. Det är av största vikt att Trafikverket redan nu tillskjuter medel i den nationella planen för att öka uppställningskapaciteten i framförallt Malmö där inga åtgärder finns med i planförslaget. Vi ser positivt på att det nu finns medel för ökad uppställning i Göteborg samt att upprustning av Tomtebodas bangård nu ingår i planförslaget.

Tomteboda finns även med som ett projekt som föreslås att delvis kan finansieras med serviceavgifter. SJ är positivt inställda till differentierad prissättning av uppställning då det möjliggör för Trafikverket att kunna tillhandahålla funktioner för tjänst på delar av uppställningskapaciteten.

Effektiva tågvändningar förutsätter tillgång till lättare terminaltjänster och furnering vid plattform. Då undviks onödiga förflyttningar som upptar kapacitet. SJ vill därför säkerställa att utredningen kring ”anläggning för tjänst” även omfattar behov av tjänster vid plattform i samband med tågvändning och att slutsatserna beaktas även i den ovan nämnda utredningen kring Stockholm C och Tomteboda.

5 ERTMS och FRMCS

5.1 Signalanläggning och ERTMS

Avseende trafikstyrning och signalering instämmer SJ i behovet av att modernisera ställverk och förnya markutrustning. Det är också nödvändigt för att hela järnvägen ska fungera. Enligt nuvarande regelverk från EU blir införande av ERTMS en konsekvens av att markutrustningen moderniseras.

Planen för införande av ERTMS innebär att Sverige kommer att ha två trafikstyrnings- och signal-system under en mycket lång tid vilket medför att både Trafikverket och järnvägsföretagen behöver hålla både teknisk utrustning och kompetens för två system. I underlagsrapporten ”Digitalisering och automatisering i järnvägssystemet” framgår att stora delar av det befintliga signalsystemet kommer att vara i slutet av sin livslängd efter år 2029 och att detta innebär en varumärkesrisk för Trafikverket givet att det blir svårare att hantera drift, underhåll och ombyggnation och att felfrekvensen förväntas öka. Vi vill påstå att riskerna med ett sådant scenario är betydligt fler och betydligt mer allvarliga än att Trafikverkets varumärke riskerar att ta skada.

SJ välkomnar att planeringen av införandet av ERTMS medger tid för att utveckla, och prova ut, ERTMS på sträckor med lägre trafikintensitet för persontrafiken, och först därefter installera 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. Trafikverkets plan bygger vidare på att alla fordon som trafikerar det svenska järnvägsnätet ska vara utrustade med ERTMS från och med 2030. Därefter är konvertering av fordon inte längre begränsande för fortsatt införande.

⁴ 10318663 • Uppställningsbehov järnvägsfordon

⁵ TRV 2024/68125

Eftersom åldrad markutrustning riskerar att orsaka trafikstörningar är det ytterst angeläget att Trafikverket kan hålla den föreslagna tidplanen och att Trafikverket presenterar en plan för vidmakthållande av signalanläggningen efter 2029. Detta gäller i synnerhet Stockholmsområdet för vilket det saknas plan för införande av ERTMS. Trafikverket har själva presenterat trimningsåtgärder 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. Vidare måste befintligt ATC-system och andra äldre signalanläggningar vidmakthållas och ha en god tillgänglighet och säkerhet så länge systemet finns i drift.

Även om Trafikverket till del använt en annan strategi än Danmark för införandet av ERTMS bör Trafikverket följa utvecklingen i Danmark, och även Norge, för att ta vara på deras erfarenheter.

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 och att grundfunktionalitet prioriteras före införande av nya funktioner. På detta sätt skapas ett stabilt införande och de investeringar som görs i järnvägsföretagens ombordsystem skyddas.
- 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 ibruktagning i banan görs.
- Trafikverket måste i samverkan med Tågföretagen arbeta fram ibruktagningsmetoder som dels minimerar trafikpåverkan, dels kan fungera ur trafikerings- och trafiksäkerhetssynpunkt.

5.2 Medfinansiering ERTMS ombordutrustning

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.

SJ har under flera år investerat betydande resurser i genomförda och pågående installationer av ERTMS ombordutrustning. Dessa investeringar har gjorts i linje med Trafikverkets tidigare kommunicerade utrustningsplaner och den långsiktiga strategin för att möta kraven i den Nationella

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

planen för ERTMS-utbyggnad 2026–2037. Enligt den aktuella utredningen om medfinansiering omfattas dock inte redan genomförda eller pågående installationer av medfinansiering, vilket vi anser skapar en obalans och riskerar att motverka målen med den nationella utrustningen.

- Den föreslagna modellen innebär att aktörer som agerat proaktivt och investerat tidigt i ERTMS inte får del av stödet medan senare aktörer gynnas.
- Detta skapar en snedvridning i konkurrensen och underminerar incitamenten för tidiga investeringar i framtida teknik.
- För att uppnå en rättvis och hållbar utveckling bör medfinansiering även omfatta redan genomförda och pågående projekt, åtminstone delvis.

I grunden välkomnar SJ initiativet av att ta fram ett stöd för att nå den övergripande planen

- Den Nationella planen för ERTMS 2026–2037 är ambitiös och kräver samverkan mellan stat, infrastrukturförhållare och operatörer.
- Utan ekonomiskt stöd riskerar operatörerna att sakna förutsättningar att genomföra nödvändiga investeringar i den takt som krävs.
- Ett robust finansieringssystem är avgörande för att undvika förseningar som kan påverka hela järnvägssystemets modernisering.

Risker och osäkerheter i utrustningsplanen som påverkar införande av ERTMS på fordon

- Utrustningstakten: Erfarenheter från tidigare projekt visar att komplexiteten i ERTMS-implementering ofta leder till förseningar. Detta ökar risken för flaskhalsar och kapacitetsproblem.
- Teknisk utveckling: ERTMS är under kontinuerlig utveckling, och införandet av FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) innebär ytterligare krav på omställning. Operatörer som investerar idag riskerar att behöva göra nya kostsamma uppgraderingar inom kort.
- Ekonomisk osäkerhet: Utan tydliga och rättvisa finansieringsprinciper ökar risken för att operatörer skjuter upp investeringar, vilket kan äventyra hela den nationella planen.

SJ anser därför att medfinansieringsmodellen måste:

1. Omfatta redan genomförda och pågående installationer för att säkerställa rättvisa och undvika att tidiga investeringar blir en nackdel.
2. Ta höjd för teknisk utveckling och framtida krav, inklusive FRMCS, så att operatörer inte drabbas av dubbelkostnader.
3. Bidra till en stabil och förutsägbart finansiering som möjliggör att den Nationella planen kan genomföras i tid och med hög kvalitet.

Konkreta branschförslag på åtgärder för det föreslagna bidragssystemet

SJ deltar i branschdialogen bland annat via Tågoperatörerna och ställer sig bakom det remissvar som sammanställts av Tågoperatörerna kring åtgärder kopplat till Trafikverkets utredning ”Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS”.

Genom de föreslagna förbättringarna anser SJ att regelverket kan bli mer ändamålsenligt, rättvist och stödande för hela järnvägsbranschens omställning till ERTMS

5.3 Införande av FRMCS

I remissunderlaget nämner Trafikverket planerna för att ersätta dagens GSM-R-system med ett nytt kommunikationssystem för järnvägen, FRMCS. Det saknas dock en detaljerad plan om hur detta ska genomföras. Även bedömningar kring hur detta införande kan utföras på fordonssidan, kopplat både till en fastställd standard och tillgång till produkter på marknaden, samt tillgång till resurser för det tekniska genomförandet. Planen för övergången från GSM-R till FRMCS sammanfaller inom hela den europeiska järnvägen, vilket även medför risker för flaskhalsar i godkännandeprocessen med myndighetsgodkännanden och tredjepartsgranskning.

SJ deltar, via Branschföreningen Tåg företagen och Trafikverket i arbetet med utformningen av FRMCS. SJ önskar se en tydligare plan för Trafikverkets dialog med branschen för införandet av FRMCS.

6 Särskilda frågeställningar

6.1 Klimatmålen, EU:s mål och lagstiftningsinitiativ

Planförslaget utgår från att det svenska klimatmålet ska uppnås, det vill säga att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045, samt etappmålet att utsläppen från inrikes transporter (exkl. flyg) ska minska med 70 procent 2010–2030. Därtill är Sverige bundet av att följa och bidra till flera viktiga EU-mål vad gäller såväl klimat som infrastruktur, vilket uppmärksammas på ett tydligare sätt i detta förslag till nationell plan än i tidigare utgåvor. Det poängteras att som en del av EU:s klimatpolitik måste Sverige minska utsläppen inom den så kallade icke-handlande sektorn (ESR), där inrikes transport ingår, med 50 procent 2005–2030 (på ett ställe i planen står felaktigt 2025–2030). Till detta kommer (vilket inte nämns i planen) att EU-kommissionen under 2025 har föreslagit – och EU ser ut att vara på väg att besluta – att skärpa målsättningen och vägen till klimatneutralitet genom ett nytt mål om att reducera nettoutsläppen med 90 procent till år 2040. Därmed blir det ännu viktigare att inte Sverige slår av på takten, utan kraftsamlar för att nå sina beslutade klimatmål.

Liksom tidigare anser Trafikverket att det är elektrifieringen av vägtrafiken och övergången till biodrivmedel som kommer att bidra mest till att leva upp till klimatmålen. Det innebär i praktiken att Trafikverket hänvisar till åtgärder som ligger bortom myndighetens rådighet, när planen borde utgå från vad Trafikverket kan göra för att bidra till omställningen under planperioden. Detta blir särskilt viktigt i ett läge där de svenska klimatmålen faktiskt inte ser ut att kunna uppnås och befintlig politik snarast motverkar en omställning av vägsektorn. Visserligen står det att planförslaget ”i viss mån [bidrar] till klimatmålen genom att investeringarna helt domineras av järnvägsinvesteringar, vilket kan underlätta överflyttning av transporter från väg till järnväg” (s. 16), men samtidigt sägs att ”infrastrukturåtgärder i sig ger mycket begränsade bidrag till minskade utsläpp”, och senare i planen att ”nationell infrastrukturplanering endast kan påverka trafikens klimatpåverkan på marginalen i förhållande till de totala utsläppen från inrikes transporter” (s. 62).

Genom att Trafikverket som grundförutsättning utgår från att klimatmålen är ”beslutad politik” som kommer att uppnås, men genom andra åtgärder som främst påverkar vägtrafiken, inklusive i myndighetens analyser av samhällsnyttan av olika investeringar, förefaller värdet av järnvägsinvesteringar i förhållande till väginvesteringar redan från början ha skrivits ned. Detta alltså trots att de andra åtgärder som skulle krävas för att vägtrafiken ska få ned utsläppen, och bidra till etappmålet för 2030 och nettonollmålet 2045, inte ser ut att genomföras med dagens politik.

När det gäller vad Trafikverket faktiskt kan göra för att bidra till omställningen är det anmärkningsvärt att det i planen saknas tydligt uttryckta mål avseende en ytterligare elektrifiering av svensk järnväg, särskilt som elektrifiering är utpekad som en nyckelåtgärd för att nå klimatmålen. SJ menar också att möjligheterna att få en överflyttning från väg och flyg till järnväg via mer ambitiösa insatser på

infrastrukturuområdet, tillsammans med andra styrmedel, är fortsatt underskattade. Trafikverkets uppfattning står i dessa delar också i bjärt kontrast till EU:s syn på frågan och dess relaterade transportpolitiken på området.

Basen för EU:s transportpolitik är fortfarande EU-kommissionens vitbok för transporter – Strategi för hållbar och smart mobilitet (Sustainable and Smart Mobility Strategy) som antogs i december 2020. Den innehåller bland annat mål om att trafik med höghastighetståg ska fördubblas till 2030 och tredubblas till 2050, medan godstrafiken ska öka med 50 procent till 2030 och dubblas till 2050. EU-kommissionens prognos är att persontrafiken med tåg ökar med 6 procent per år och når en marknadsandel på 15 procent till 2050. I maj 2021 enades EU:s ministerråd om slutsatser i ett dokument kallat ”Putting Rail at the Forefront of Smart and Sustainable Mobility”. I detta sägs bland annat att eftersom järnvägstransporter bara står för 0,4 procent av transportsektorns CO₂-utsläpp, trots en marknadsandel på 8 procent av persontransporterna och 19 procent av godstransporterna, är ett modalt skifte från koldioxidintensiva trafikslag till järnväg sannolikt det mest effektiva sättet att minska transportsektorns CO₂-utsläpp i stora delar av EU. Vidare sägs att ett verkligt modalt skifte kräver en tillväxt i järnvägstrafikens volymer som överstiger den ekonomiska tillväxten.

Ett viktigt redskap för att förverkliga flera av dessa mål är den reviderade TEN-T-förordningen från 2024. Det är välkommet att de krav som ställs i TEN-T-förordningen behandlas relativt ingående i förslaget till nationell plan, men det görs utan att nämna de bakomliggande mål som beskrivits ovan och som förordningen förväntas bidra till. När det gäller höghastighetståg har EU-kommissionen dessutom gått vidare med att presentera ambitiösa planer på ett höghastighetsnätverk i Europa till 2040, genom sitt meddelande ”Connecting Europe through High-Speed Rail”, presenterat i november 2025. Detta innebär en accelererad utveckling jämfört med TEN-T-förordningen, inklusive etablering av vissa bindande milstolpar på infrastrukturuområdet.

Nyligen har EU-kommissionen påbörjat arbetet med ett nytt ”European climate resilience framework”, med planer på att presentera ett nytt förordningsförslag i slutet av 2026 som ska göra Europa mer förberett för klimatriskerna. Transportinfrastrukturen utgör en av samhällets mest utsatta delar vad gäller klimatrelaterade effekter. Forskning på uppdrag av European Environment Agency har flaggat järnvägsinfrastruktur (spår, banvallar, signalinfrastruktur, broar etc) som särskilt sårbar vid extrema klimatrelaterade scenarier och händelser, med effekter som går långt utöver historiska nivåer. Klimatanpassning av infrastrukturen finns med i förslaget till nationell plan, men det handlar om jämförelsevis små belopp, där åtgärder riktade mot vägarna helt dominerar. Med tanke på nyligen inträffade händelser i bland annat Västernorrland och även tidigare insikter på området, bör även järnvägens klimatanpassning sättas i fokus och inte enbart utgöra en del av vidmakthållande och trimningsåtgärder, utan med särskilda satsningar på riskreducerande åtgärder.

Efter flera år av förhandlingar förväntas nu en ny EU-förordning om planering och fördelning av järnvägskapacitet kunna börja appliceras från tågplan 2031. Så vitt vi kan se nämns inte denna förordning i förslaget till nationell plan, men den kommer att påverka inte minst Trafikverkets långsiktiga planeringsarbete, exempelvis vad gäller att ta fram en kapacitetsstrategi, samt samordningen av reinvesteringar och underhållsarbeten med infrastrukturförvaltare i andra länder.

Slutligen vill SJ i detta sammanhang lyfta EU-kommissionens förslag till nytt lagstiftningspaket om militär mobilitet, med bland annat en ny förordning som kommissionen hoppas ska vara beslutad mot slutet av 2026 och kunna vara implementerad i slutet av 2027. Med den nya lagstiftningen vill EU-kommissionen skapa ett EU-gemensamt militärt mobilitetsområde, i förlängningen ett ”militärt Schengen”, i vilket det ska gå att snabbt förflytta trupp och militär utrustning över gränserna. När det gäller infrastrukturen vill Kommissionen satsa mer av EU:s budget 2028–2034 för att göra den bättre rustad för ”dual-use”, genom att bland annat bygga bort flaskhalsar i ett antal prioriterade korridorer. Det kan till exempel handla om att förstärka broar, bredda tunnlar och öka kapaciteten i hamnar och på flygplatser. I förslaget till nationell plan nämner Trafikverket militär mobilitet och EU:s budgetförstärkning främst som ett område som möjliggör bidrag till finansiering. Nya skärpta

regelverk på detta område under planperioden kommer också att påverka kraven på den svenska infrastrukturen, i tillägg till vad som redan ges av Natomedlemskapet.

6.2 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 mer effektiv hantering av satsningar, inte bara för befintlig och framtida infrastruktur, utan för hela järnvägssystemet. Järnvägen är ett integrerat transportsystem, men samtidigt avreglerat och helhetsansvaret för järnvägens kunder (resenärer och godstransportköpare), regelverket, tekniken och styrningen är otydligt. Det finns således stora behov av tvärfunktionella och koordinerade innovations- och forskningssatsningar som skapar möjligheter att bygga upp och vidmakthålla kritiska forskningsmassor, generera ny kunskap och säkra kompetensförsörjningen på järnvägsområdet samt i slutänden, stärka järnvägens konkurrenskraft.

I planförslaget finns ett avsnitt om innovation i samverkan med leverantörsmarknaden. Möjligheten till samverkan mellan Trafikverket som infrastrukturförvaltare och järnvägsföretagen saknas dock. Datadelning mellan Trafikverket och järnvägsföretagen är en möjliggörare för innovation, men där långa ledtider och beslutsprocesser inom Trafikverket hämmar utvecklingen. En utveckling av mätstationer i infrastrukturen kan ge underlag för tillståndsbaserat underhåll av järnvägsfordon som leder till färre haverier och därmed färre störningar. Omvänt kan data från järnvägsfordon komma till nytta hos Trafikverkets entreprenörer för att identifiera begynnande skador i infrastrukturen och åtgärda dem innan de påverkar trafiken.

Att öka andelen järnvägstransporter är en viktig förutsättning för att nå ett av EU:s viktigaste mål, att minska koldioxidutsläppen och därmed bidra till att uppnå EU:s klimatmål. Järnvägstransporter är det mest hållbara transportmedlet eftersom det endast står för en mycket liten del av EU:s totala utsläpp av växthusgaser. Järnvägens relativa fördelar behöver tydliggöras och forskning och innovation prioriteras i förhållande till andra transportslag.

6.3 Punktlighet och säkerhet

Bristande punktlighet är den faktor som påverkat svenska folkets förtroende för järnvägen mest. Punktligheten påverkar inte bara människors val av transportslag och arbetsmiljön för de som arbetar tågen, utan också möjligheten att bosätta/arbete sig där man vill. Punktligheten är allra lägst för de långväga tågen som hinner drabbas av fler infrastrukturfel och dessutom måste passera genom flera överbelastade pendeltågssystem där tågen går långsammare. Punktligheten påverkas mest av infrastrukturens tillgänglighet och tillförlitlighet.

Järnvägsbranschen gemensamma mål om att uppnå 95 procent varaktig punktlighet (i tid inom 5 minuter) skulle nås 2020, men utvecklingen har gått åt rakt motsatt håll och målet är inte längre möjligt att nå med tanke på infrastrukturens skick och de överbelastade stambanorna.

Åtgärderna i förslaget till nationell plan är långt ifrån tillräckliga för att skapa nödvändiga förutsättningar för en förbättrad punktlighet. Åtgärdstakten i planförslaget är så långsam att punktligheten i bästa fall kan bibehållas på dagens låga nivåer, eftersom tågtrafiken successivt ökar och därmed höjer ribban för att klara punktlig tågföring. Den kontinuerliga ökningen av tågtrafiken kräver också en utbyggnad av stambanestråken, så att långsamma och snabbare tåg kan separeras.

Även utan ökade budgetramar skulle punktligheten gynnas av specifika trimningsåtgärder och en tydligare satsning på att skapa ett redundant järnvägsnät. Både branschsamarbetet Tillsammans för tåg i tid (TTT) och Omtag Svensk Järnväg⁷⁸ (Tåg företagen) har i olika rapporter tagit fram förslag till åtgärder som med förhållandevis små medel skulle bidra till en väsentligt smidigare tågtrafik och minska störningarna. Tyvärr så tar Trafikverkets modellsystem inte tillräckligt stor hänsyn till de nätverkseffekter som uppstår när sådana redundansåtgärder exempelvis skapar möjlighet att leda om trafiken vid banarbeten eller trafikstopp. Planförslaget innehåller några sådana objekt men många saknas. Vinsterna för järnvägssystemet skulle vara stora om även dessa inkluderas – i synnerhet då ambitionen att komma i kapp med det eftersläpande underhållet är satt till 2050. Då kommer till exempel triangelspår att ge en direkt planerbar nytta under många år då de möjliggör alternativa körvägar och effektivare omfördelning av kapacitet vid banarbeten.

Den förseningsorsak som har ökat allra mest är obehöriga i spårområdet. Här finns det en rad kostnadseffektiva åtgärder som skulle kunna förhindra många trafikstopp. Eftersom Trafikverket har god statistik på vilka områden som är mest utsatta går det att rikta åtgärder som stängsling, kameraövervakning och bevakning till rätt platser. Vidare finns det all anledning att ta hjälp av modern kamerateknik där systemet kan känna igen, inte bara att någon eller något finns på spårområdet, men också riskbeteenden på till exempel plattformar så att långa trafikstopp kan undvikas. Här finns det mycket att lära från till exempel tunnelbanesystem runt om i världen.

Punktlighet är en förutsättning för högre kapacitetsutnyttjande på befintliga järnvägar. De samhälls-ekonomiska effekterna av punktlighetsåtgärder är därför betydligt större än att minska själva skadan från sena resenärer och sent gods.

En grundbult för järnvägens framtid är att stärka tåget som ett tillförlitligt transportslag, men också att vidmakthålla och stärka tåget som ett säkert sätt att färdas. Planförslaget tar tyvärr inte i tillräckligt hög takt tag i att bygga bort de farligaste plankorsningarna. Den enskilt största risken för en större tågolycka är en kollision med ett tungt fordon vid en plankorsning. Vi har de senaste åren haft flera allvarliga olyckor som kunde ha slutat mycket värre, men vi har också haft en olycka där vår egen lokförare omkom. I takt med att tyngre och längre ekipage tillåts på vägarna så ökar riskerna, dels för att det är lättare att fastna plankorsningarna, men framförallt för att det är just de tyngsta lastbilsekipagen som medför störst risk vid en kollision.

Vi ser också att takten att klimatanpassa anläggningen till de nya förutsättningarna med fler extremväder går för långsamt. Vädrets påverkan på järnvägen kommer att fortsätta öka och det kommer att påverka såväl punktligheten som säkerheten. Vi vill särskilt belysa riskerna med skyfallsregn. Vi har bara de senaste åren haft tre svåra urspårningar till följd av bortspolade banvallar. Utfallet kunde ha varit mycket värre vid dessa händelser. Det är därför avgörande att i snabbare takt åtgärda underdimensionerade trummor, installera översvämnings- och erosionsskydd i bäckar, stärka varningssystem, osv.

6.4 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 för att öka resandet med det mest energieffektiva och klimatsmarta transportslaget, och för att både öka och 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 minst 250 km/h. Därför ifrågasätter vi varför inriktning och ambitionsnivå för den omfattande utbyggnaden och uppgraderingen av

⁷ Från trängsel till tillväxt – Tio allvarliga flaskhalsar på järnvägen, Omtag Svensk Järnväg juni 2025

⁸ Järnvägslyftet – Kostnadseffektiva åtgärder för ökad kapacitet i järnvägssystemet, OSJ november 2023

Ostkustbanan sänkts när övriga sträckor längs med norrlandskusten redan förberetts för och/eller byggs för 250 km/h (Botnia- och Norrbotniabanorna).

Sedan nittioalet är i stort sett alla nybyggda sträckor till stor del utformade och förberedda för 250 km/h. På dessa sträckor är det som återstår i flera fall endast att uppdatera eller byta signalsystemet och mindre anpassningar. Nu är det hög tid att börja tillvarata och kapitalisera på dessa mångåriga investeringar genom att ta inleda en uppgradering till 250 km/h i linje med Trafikverkets egna utredningar⁹. SJ välkomnar att Väst kustbanan ingår i planförslaget men ställer oss ytterst frågande till varför Botniabanen den här gången lämnats utanför.

SJ förbereder sig för en hastighetshöjning genom att investera i nya tåg för 250 km/h. De kommer att börja tas i trafik under år 2028. Till dess skulle vi gärna se att de första banorna är uppgraderade.

För äldre befintliga banor är läget knepigare. Inte minst gäller detta Västra och Södra stambanorna. Så länge de nya stambanorna fanns med i planeringen förelåg inget behov av hastighetsuppgraderingar på dessa. Nu är spelplanen förändrad. Problemet är att liksom många andra banor är Västra- och Södra stambanorna krokiga. Det är endast på några få kortare sträckor som hastigheten utan betydande insatser skulle kunna höjas. Detta var anledningen till att Sverige på 70- och 80-talen gjorde det strategiska valet att anpassa fordonen till banorna för att kunna genomföra en generell hastighetshöjning. Ett skräddarsytt tåg med korglutning utvecklades (X 2000) och banorna anpassades för trafik med dessa i 200 km/h. Resultatet blev en enorm succé och en kraftig resandetillväxt som fortsatt in i våra dagar.

Internationellt finns några få exempel på motsvarande strategi. Tekniskt har den dock visat sig vara en återvändsgränd. Korglutningstekniken klarade inte av ytterligare hastighetshöjningar och tågen har i stort sett gått ur produktion. När X 2000 når slutet av sin livslängd om cirka tjugo år kommer det sannolikt inte finnas några tåg med korglutning kvar på marknaden.

När X 2000 introducerades stod sig Sverige hastighetsmässigt rimligt väl vid en internationell jämförelse. Sedan dess har många länder satsat på nya banor för högre hastigheter, medan det i Sverige tar längre tid att åka mellan våra största städer än det gjorde för 10-20 år sedan som följd av ökande trängsel på spåren. Om vi inte vill att den negativa trenden skall fortsätta måste ny kapacitet tillföras som är anpassad för högre hastigheter.

6.5 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 en ogynnsam fördelning av investeringsmedel till järnvägens nackdel. Det har även medfört att de samhällsekonomiska kalkylerna för enskilda projekt ser sämre ut än vad som senare visat sig i efterkalkylerna. Detta gäller inte minst de större projekten. Det sammantagna resultatet är decennier av underinvesteringar som medfört ett överbelastat och slitet 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 beskrivits 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. Kalkylmodellen har i

⁹ 250 Km/tim med blandad trafik, Trafikverket 2020-03-25

praktiken under lång tid fungerat som ett styrmedel där inte minst stora väginvesteringar premierats. Exempelvis är det svårbegripligt att restidsförkortningar i kollektivtrafik värderas lägre än för bilresor. Detta är ohållbart om transportsektorn skall kunna ställas om snabbt och bidra till att Sverige når sina ambitiösa klimatmål. Vi kan inte ha prognos- och kalkylmodeller som så tydligt undervärderar effekten och nyttan av investeringar i det mest energi-, yt- och klimateffektiva transportslaget.

Vid nyttoanalysen måste även större system- och makrohänsyn tas, likaså i vilken grad objekt bidrar till att realisera en nationell målbild för transportsystemet. Med nuvarande stora fokus på och tillämpning av den befintliga samhällsekonomiska analysmodellen – med sina väl kända brister – på små snuttar har resultatet tyvärr blivit att man tappat överblicken över skogen på grund av fokuset på de enskilda träden. När järnvägen och transportsystemet inte möter industrins behov tappar Sverige i attraktivitet som land att investera i med förlust av arbetstillfällen, tillväxt och framtida välstånd som konsekvens. Dessa faktorer måste få betydligt större vikt vid utformningen av den nationella planen.

* * *

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 ökningen av transporter som nyindustrialiseringen, den växande befolkningen och landets Natoåtaganden medför, och på ett påtagligt sätt bidra till det transport- som energieffektivare samhälle som realiseringen av Sveriges ambitiösa klimatmål för transportsektorn förutsätter. 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.

Monica Lingegård, vd SJ AB



Bilaga 1

Detaljerad stråkvis genomgång av de högst prioriterade investeringarna och reinvesteringarna

SJ har förståelse för att Trafikverket, inför ställningstagande om eventuell investering, 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.

Vi saknar en målbild för de olika stråken. En sådan målbild bör för varje sammanhållet naturligt trafikstråk beskriva den linjestandard som investeringarna på lång sikt skall resultera i. 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 tänkta 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. Järnvägssträckorna närmast Stockholm, Göteborg och Malmö hanteras i avsnittet om storstadsregionerna. 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 i detta sammanhang. Målpunkterna är och förblir de stora orterna i de olika regionerna. Endast vid korsande av nationsgräns uppträder vissa avvikande resandemönster.

Innehåll bilaga 1

1	Storstadsregionerna	21
2	Västra stambanan, stråket (Stockholm-)Järna-Alingsås(-Göteborg).....	23
3	Södra stambanan, stråket (Stockholm)-Katrineholm-Lund-(Köpenhamn)	24
4	Värmlandsbanan, stråket (Stockholm)-Laxå-Charlottenberg-(Oslo)	24
5	Ostkustbanan-Ådalsbanan-Botniabanan-Norrbotniabanan, stråket Stockholm-Luleå.....	25
6	Väst kustbanan, stråket (Göteborg-)Kungsbacka-Lund(-Köpenhamn).....	26
7	Mälarbanan, stråket (Stockholm-) Bålsta-Västerås-Örebro-Hallsberg	26
8	Dalabanan, stråket (Stockholm-)Uppsala-Falun/Mora.....	27
9	Atlantstråket, stråket Gävle-Ånge-Storlien(-Trondheim) och Mittbanan, stråket Sundsvall-Ånge	28
10	Norge/Vänerbanan, stråket (Göteborg-)Älvängen-Karlstad/Kornsjö(-Oslo).....	29
11	Svealandsbanan, stråket Södertälje-Eskilstuna-Valskog.....	29

1 Storstadsregionerna

De flesta stråk för persontrafik, och framför allt de med störst trafikmängd och antal resande, 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, Västkustbanan, 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 situationen och behoven i storstadsområdena. I samtliga tre storstadsområden är uppställningskapaciteten fullt utnyttjas samtidigt som både RKM och kommersiella aktörer utökar sin fordonsflotta. I Stockholm finns investeringsförslag som möter den förväntade tillväxten men i Göteborg och Malmö saknas förslag hur fordonen för de kommersiella aktörerna skall erbjudas omloppsnära uppställningskapacitet. Denna fråga är högst akut eftersom ledtiderna för uppställningsanläggningar är långa. Efterfrågan på tågresor är fortsatt mycket stor och en trafikal utbudsökning i närtid är angelägen

1.1 Stockholmsområdet. Sträckorna Stockholm-Uppsala/Bålsta/Järna

1.1.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Inga kompletterande synpunkter.

1.1.2 Investeringar

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 flexiblere 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 under planperiodens 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. Ökad kapacitet på denna sträcka är den enskilt största kapacitetsbristen i det svenska järnvägs-systemet och kommer att vara helt dimensionerande för hur väl Ostlänken med flera nya investeringar kan utnyttjas
- Stockholm C: Mellansignaler på spåren 3-7 för att möjliggöra två tåg per spår och snabbare isär- och hopkoppling av fordon
- Stockholm C-Bålsta. För att möta utbyggnadsplanerna för pendeltågstrafiken utan att förlänga restider och minska framkomligheten för övrig trafik behöver utbyggnadstakten till fyrspar Spånga-Huvudsta ske i högre takt än det som nu planeras. Ett färdigställande om 15-17 år är en orimlig målsättning.
- Stockholm C, Tomtebodan: Kapacitetsutbyggnad av Stockholm C är helt vital för stora delar av landets järnvägstrafik och påbörjandet av skötselplanläggning på Tomtebodan behöver säkras och slutföras under planperioden

1.2 Göteborgsområdet. Sträckorna Göteborg-Alingsås/Kungsbacka/Älvängen/Stenungsund

1.2.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

1.2.2 Investeringar

Järnvägsinfrastrukturen i Göteborgsområdet uppvisar i dag stora brister, såväl på Göteborg C, som på flera stråk ut från Göteborg. Göteborg-Alingsås har omfattande kapacitetsbrister och sträckan Mölndals nedre-Kungsbacka behöver successivt byggas ut till fyrspar för att kunna rymma ytterligare trafik.. 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 linjen till Borås byggs är det viktigt att bygga så att flaskhalsar inte uppkommer kring Göteborg C och i dess närområde.

Dessutom finn stora risker för bristande kapacitet för omloppsnära uppställning i Göteborgsområdet både före och efter Västlänken är färdigställd till följd av den kontinuerligt ökande tågtrafiken. I synnerhet för fjärrtrafiken som tappar stora uppställningsytor vid Göteborg C är uppställnings situationen mycket bekymmersam

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

- Göteborg-Alingsås, fyrspar/nytt dubbelspar. Sträckan 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. Etappen Olskroken-Partille med planskild till och från Sävenäs rangerbangård en av de mest angelägna investeringarna i det svenska järnvägsnätet och behöver lyftas in i planen för 2026-37 för genomförande
- Göteborg-Kungsbacka, förbigångsmöjligheter. Redan i nuläget förlängs snabbtågens körtid i ostört läge med 4-5 minuter på grund av den täta pendeltågstrafiken och vid störningar ännu mer. För att såväl kortväga som långväga persontrafik skall kunna utvecklas optimalt behöver pendeltågsplattformarna flyttas bort från huvudspar till förbigångsspar eller partiellt fyrspar. Fyrsparsutbygganden behöver fortsätta vidare från Mölndals nedre och söderut. Projektering för detta bör ske nu så arbetena kan fortsätta direkt när etappen till Mölndals N är klar
- Göteborg-Stenungsund bristande kapacitet utifrån den regionala målbilden för tågtrafiken.
- Göteborg-Älvängen, redan i nuläget är kapaciteten ansträngd och störningskänslig. De planerade vändspåren i Älvängen behöver lyftas i planen och påbörjas tidigt i planperioden

1.3 Malmöområdet. Sträckan Lund-Arlöv-Malmö-Peberholm

1.3.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Inga kompletterande synpunkter.

1.3.2 Investeringar

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 kapaciteten i Citytunneln är redan fullt utnyttjad i högtrafik.

Det är mycket glädjande att viktiga kapacitetsåtgärder på Malmö C och Öresundsförbindelsen omnämns i planen. Dessa åtgärder eliminerar flera flaskhalsar runt Malmö på landdelen av förbindelsen och möjliggör ett samlat större kapacitetsutnyttjande över Öresund. Åtgärderna behöver lyftas in och finansieras under planperioden.

Uppställningskapaciteten för fjärrtrafikens fordon är mycket ansträngd och Malmö personbangård är i praktiken fullt utnyttjad. Det finns ett omedelbart behov av en översyn av samtliga spårområdens användning i Malmö C:s nära område, och ett tillskapande av ny uppställningskapacitet.

SJ anser att en viktig investering inte finns med i planförslaget men som måste startas under planperioden:

- Malmö -Lund 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.

2 Västra stambanan, stråket (Stockholm-)Järna-Alingsås(-Göteborg)

2.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Stråket har fått hastighetsstandarden återställd till normal nivå och det är viktigt att denna standard kan säkras och bibehållas. Kontaktledningsbytet Järna-Hallsberg och Falköping-Alingsås är mycket välkommet. Arbetena måste utföras med partiell enkelspårdrift och båda spåren behöver vara tillgängliga under de trafiktäta timmarna. SJs bedömning är att enkelspårdrift endast är möjlig nattetid och helger så länge arbetena sker med de metoder som tillämpats på senaste tiden.

Utöver åtgärderna i planen anser SJ att följande objekt bör tillkomma:

- Repeterbaliser installeras vid signaler på sträckor med tät trafik och där risken för tågkö är stor

2.2 Investeringar

Under planperioden 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 Gnesta, Vingåker Laxå och Töreboda. 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.

3 Södra stambanan, stråket (Stockholm)-Katrineholm-Lund- (Köpenhamn)

3.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Kontaktledningsbytet Katrineholm-Mjölby och Älmhult-Hässleholm är mycket välkommet. Arbetena måste utföras med partiell enkelspårdrift och båda spåren behöver vara tillgängliga under de trafiktäta timmarna. SJs bedömning är att enkelspårdrift endast är möjlig nattetid och helger så länge arbetena sker enligt de metoder som tillämpats på senaste tiden.

Utöver åtgärderna i planen anser SJ att följande objekt bör tillkomma:

- Repeterbaliser installeras vid signaler på sträckor med tät trafik och där risken för tågkö är stor

3.2 Investeringar

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 tidplan och utformas så att maximal hastighet kan tillämpas på hela sträckan utom i Norrköping och Linköping. Den nationella planen anvisar finansiella medel för ett nytt dubbelspår Hässleholm-Lund som finansieras till drygt 10% under planperioden, dessvärre en alldeles för liten del. Det är angeläget att inte ytterligare fördröjningar drabbar projektet eftersom sträckan Hässleholm-Malmö redan i nuläget är överbelastad i högtrafik och utgör ett hinder för en fortsatt utveckling av såväl regional som fjärrtrafik. 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. Behovet av fler snabbtågslägen på sträckan Hässleholm-Lund är akut.

Vi noterar med tillfredsställelse att Södra stambanan i planen föreslås för flera nya förbigångsspår. Kapacitetsbristen är minst lika besvärande (i synnerhet på sträckan Linköping-Hässleholm) som på sträckan Hallsberg-Göteborg. SJs uppfattning är att det skyndsamt behöver utredas var lämpliga spår kan anläggas. Vi förordar en inriktning enligt nedan:

- Utöver de i planen föreslagna förbigångsspår som i huvudsak används av godstrafiken behövs ytterligare förbigångsspår byggs på driftplatser där resandetågen gör uppehåll, bl a i Tranås, Sävsjö, Vislanda, Älmhult och Osby. Detta behövs för att både fjärrtågssystem och regionaltrafiksystem skall få plats på banan och ges konkurrenskraftiga restider. Det är önskvärt att spår byggs på både upp och nedspårssidan eftersom persontrafiksystemen oftast är symmetriska och förbigångar blir på samma punkt i båda riktningarna
- Signalförtätning så att 3 minuters tågtäthet blir möjlig på hela sträckan. Denna åtgärd möjliggör ökad linjekapacitet med förhållandevis låg investering.

4 Värmlandsbanan, stråket (Stockholm)-Laxå-Charlottenberg-(Oslo)

4.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Linjen behöver i sin helhet Laxå-Charlottenberg tillhöra bandelstyp 2 och linjens normala standard måste återställas och bibehållas. Linjen har flera långvariga hastighetsnedsättningar kopplade till otillräckligt vägskydd. Dessa behöver åtgärdas tidigt i planperioden för att möjliggöra normal kapacitet och tillfredsställande punktlighet

4.2 Investeringar

Värmlandsbanan är en väsentlig del av huvudstadsstråket 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

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 dessvärre otillräckliga för att höja linjens kapacitet. För att möta regionens och de olika järnvägsföretagens expansionsplaner bedömer vi att ytterligare åtgärder utöver de som finns i planen behöver göras:

- Nya mötesstationer i Fagerås, Brunsberg och Ottebol, och eventuellt mellan Charlottenberg och Åmotfors för att höja linjekapaciteten och möjliggöra de önskade uppläggen för de olika trafikslagen
- Dubbelspår Karlstad-Kil. Sträckan är kraftigt överbelastad och redan i nuläget kan inte all efterfrågad trafik utföras. Återställningsförmågan är minimal och de omgivande enkelspåren har begränsad kapacitet och störningar ger stora konsekvenser för många trafiksystem.
- Planskild anslutning av Värmlandsbanan till Västra Stambanan öster om Laxå. Glädjande nog omnämns detta angelägna projekt i planen men inte finansierat i grundanslaget. Nuvarande förgrening i plan med låga hastigheter är omodern och kapacitetssvag eftersom tåg till Värmlandsbanan måste korsa huvudspåret för tågen i motsatt riktning med betydande kapacitetskonsumering även på Västra Stambanan, d.v.s. varje passage kräver ca 5 minuters lucka på uppspåret på VSB 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.

5 Ostkustbanan-Ådalsbanan-Botniabanan-Norrbotniabanan, stråket Stockholm-Luleå

5.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Inga kompletterande synpunkter.

5.2 Investeringar

Stråket Stockholm-Luleå har en betydande tillväxtpotential när hela sträckan är utbyggd till en modern dubbelspårig järnväg. För att uppnå största möjliga nytta för de investerade pengarna måste utbyggnaderna ske söderifrån där volymerna är störst och för att inte skapa flaskhalsar under arbetet. Gävle-Sundsvall ges högsta prioritet och tidigareläggs så att hela sträckan färdigställs under planperioden. Den tidigare föreslagna utbyggnadsordningen med första etapper Sundsvall-Dingersjö och Gävle-Kringlan är helt rätt och behöver säkras i planen. I nästa planperiod behöver ytterligare etapper säkras för att möjliggöra en utvecklad järnvägstrafik längs Norrlandskusten inom överskådlig tid.

Dubbelspåret Gävle-Sundsvall utformas i sin helhet för en största hastighet av minst 250 km/h.

Utöver de objekt som ligger i planförslaget anser vi att följande objekt är angelägna av robusthets och kapacitetsskäl och bör tas in med färdigställande relativt tidigt i planperioden.

- Förbigångsspår i Tierp båda riktningar. Den täta regionaltågstrafiken med många stationsuppehåll på sträckan Gävle-Uppsala genererar behov av förbigångar såväl planerat som operativt och Tierp behöver kompletteras med förbigångsmöjlighet på uppspårssidan.
- Minst två oberoende plattformslägen på samtliga uppehållsstationer Gävle-Umeå. Regionaltågstrafiken på sträckan är omfattande och enkelspårssträckorna behöver mötesmöjlighet utan restriktioner på alla mötesstationer, i synnerhet norr om Sundsvall där enkelspår kommer att råda under överskådlig framtid. Det behövs även en översyn av antalet stationer med tillräckligt långa plattformar för nattågen. De stationer som bedöms intressanta för uppehåll av framtida nattåg behöver förses med plattformar som möjliggör 400 m långa tåg.

6 Västkustbanan, stråket (Göteborg-)Kungsbacka-Lund(-Köpenhamn)

6.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Inga kompletterande synpunkter.

6.2 Investeringar

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. Det återstående enkelspåret Maria-Helsingborg utgör en besvärlig flaskhals som begränsar trafikutbudet och är extra störningskänslig. Det finns en betydande potential för både utökad snabbtågs- och regionaltrafik längs sträckan och ytterligare infrastruktursatsningar behövs för att möjliggöra detta fullt ut:

- Helsingborg kapacitetsförstärkningar. Helsingborg C och Helsingborg godsbangård/Ramlösa och linjen däremellan är i nuläget kraftigt underdimensionerande och antalet korsande tågrörelser i Helsingborg godsbangård är mycket stort och en källa till många störningar. I samband med dubbelspårsbygget Maria-Helsingborg behöver även en plan för kapacitetsförstärkningar söder om Helsingborg C utarbetas.
- Helsingborg-Lund: Utökad kapacitet och fler förbigångsmöjligheter. Sträckan dras med stora trängselproblem och trafiken förbi är mycket störningskänslig. Redan i nuläget kör SJs snabbtåg bort ganska många minuter på sträckan på grund av tågträngseln i högtrafik och ytterligare trafik är inte möjlig. Helsingborg C är överbelastad och det behövs avlastande infrastruktur söderut. Nytt förbigångsspår på uppspårssidan i Landskrona och dubbla förbigångsspår på ytterligare någon plats på sträckan är nödvändiga för att möta SJs krav på fler och bättre snabbtågslägen och Skånetrafikens planer på nya snabba regionaltåg. I ett längre perspektiv. För att möta önskemålen om utökad fjärr- och regionaltrafik, behöver 2 nya spår byggas från strax väster om Kävlinge till en punkt på den nya linjen Hässleholm-Lund. Alternativt kan i en första etapp 2 nya spår anläggas från en punkt norr om Landskrona till en punkt strax väster om Kävlinge. Dock kvarstår problematiken med många korsande tågvägar i Kävlinge där utrymmet för planskilda lösningar inte finns vid nuvarande stationsområde

7 Mälarbanan, stråket (Stockholm-) Bålsta-Västerås-Örebro-Hallsberg

7.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Inga kompletterande synpunkter.

7.2 Investeringar

Mälarbanan 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 såväl i planeringsskedet som operativt. Färdigställandet Spånga-Duvbo-Huvudsta förbi Sundbyberg har kraftigt försenats och bedöms nu ligga in på 2040-talet. Detta faktum är mycket bekymmersamt eftersom de slutliga (och största) kapacitets- och restidsvinsterna hänger samman med denna etapp. Det är angeläget att Trafikverket gör allt för att påskynda färdigställandet. Redan första etappen Spånga-Duvbo som är mindre komplex ger märkbara restidsvinster och ökad återställningskapacitet. Denna delsträcka som är helt förlagd i markplan, som vi förstår det, borde angeläget färdigställas tidigare än år 2037.

Enkelspårsavsnitten Kolbäck-Hovsta är långa och sätter ett kapacitetstak för trafiken till och från Örebro från både Mälarbanan 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:

- Dubbelspar Ökna-Arboga. Denna relativt korta etapp skulle ge betydande framkomlighetsvinster. Trafiken på Svealands och Mälarbanan 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 dubbelspårutbyggnad anser vi det ofrånkomligt att bygga en mötesstation på sträckan för att möta de krav på utökad trafik som SJ och Mälardalstrafik har identifierat för planperioden.
- Kolbäck-Hovsta. De kvarvarande dubbelspårsetapperna (Kolbäck-Valskog, Alväng-Hovsta) behöver påbörjas under planperioden

8 Dalabanan, stråket (Stockholm-)Uppsala-Falun/Mora

8.1 Trimmingsåtgärder och reinvesteringar

Dalabanan är ett viktigt stråk med bitvis intensiv och blandad trafik och högt kapacitetsutnyttjande. Linjen är enkelspårig och störningskänslig och det är av stor vikt att vidmakthållandet säkerställer normal tillgänglighet och robusthet.

8.2 Investeringar

Linjens fjärrtrafik 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 timestrafik med en restid på 57-58 minuter Sala-Borlänge för att ett effektivt trafiksystem skall kunna skapas. Ny mötesstation i Heby är en viktig åtgärd för att möjliggöra effektiviseringen. För att säkra framkomligheten för alla trafikslag och robustheten vid en utbyggnad av persontrafik behöver nya mötesstationer anläggas på sträckorna Mora-Rättvik, Borlänge-Gagnef och Morgongåva-Brunna.

- Brunna-Uppsala C. Sträckan Brunna-Uppsala och Dalabanans sträckning fram genom Uppsala till föreningspunkten med Ostkustbanan behöver utredas närmare. För att möjliggöra den önskade fjärr och regionaltågstrafiken samt skapa robusthet vid störningar på Dalabanan behövs på sikt dubbelspår på delen närmast (5-10 km) Uppsala C.

8.3 Kust-till-Kust-banan, stråket Göteborg-Växjö-Kalmar

8.4 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Kust-till-kust-banan utgör en viktig tvärlänk genom mellersta Götaland. Linjens funktionalitet måste säkerställas och eftersläpande underhåll utföras. Vi noterar nu med tillfredsställelse att sträckan Almedal-Borås under åren 2028-29 får en mycket välbehövlig upprustning.

8.5 Investeringar

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.

9 Atlantstråket, stråket Gävle-Ånge-Storlien(-Trondheim) och Mittbanan, stråket Sundsvall-Ånge

9.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Mittbanan och Atlantstråket 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. Sträckan Östersund-Duved har gynnsam spårgeometrisk men tågens hastigheter och därmed körtiden hålls nere av en stor mängd oönskade plankorsningar som avsevärt sänker hastigheten punktvis. Här behöver ett uppsnabbat arbete ske med att få bort de mest kapacitetshämmande plankorsningarna under de närmaste 3 åren.

9.2 Investeringar

Genom trimningsåtgärder förbättras framkomlighet och körtider men linjens kapacitet på sträckan Östersund-Mörsil är alldeles för låg för trafikbehovet och dimensionerar helt utformningen av trafiken och förhindrar bra lösningar för orterna väster om Östersund. Etablering av tåguppehåll i Näliden konsumerar ytterligare linjekapacitet. För att säkerställa den expansion för såväl regionaltrafik som fjärrtrafik som behövs för att orterna väster om Östersund skall vara livskraftiga på helårsbasis är ytterligare några investeringar en förutsättning.

- Ny mötesstation Östersund V-Storflon. Sträckan är mycket lång (17-20 min körtid) och begränsar trafikens utformningsmöjligheter och har obefintlig återställningsförmåga vid trafikstörningar.
- Ytterligare en fullängdsplattform i Östersund C och Åre. För att nattågstrafiken skall kunna leverera större kundvolymer i form av fler och längre tåg behövs ytterligare plattformar för

nattågen som klarar 400 meter långa tåg enligt TSD-standard (modernt lok + 14 st ”80-talsvagnar” a 26,4 m)

- Ny mötesstation Trångsviken-Mörsil (Mattmar) Även denna sträcka är lång med körtid på minst 12 minuter och behöver också delas upp med en ny mötesstation.

10 Norge/Vänerbanan, stråket (Göteborg-)Älvängen-Karlstad/Kornsjö(-Oslo)

10.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Inga kompletterande synpunkter.

10.2 Investeringar

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.

- 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.

11 Svealandsbanan, stråket Södertälje-Eskilstuna-Valskog

11.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Kungsör; bron över Arbogaån. På bron råder sth 40 km/h istället för 140 sedan mars 2020! Bron behöver åtgärdas i absolut närtid. Svealandsbanan har i grunden omfattande trafik och kommer under de närmaste åren att ha omfattande omledd trafik vid större arbeten på Västra Stambanan och Mälarbanan och den låga hastigheten på bron sänker kapaciteten ytterligare på delsträckan på Svealandsbanan med lägst kapacitet.

11.2 Investeringar

Svealandsbanan är dels ett viktigt stråk för det regionala resandet men är också en viktig bana för omledning vid trafikavbrott på Västra Stambanan eller Mälarbanan. 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 ytterligare investeringar på stråket.

- Ny mötesstation på sträckan Rekarne-Kunsgör. Stationssträckan är lång och helt dimensionerande för antalet tåg som kan framföras på sträckan Eskilstuna-Arboga.
- Folkesta-Rekarne. Gemensam sträckning för trafiken Eskilstuna-Västerås och Eskilstuna-Örebro med mycket högt utnyttjande och systemmöten hela trafikdygnet i sträckans omedelbara närhet (Folkesta-Eskilstuna).
- Ny/utbyggd anslutning till Eskilstuna C från Kjula och Hållsta och triangelspår. För att möjliggöra att samtliga plattformar vid Eskilstuna C kan angöras söderifrån för båda linjerna har det presenterats ett förslag som innebär en omläggning av linjen Hållsta-Eskilstuna så att

linjerna löper parallellt in mot Eskilstuna en längre sträcka än i dag. SJ AB anser att detta är en bra och angelägen investering vars värde avsevärt skulle ökas med ett triangelspår för direkt körning i relationen Kjula-Hållsta. Ett sådant spår skulle möjliggöra direkt körning för godstrafik söderifrån till terminalerna längs linje Eskilstuna-Södertälje och kraftigt höja kapaciteten vid omledningar från Västra Stambanan på sträckan Södertälje-Flen.

Bilaga 2

SJ AB sammanställning av angelägna trimningsåtgärder, reinvesteringar och investeringar som inte finns med/inte finansieras i förslaget

1. Tillkommande angelägna objekt som behöver färdigställas under första delen av planperioden (i prioritetsordning)

1. Västra Stambanan: Full hastighet över Göta Kanal i Töreboda
2. Västra Stambanan: Repeterbaliser installeras vid signaler på sträckor med tät trafik och där risken för tågkö är stor
3. Södra Stambanan: Repeterbaliser installeras vid signaler på sträckor med tät trafik och där risken för tågkö är stor
4. Södra Stambanan: Ytterligare förbigångsstationer Mjölby-Hässleholm (Tranås, Grimstorp, Grevaryd, Vislanda, Älmhult samt Osby och där även en ny signalsträcka mellan mötesspåret och plattformen)
5. Värmlandsbanan: Samtidig infart i Björneborg på fler spår
6. Värmlandsbanan: Höjd kapacitet på Värmlandsbanan, 2-3 nya mötesstationer i Kil-Charlottenberg
7. Ostkustbanan: Förbigångsspår i Tierp båda riktningar
8. Ostkustbanan: Minst två oberoende plattformslägen på samtliga uppehållsstationer Gävle-Umeå
9. Stockholm C: Mellansignaler på spåren 3-7 för att möjliggöra två tåg och snabbare multipelkoppling
10. Mittbanan: Ytterligare ett fullängdsspår vid plattform i Östersund och Åre och dubbla plattformar på alla mötesstationer

2. Tillkommande angelägna objekt som behöver färdigställas under senare delen av planperioden (i prioritetsordning)

1. Västkustbanan: Dubbelspår Maria-Helsingborg
2. Västra Stambanan: Fyrspår Olskroken-Partille inkl planskild anslutning till Sävenäs rbg
3. Ostkustbanan: Dubbelspår Gävle-Kringlan och Sundsvall-Dingersjö
4. Värmlandsbanan: Dubbelspår Stenåsen-Kil

5. Värmlandsbanan: Ny planskild avgrening för Värmlandsbanan från VSB (öster om Laxå-Porla)
6. Västkustbanan: Förbigångsspår Landskrona uppspår
7. Västkustbanan: Sth 250 km/t Kungsbacka-Lund
8. Mälarbanan: Dubbelspår Arboga-Ökna
9. Mälarbanan: Planskild avgrening i Hovsta från Godsstråket genom Bergslagen
10. Dalabanan: Ny mötesstation, ”Sifferbo”, på sträckan Repbäcken-Gagnef
11. Norge/Vänerbanan: Ny mötesstation, ”Avelsäter”, på sträckan Säffle-Åmål
12. Västkustbanan: Fortsatt utbyggnad till fyrspar Mölndals N-Kungsbacka och Landskrona-Kävlinge

3. Tillkommande angelägna större objekt som behöver påbörjas under planperioden och färdigställas under perioden 2038-2045 (i prioritetsordning)

1. Västra Stambanan: Flemingsberg – Gerstaberget nytt dubbelspår
2. Västra Stambanan: Göteborg-Alingsås, nytt dubbelspår för 250 km/t
3. Nya stambanor: Etapperna Linköping-Jönköping-Hässleholm och Jönköping-Borås (SJ anser att etapperna Gerstaberget-Linköping, Hässleholm-Lund och Göteborg-Borås behöver färdigställas under planperioden)
4. Värmlandsbanan: Dubbelspår Stenåsen-Kristinehamn
5. Värmlandsbanan: Ny järnväg Karlstad – Oslo i genare sträckning
6. Ostkustbanan: Dubbelspår Kringlan-Dingersjö
7. Mälarbanan: Dubbelspår Kolbäck-Valskog och Alväng-Hovsta
8. Norrbotniabanan: Bygg banan i sin helhet Umeå-Luleå och säkerställ kapaciteten genom dubbelspår
9. Dalabanan: Dubbelspår Uppsala C-ca 10 km västerut
10. Öresund: Ny fast järnvägsförbindelse SE-DK