



Datum: 2016-03-31

Ref: Remissvar avseende Sverigeförhandlingens delrapport
Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella
förutsättningar

Vår kontakt: Lena Herrmann

Vår beteckning: SJCM-2016-0049-001

Er beteckning: N2016/00179/TIF

Ert datum: 2016-01-12

Remissvar avseende delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)

SJ AB vill lämna synpunkter i rubricerat ärende.

1 Sammanfattning

SJ är övertygade om att investeringen i höghastighetsjärnvägar är ett både riktigt och nödvändigt steg i utvecklingen av den svenska transportinfrastrukturen och det bästa sättet som både kan hantera kommande års kraftigt ökade rese- och godsvolymer och samtidigt kraftfullt bidrar till Sveriges och EUs mycket utmanande klimatmål. SJ delar, eller ligger mycket nära, Sverigeförhandlingens slutsatser och rekommendationer i de flesta frågor. Några frågor anser SJ dock behöver tillmätas en större vikt och betonas ytterligare och i några få frågor delar vi inte Sverigeförhandlingens slutsatser och valda inriktning.

Det är viktigt att slå fast att det givet rätt förutsättningar finns goda möjligheter att på kommersiell grund bedriva en attraktiv och mot andra transportslag konkurrenskraftig höghastighetstrafik på den nya höghastighetsjärnvägen. Höghastighetståg kommer då att bli det dominerande transportslaget mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö och de större städer som ligger längs höghastighetsjärnvägen. Avgörande för att detta skall ske är korta restider och mycket hög punktlighet. Resenärerna måste till fullo kunna lita på att de kommer fram i tid.

För att åstadkomma detta är det av avgörande vikt att Regeringen fastställer Sverigeförhandlingens förslag att det primära syftet med byggandet av ett *höghastighetssystem* är snabb trafik mellan landets storstäder. Denna tydlighet är en nödvändig ledstjärna vid utformning av banorna, val av stationsorter, lokalisering av stationer, tilldelning av kapacitet, utformning av operativa prioriteringsregler mm.

Sverigeförhandlingens uppdrag är nu begränsat till att möjliggöra ett snabbt genomförande av höghastighetsjärnvägar mellan Gerstabergr-Almedal och Gerstabergr-Lund. SJ vill kraftfullt understryka vikten av att uppdraget breddas och förtydligas till att det är ett komplett *höghastighetssystem* hela vägen mellan Stockholm C, Göteborg C och Malmö C som skall skapas. Systemperspektivet sätter fokus på resenärens punktlighet hela vägen, att det finns tillräcklig kapacitet hela vägen, att det finns regler för trafikering och prioritering som möjliggör minst 95% punktlighet, att det finns depåer tillgängliga i nära anslutning till ändpunkterna o.s.v.

En grundläggande förutsättning för att säkerställa både den höga punktlighet som kunderna kräver och som är nödvändig för att investeringen skall bli framgångsrik och optimera kapaciteten i det svenska järnvägssystemet som helhet är att inte blanda trafik med stora hastighetsskillnader på höghastighetsjärnvägen. SJ anser att de kommersiella höghastighetstågen kommer att ha en trafikering som kan hantera all långväga pendling mellan storstäderna och de större städerna som ligger längs höghastighetsjärnvägen. Övrig persontrafik samt godstrafik bör utföras på nuvarande banor.

2 Kommersiella förutsättningar för trafik

Avsnitt 2.1 Syftet med höghastighetsjärnvägen

Framtida transportinvesteringar bör i första hand gå till järnväg

Både i kommittédirektivet (bilaga 1) och på sida 29 konstateras det att järnvägstrafiken under en längre period ökat och att kapacitetsläget på både Västra och Södra stambanan är ansträngt varför ny kapacitet behöver tillföras genom nya stambanor för höghastighetstrafik. SJ delar till fullo denna uppfattning och konstaterar dessutom att den mycket kraftiga befolkningstillväxt landet har, där SCB:s senaste prognos pekar på 3 miljoner fler invånare 2060, kommer att medföra behov av en kraftig utbyggnad av Sveriges transportinfrastruktur för att klara både den ökade efterfrågan på personresor och det likaledes ökade behovet av gods- och varutransporter. Den tilltagande urbaniseringen talar för att huvuddelen av dessa investeringar kommer att behöva göras i södra Sverige (Götaland och Svealand). Kombinerat detta med att cirka 2/3 av Sveriges oljeimport går till transportsektorn och att både Sverige och EU har mycket ambitiösa miljömål blir den logiska slutsatsen att det bästa sättet att möta både det kraftigt ökade transportbehovet och miljömålen är att i första hand investera i infrastruktur för det mest energieffektiva transportslaget, det vill säga järnväg.

Det är avgörande att Regeringen formulerar ett tydligt huvudsyfte (s31)

Det är mycket positivt att Sverigeförhandlingen tagit ställning till att utbyggnaden av höghastighetsbanor i första hand ska möjliggöra snabb, punktlig och konkurrenskraftig ändpunktstrafik med tåg mellan Stockholm C och Göteborg C samt mellan Stockholm C och Malmö C. Regeringen bör snarast fastställa detta syfte. Skälen för detta är:

- Utformningen av höghastighetsbanorna kan renodlas och optimeras för trafik med höghastighetståg (320 km/h) med lägre byggkostnader som följd
- Ger tydlig vägledning för höghastighetsbanornas dragning och val av stationsorter med kortare restid och lägre byggkostnader som följd
- Genom att undvika trafik med stora hastighetsskillnader blir förutsättningarna goda för den mycket höga punktlighet som är avgörande för en maximal resandeöverflyttning från andra transportslag
- Ger tydlig vägledning vid tilldelning av kapacitet att trafikera höghastighetsbanorna. Om långsammare trafik tidigt och i stor omfattning börjar tilldelas kapacitet ser SJ en påtaglig risk för att banorna snabbt når sitt kapacitetstak. Konsekvenser av detta är att den långväga höghastighetstrafiken inte kan ges det utrymme som behövs för att tillgodose den fulla resandepotentialen och att den fulla samhällsekonomiska effekten, inklusive miljöeffekter, inte realiserar

För att maximera hela järnvägssystemets kapacitet och punktlighet bör höghastighetsbanornas och nuvarande banors uppdrag renodlas utifrån hastighet – undvik blandad trafik! (s30-32)

SJ delar Sverigeförhandlingens uppfattning att genom att Västra och Södra stambanorna avlastas huvuddelen av den långväga persontrafiken skapas förutsättningar på dessa banor för storregional trafik, regional trafik och godstrafik. SJ anser att höghastighetsbanorna endast skall trafikeras av höghastighetståg med få stopp. Skälen för detta är:

- Kunderna kommer att efterfråga höghastighetståg i sådan omfattning att dessa på sikt kommer att fylla banans kapacitet (åtminstone mellan Stockholm och Jönköping)
- Höghastighetstågen kommer att gå med så god frekvens att de på ett attraktivt sätt kommer att kunna hantera allt resande, inklusive pendling, från de större städerna till Stockholm, Göteborg och Malmö
- För att på ett bra sätt kunna utnyttja höghastighetsbanornas maxhastighet (320 km/h) krävs 10-12 mil mellan varje stopp. Annars går för mycket tid bort i acceleration och inbromsning. För tåg med frekvent stoppbild och för långsammare tåg kommer resenärerna inte att göra någon tidsvinst jämfört med om dessa tåg går på befintliga banor
- Det är ett väl belagt faktum att stora variationer i hastighet både sänker kapaciteten i systemet och är ytterst negativt för punktligheten

Det är angeläget att förtydliga att den viktiga punktligheten är den på hela sträckan mellan ändpunkterna och inte den mellan Gerstabergr och Almedal/Lund

Höghastighetsjärnvägens utformning och höghastighetssystemets trafikering hela vägen mellan ändpunkterna behöver vara utformad så att minst 95% punktlighet kan uppnås oavsett tidpunkt för resan och resdag. På flera ställen i rapporten (t.ex. sid 12, 13, 32, 33, 41, 166 och 200) betonas punktlighetens vikt och förs olika resonemang om punktlighet. Tyvärr är punktligheten i de flesta fall, till exempel i sammanfattningen och kapitel 4 Konsekvenser, begränsad till målet för de nybyggda sträckorna. SJ anser att en hög punktlighet för dessa delsträckor är av begränsat intresse. Det som är viktigt ur ett kund- och resandetillväxtperspektiv är en mycket hög punktlighet för hela resan mellan Stockholm C och Göteborg C/Malmö C vid alla tider på dygnet alla dagar i veckan.

Avsnitt 2.2 Resandeprognoser

Trafikverkets prognosmodell behöver utvecklas eller ersättas så att den bättre kan hantera situationer som inte har stora likheter med de förhållanden som prognosmodellen är skattad utifrån

SJ delar uppfattningen att Trafikverket underskattat resandet med höghastighetsjärnvägen och förordar starkt att Trafikverket får i uppdrag att utveckla prognosmodellen och att en second opinion tas in, till exempel från KTH:s järnvägsgrupp. Skälen för detta är:

- Det är anmärkningsvärt att den internationellt mycket väl belagda överflyttningen från flyg till tåg när restiderna förkortas (figur 2.3, s 38) inte slår igenom i Trafikverkets modell. Tvärt emot förväntat fortsätter flyget att öka. Detta indikerar ett grundläggande problem i prognosmodellen
- Det förväntade resandet från södra Sverige till Köpenhamn och Kastrup är mycket stort och finns inte alls med i Trafikverkets resandevolym. Enligt PwC innebär det cirka en miljon ytterligare ändpunktsresor per år (s 243)
- Flera aktörer har oberoende av varandra gjort prognoser över resandeutvecklingen, till exempel Trafikverket, PwC, KTH:s järnvägsgrupp och SJ AB. Trafikverkets prognoser är avsevärt lägre än övrigas
- Trafikverkets resandeprognoser är inte baserade på SCB:s kraftigt höjda befolkningstillväxtprognos
- När Fehmarn Bält-bron öppnar kommer det att ytterligare öka efterfrågan på både persontrafik och godstrafik från Sverige vidare ut i Europa

Rättvisande resandeprognoser är viktiga för att de utgör ett viktigt underlag:

- vid beräkningen av den samhällsekonomiska nyttan och bedömningen av investeringens ekonomiska bärkraft
- för dimensionering av både höghastighetsjärnvägarna och behovet av kapacitet på de anslutande sträckorna in till Stockholm C, Göteborg C och Malmö C
- vid bedömning av vilken trafik som kan få plats på höghastighetsjärnvägarna och vid beslut om fördelning av kapacitet

Metoden för värderingen av nyttor i den samhällsekonomiska kalkylen behöver ses över

Metoden för värdering av de samhällsekonomiska nyttorna i allmänhet, och för stora nationella projekt i synnerhet, behöver utvärderas för att säkerställa att den samhällsekonomiska kalkylen ger ett rättvisande resultat. Likaså behöver det utvärderas hur realisering av ekonomiskt svårkvantifierade mål (till exempel övergripande miljömål) skall värderas och inkluderas i den sammantagna bedömningen av en investerings nytta. Skälen för detta är:

- Utformningen av den samhällsekonomiska kalkylen tenderar nu att premiera projekt med små restidsvinster för många resenärer/mycket stora trafikflöden före projekt med större restidsvinster för färre resenärer. Resultatet är att satsningar utanför storstäderna ofta visar negativ nytta
- Den samhällsekonomiska kalkylen tenderar också att värdera godsnyttan mycket lågt. Nu är det endast ett lågt varuvärde som inkluderas och inte värdet av högre buffertlager eller stoppad produktion som följd av opålitliga eller uteblivna leveranser. I tillägg till detta tillämpas som regel en stor försiktighetsmarginal när godsnyttan inkluderas i kalkylen

Höghastighetståg kommer att bli resenärernas naturliga val för resor i södra Sverige

SJs bedömning är att 2 timmars restid Stockholm-Göteborg och 2,5 timmar Stockholm-Malmö (3 timmar till Köpenhamn), i kombination med minst 95% punktlighet, kommer att resultera i att flygresenärer mellan dessa orter kommer att välja tåget i stället. Detta bygger på internationellt mycket väl dokumenterade samband (figur 2.3). Resonemang i slutet av kapitel 2.2.4 om att detta inte skulle gälla i Sverige på grund av att vi redan har relativt snabba tåg och att det inte råder någon trängsel i det svenska luftrummet anser vi vara felaktigt. Snarare underpresterar tåget idag då många väljer att flyga på grund av tågets mycket dåliga punktlighet. 2015 var punktligheten i högtrafik, det vill säga när flest resenärer åker, 66% för Stockholm-Göteborg och 71% för Stockholm-Malmö.

Avsnitt 2.3.1 Trafik på höghastighetsjärnvägen

De kommersiella höghastighetstågen kan hantera all trafik mellan ändpunkterna och större mellanliggande städer

SJ anser att allt resande och all långväga pendling mellan Stockholm, Göteborg och Malmö och större städer som Linköping, Norrköping och Jönköping framgångsrikt och attraktivt kan försörjas av de kommersiella höghastighetstågen som kommer att trafikera ändpunkterna. Skälen för detta är:

- Det långväga pendlandet mellan Linköping/Norrköping och Stockholm sker redan idag i stor utsträckning med nuvarande snabbtåg
- Den totala resandevolymen kommer att möjliggöra mycket attraktiva frekvenser till/från de större städerna även om inte alla tåg kommer att stanna vid alla städer. SJ bedömer att med fyra avgångar i timmen i högtrafik från Stockholm till både Göteborg och Malmö kommer det med en saxad stoppbild (d.v.s. att alla tåg inte stannar vid alla mellanliggande stationer) till exempel innebära att minst två till fyra tåg i timmen stannar i Linköping, Norrköping och Jönköping
- Restiden med ett höghastighetståg med inget eller endast något enstaka stopp kommer att bli mycket attraktivare än den med ett storregionalt snabbtåg som stannar betydligt oftare

Lokalt resande och kortväga pendling mellan de större städerna och till/från mindre orter bör i första hand ske på befintliga banor. Det korta avståndet mellan stationerna och den frekventa stoppbilden gör att det inte kommer att finnas någon tidsnytta med att köra dessa tåg på höghastighetsbanorna. SJs bedömning är att restiden för denna trafik blir ungefär densamma på de befintliga banorna som om den skulle köras på höghastighetsbanorna. Se även tidigare resonemang och uppdelning av trafik mellan olika typer av banor.

Höghastighetstågen kommer i första hand att vara 200 meter långa

Hög frekvens i trafiken med höghastighetståg är en förutsättning för att möjliggöra en attraktiv stoppbild i de större städerna längs höghastighetsjärnvägen och därmed möjligheten att försörja dem med höghastighetstrafik på kommersiella grunder. SJ anser därför att det är fel att utgå ifrån att höghastighetstrafiken i stor utsträckning kommer att köras med 400 meter långa tåg. SJ:s bedömning är att huvuddelen av höghastighetstrafiken kommer att ske med 200 meter långa tåg. Skälen för detta är:

- En attraktiv tidtabell med hög avgångsfrekvens är en förutsättning för att den önskade snabba överflyttningen av resenärer från andra trafikslag skall ske. Först vid ytterligare högre passagerarvolym är det ur ett marknadsperspektiv intressant med sammankopplade längre höghastighetståg
- 200 meter långa höghastighetståg kommer att ha 500 passagerare – att jämföra med drygt 300 i dagens X 2000-tåg och i genomsnitt cirka 150 i ett flygplan i inrikestrafik
- Utgångspunkten att produktionsoptimera höghastighetstrafiken till förmån för att skapa ett maximalt utrymme för långsammare och kortare (110 meter) storregionala tåg är ett felaktigt utnyttjande av höghastighetsjärnvägarna och en suboptimering av hela järnvägssystemets kapacitet. Det finns en betydande risk för att den kapacitet som med detta tankesätt avsätts till höghastighetstågen blir mindre än marknadens efterfrågan på långväga transporter och att möjligheterna till korrigering i efterhand när trafikmönstren är etablerade är mycket begränsade
- Blandad trafik medför risk för sämre punktlighet och lägre kapacitetsutnyttjande enligt tidigare resonemang
- PwC har tagit ett mer marknadsorienterat tillvägagångssätt i sin analys än Trafikverket och Sverigeförhandlingen. De har valt att inte beakta alternativet att koppla ihop tåg och köra 400 meter långa tåg (s285). SJ förordar starkt ett kund- och marknadsorienterat synsätt före ett produktionsoptimerande

Kapaciteten in till alla tre storstäderna behöver förstärkas oavsett om höghastighetsjärnvägarna byggs eller ej

Kapaciteten in till storstäderna i allmänhet, och in till Stockholm C i synnerhet, behöver förstärkas så att en punktlig och robust trafik kan bedrivas när de nya höghastighetsjärnvägarna öppnar och ytterligare trafik tillkommer. Det bästa sättet är att förlänga höghastighetsbanorna hela vägen in till respektive ändpunkt. Ett alternativ är att kapaciteten på de befintliga banorna in till storstäderna stärks. Skälen för att ytterligare kapacitet behöver tillföras är:

- Efterfrågan på tågresa kommer att öka kraftigt även om inte höghastighetsjärnvägar byggs
- Sträckorna är redan nu mycket hårt belastade och förseningar för framförallt fjärrtågen är vanliga
- I Trafikverkets analyser¹ av kapacitetsutnyttjandet på de anslutande sträckorna in till Stockholm, Göteborg och Malmö framgår det tydligt att kapacitetsutnyttjandet kommer att hamna på en nivå som i princip omöjliggör ett punktligt trafiksystem. Detta trots att Trafikverkets bedömning av behovet av antal höghastighetståg per timme är betydligt lägre än SJ:s prognos. Trafikverket antar både färre resenärer och genomgående 400 meter långa tåg
- De föreslagna sätten att hantera detta med 400 meter långa tåg, kolonnkörning från Stockholm C och/eller längre restider är alla mycket negativa ur ett resenärs- och marknadsperspektiv och skulle resultera i betydligt lägre överflyttning från andra transportslag än vad som är möjligt att uppnå och därmed urholka nyttan med investeringen i höghastighetsjärnvägarna. Dessa förslag är baserade på Trafikverkets rent produktionsoptimerade upplägg och inte på resenärernas behov och efterfrågan.

¹ Till exempel i rapporterna ”Trafikering med nya höghastighetsbanor Stockholm – Göteborg/Malmö” och ”Järnvägssystemet Järna-Stockholm”

Avsnitt 2.3.2 Konkurrens och kapacitetstilldelning

Det är angeläget att förslag på hantering av konkurrens och kapacitetstilldelning tas fram

Avsnittet är en problembeskrivning utifrån ett identifierat behov. Tyvärr formuleras varken några förslag på hur detta kan hanteras eller ett uppdrag att fortsätta arbeta med frågan. Det är angeläget och brådskande att förutsättningarna är tydliga innan investeringsbeslutet fattas.

Avsnitt 2.4.1 Trafikeringsprinciper

Höghastighetsjärnvägarna bör endast ansluta till det befintliga järnvägsnätet i dess ändpunkter

SJ anser att det är mycket angeläget att antalet anslutningspunkter till det befintliga järnvägsnätet begränsas till ett absolut minimum av samma skäl som anges i rapporten (s51).

Avsnitt 2.4.2 Teknikval

Framtidssäkra genom att så långt som möjligt anpassa höghastighetsjärnvägens geometri till högre hastigheter än 320 km/h

SJ anser att det med dagens teknik sannolikt är ett riktigt beslut att trafikera höghastighetsjärnvägen med högsta hastighet 320 km/h. Med hänsyn till den ständiga teknikutvecklingen är det dock klokt att skapa goda förutsättningar för framtida uppgraderingar genom att så långt som möjligt anpassa banornas geometri till ännu högre hastigheter – förslagsvis minst 360 km/h.

Avsnitt 2.4.3 Stationsorter

Bygg endast stationer i de större städerna längs sträckan

Höghastighetsbanan bör ha stationer i Linköping, Norrköping, Jönköping, Borås, Lund, Värnamo och Hässleholm. Övriga orter bör trafikeras via det befintliga järnvägsnätet alternativt från särskilda regionaltrafikbanor (se tidigare resonemang under avsnitt 2.1 och 2.3.1).

I den mån stationer byggs på andra orter måste de placeras och utformas så att de kan passeras av tåg i full hastighet (320 km/h). Skälen för detta är:

- Överensstämmer väl med det föreslagna primära syftet med höghastighetsjärnvägen
- Höghastighetsjärnvägen bör utformas för höghastighetstrafik. Rationell och effektiv höghastighetstrafikering förutsätter både minst 10-12 mil mellan stationsorterna för att kunna utnyttja maxhastigheten och ett kommersiellt bärkraftigt resandeunderlag
- Säkerställer en snabb höghastighetstrafik med mycket hög punktlighet
- Lägre byggkostnader

Avsnitt 2.3.4. Stationslokalisering

Stationer bör i första hand placeras så att lösningar med förbifarter och bibanor inte behövs

Undvik så långt det är möjligt lösningar med förbifarter utanför städerna kombinerade med bibanor in till en centralt belägen station. Skälen för detta är:

- Tiden för ett stopp blir betydligt längre då restiden i lägre hastighet på en flera kilometer lång bibana skall läggas till den ordinarie stopptiden på 5-7 minuter. Om detta blir en vanlig lösning blir det svårare att motivera flera stopp mellan ändpunkterna med bibehållen rimlig total restid
- Risk för högre byggkostnader

Avsnitt 2.4.5 Etapputbyggnad

Det är ytterst angeläget att en hel sträcka mellan två ändpunkter öppnar vid samma tidpunkt

SJ förordar starkt att en hel sträcka, det vill säga Stockholm-Göteborg eller Stockholm-Malmö öppnas i sin helhet. En etappvis utbyggnad med ett stegvis öppnande skulle vara mycket negativt för den långväga höghastighetstrafiken. Skälen för detta är:

- Om höghastighetstrafik inte kan etableras fullt ut vid öppning är risken stor att den upplevt lediga kapaciteten kommer att fyllas med långsammare storregional trafik. När hela ändpunktssträckan några år senare är tillgänglig kommer det sannolikt att vara mycket svårt att skapa tillräckligt med utrymme för att klara efterfrågan på höghastighetståg. Detta skulle vara till men för lönsamheten i investeringen och den önskade överflyttningen från andra transportslag
- Det kommer inte gå att motivera investeringar i tåg för höghastighetstrafik på kommersiella grunder om dessa endast kan utnyttjas till fullo en del av sträckan mellan två ändpunkter. Den restidsvinst de gör på höghastighetsbanan kommer att gå förlorad på de sträckor tågen tvingas köra på den konventionella krokigare banan där höghastighetstågen kommer att ha sämre prestanda än nuvarande X 2000

Avsnitt 2.4.6 Behov av ytterligare spårkapacitet

Det är mycket angeläget att säkerställa att tillräcklig kapacitet finns hela vägen in till Stockholm C, Göteborg C och Malmö C direkt när höghastighetsjärnvägen öppnar

SJ anser att avsnittet är defensivt skrivet och befarar en ohållbar kapacitetssituation om inte ett helhetsgrepp tas från början. Se även kommentarerna till avsnitt 2.3.1.

Avsnitt 2.4.7 Arlanda och Uppsala och 2.4.8 Kastrup och Köpenhamn

Det är lika angeläget att det finns tekniska och kapacitetsmässiga förutsättningar att fortsätta med höghastighetstågen till Köpenhamn som till Arlanda/Uppsala

Sverigeförhandlingens uppdrag bör kompletteras med att säkerställa goda förutsättningar att även fortsätta med höghastighetstågen till Danmark. Skälen för detta är:

- En stor del av flygresandet mellan Stockholm och Köpenhamn kan flyttas över till ett betydligt miljövänligare transportslag
- Enligt PwC:s prognos tillkommer en miljon resor per år med höghastighetstågen till Danmark

Avsnitt 2.4.9. Depåer, verkstäder och andra sidosystem

Hantera alla frågeställningar ur ett systemperspektiv - detta gäller även depåer och verkstäder.

Det primära syftet med höghastighetsbanan är att möjliggöra snabb och punktlig ändpunktstrafikering med tåg Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö. SJ delar Sverige-förhandlingens uppfattning att det finns viktiga frågeställningar avseende depåer som måste belysas och utredas i samband med planeringen av höghastighetsbanorna. SJ efterlyser att alla frågeställningar hanteras utifrån ett systemperspektiv, så att planeringen av depåer och verkstäder inte blir ett separat uppdrag.

Depåerna för den konventionella järnvägen kommer inte att kunna brukas för höghastighetstågen då dessa kommer att vara för långa. Ytterligare depåkapacitet behöver dessutom tillföras för att möta den kraftiga resandeökningen. Det är mycket angeläget att ändamålsenliga depåer finns på plats direkt när höghastighetssystemet tas i bruk.

SJ anser att depåerna bör placeras i närheten av trafikeringens ändpunkter. Det måste även vara möjligt att kunna göra enklare service och fylla på mat och vatten vid ändpunkternas centralstationer.

Avsnitt 2.5.1 Önskemål från höghastighetstågsoperatörer

Det är viktigt att höghastighetstågen enkelt kan fortsätta till Köpenhamn

SJ anser att huvudinriktningen ska vara att skapa förutsättningar som möjliggör att höghastighetstågen kan gå vidare till Köpenhamn så att resenärerna slipper ett byte i Malmö. Se vidare avsnitt 2.4.7.

Avsnitt 2.5.3 Operatörernas lönsamhet

Det är angeläget att banavgiften sätts så att tåget k ett konkurrenskraftigt alternativ för resenärerna

SJ anser att en banavgift på 32 kr per tågkilometer enligt PWCs huvudscenario är rimligt, men att högre avgifter inte är möjliga utan risk för negativ påverkan på biljettpreiser och resandetillväxt. Skälen till detta är:

- Banavgifterna bör sättas så att tåget kan vara konkurrenskraftigt mot flyget
- Högre banavgifter skulle medföra högre biljettpreiser vilket i sin tur skulle hämma resandetillväxten och därmed investeringens lönsamhet
- 32 kr/tågkm ligger i linje med den etablerade principen för hur banavgifter sätts

Längre tilldelningstider är en viktig förutsättning både för att kunna motivera investeringar i fordon och för att kommersiellt kunna tillhandahålla en bra produkt till ett attraktivt pris

SJ bekräftar den generella vikten av längre tilldelningstider men också att behovet är som allra största initialt, 10-15 år vore att föredra. Skälen till detta är:

- För att så snabbt som möjligt etablera höghastighetsjärnvägen hos resenärerna och få snabbast möjliga överflyttning från andra transportslag krävs en attraktiv tidtabell med större utbud och mer frekventa avgångar än vad som egentligen är kommersiellt motiverbart redan från start
- Operatörernas omfattande investeringar i fordon för höghastighetstrafik förutsätter stabila kommersiella förutsättningar

Avsnitt 2.6.1 Risker för höghastighetsoperatörerna

Blandad trafik är en risk för punktligheten och leder till minskad kapacitet

SJ är av uppfattningen att blandad trafik (d.v.s. tåg med stor hastighetsskillnad på samma bana) är olämplig och bör undvikas. All erfarenhet visar att blandad trafik ger sämre punktlighet och därmed färre resenärer som väljer tåget. Det är dessutom ett faktum att blandad trafik sänker den totala kapaciteten på banan, det vill säga färre tåg per timme kan köra på banan.

Avsnitt 2.6.4 Sätt att minska och hantera riskerna

Det finns bättre sätt att hantera risker för staten än att permanent ändra tillträdesmodellen

SJ anser att det effektivaste sättet för staten att hantera riskerna är att säkerställa att höghastighets-systemet utformas så att restids- och punktlighetsmålen ges förutsättning att kunna realiseras. Formen för trafikeringen, marknadstillträdet, kommer inte i sig att realisera nyttorna av höghastighetsbanorna.

Avsnitt 2.7.3 Reservation

Anpassa höghastighetsbanans utformning till de snabbaste tågen

SJ konstaterar att Sverigeförhandlingen för resonemang om möjligheten att höghastighetsjärnvägen byggs på ett sätt som helt tar sin utgångspunkt i de allra snabbaste tågen (P1). Att reservera ny infrastruktur för en särskild typ av trafik är möjligt och har tidigare gjorts i Sverige. Till exempel

kommer den nybyggda Citybanan i Stockholm att vara reserverad för pendeltåg. SJ välkomnar en fördjupad analys av denna möjlighet.

Avsnitt 2.7.5 Operativ prioritering

Höghastighetstågen behöver prioriteras operativt på både höghastighetsbanorna och de befintliga banorna för att den nödvändiga punktligheten skall kunna realiseras

SJ har oaktat höghastighetsbanorna i flera år drivit frågan om orimligheten i att operativ prioritering avviker från den prioritering som görs i plan. Att det skulle finnas en poäng i att frånga detta för att skapa incitament för operatörer att minimera de egna kvalitetsbristerna i tågföringen är befängt. En absolut minoritet av de kommersiella operatörernas opunktlighet är hänförlig till egna brister. Långväga trafik kommer per automatik att oftare vara ur kanal än kortväga trafik då den exponeras för andras störningar under längre tid. Att då konsekvent nedprioritera denna får ödesdigra konsekvenser vilket är vad vi ser idag på Västra och Södra stambanorna med undermålig punktlighet för snabbtågstrafiken som resultat. SJ är av den bestämda uppfattningen att höghastighetstågen kommer att behöva operativ prioritet på både höghastighetsbanor och befintliga banor för att syftet och nyttorna med höghastighetsbanorna skall kunna realiseras.

Avsnitt 2.8 Internationella erfarenheter

Blanda inte tåg med stora hastighetsskillnader och helst inte heller banor av olika standard

Internationella exempel visar att det är negativt för punktligheten både att blanda tåg med stora hastighetsskillnader och att låta höghastighetståg gå omväxlande på höghastighetsbanor och konventionella banor. Allra sämst blir det om man kombinerar dessa faktorer vilket situationen i Tyskland är ett tydligt avskräckande exempel på. Den dåliga punktligheten där har resulterat i att resenärerna inte litar tillräckligt på tåget för att välja det för längre resor. Det långväga resandet med järnväg i Tyskland är lägre nu än det var 1994 när höghastighetstågen introducerades.

Den utformning av höghastighetssystemet och trafikeringen av detta som Sverigeförhandlingen nu föreslår innebär både blandade banor och blandad trafik, med de risker detta innebär.

Avsnitt 2.9.3 Förutsättningar för kommersiell trafik

Förslagen rörande en annan prioriteringsordning på sträckorna närmast de tre största städerna än på höghastighetssträckorna motverkar det primära syftet med höghastighetsjärnvägen

SJ konstaterar att förslaget om en annan prioriteringsordning på sträckorna närmast de större städerna står i direkt konflikt med det primära syfte som anges med höghastighetsbanorna. Höghastighetstågens framkomlighet på sträckorna Järna-Stockholm, Almedal-Göteborg och Lund-Malmö måste säkerställas genom operativ prioritering för att möjliggöra den punktlighet kunderna kräver och därmed realisera den förväntade samhällsnyttan med höghastighetssystemet

3 Finansiering

Det är angeläget att den finansieringslösning som väljs möjliggör ett effektivt byggande av höghastighetsjärnvägarna

En lång planeringshorisont är avgörande för att snabbt, rationellt och kostnadseffektivt kunna genomföra ett så stort och omfattande projekt som att bygga ett höghastighetsjärnvägssystem. Det är därför angeläget att den finansieringslösning som väljs stöttar detta så att arbetet inte riskerar att under arbetets gång behöva minska eller öka takten i arbetet som följd av oregelbunden och svårprognosticerad tillgång till ekonomiska resurser med högre total byggnadskostnad som följd.

Avsnitt 3.7.1 Banavgifter

Håll fast vid nuvarande huvudregel med marginalbaserade avgifter

I rapporten beskrivs väl risken med en ökning av banavgifterna utöver huvudregeln. SJs uppfattning är att 32 kr per tågkm är en rimlig nivå. Frestas man att ta ut högre avgifter än denna är risken mycket stor att det kommer att påverka biljettpiserna och trafikeringen och därmed resandevolymerna och den samhällsekonomiska nyttan med hela investeringen.

Avsnitt 3.8.3 Offentlig-privat samverkan

Alla försök hittills att OPS-finansiera höghastighetssystem har misslyckats

I både Taiwan och England har försöken med OPS-finansiering av höghastighetsjärnvägar misslyckats och staten har tvingats ta över projekten med mycket stora förseningar och merkostnader som följd.

Det är angeläget att alla operatörer kan konkurrera om att trafikera banan

Koncessionsbaserade OPS-avtal där exklusiv rätt att trafikera banan under lång tid är inkluderad är olämpligt då det exkluderar andra operatörer från möjligheten att trafikera höghastighetssystemet. I praktiken leder det till ett koncessionsmonopol som för Sverige skulle leda till en tillbakagång i konkurrensmodell som inte skulle gynna resenärerna. Detta medför en stor risk för både ett sämre trafikutbud och högre priser med en mindre överflyttning av resenärer från andra trafikslag än önskvärt.

4 Konsekvenser av förslagen

SJ har inga ytterligare kommentarer till innehållet i avsnitt 4 utöver det som redan framförts i tidigare avsnitt.

5 Ny fast förbindelse över Öresund

Undersök kapacitetsutnyttjandet på Öresundsbron i första hand.

SJ välkomnar Trafikverkets slutsats i Kapacitetsutredningen avseende kapacitet i transportsystemet i Öresundsområdet att det på lång sikt finns behov av ökad kapacitet i regionen. SJ anser att Trafikverket i första hand bör undersöka hur kapacitetsutnyttjandet i befintlig förbindelse kan utökas redan nu med hjälp av trimnings- och förbättringsåtgärder.

6 Underlag för kommande infrastrukturproposition

Avsnitt 6.2.1. Kapacitetsbehovet Järna-Stockholm, Borås-Göteborg och Lund-Malmö

Kapaciteten in till alla tre storstäder behöver förstärkas. Kapacitetsförbättringen bör vara färdigställd innan höghastighetsbanan tas i bruk.

SJ stödjer Trafikverkets analys² att det finns ett behov av att bygga ut infrastrukturen söder om Stockholm för att möta det framtida trafikbehovet. SJ ser dock ingen osäkerhet i frågan på det sätt som Sverigeförhandlingen anger. I Trafikverkets rapport om kapaciteten Järna-Stockholm³ dras slutsatsen att det behövs ett kapacitetstillskott i form av ytterligare två spår mellan Järna och Flemingsberg.

Kapaciteten in till storstäderna i allmänhet, och in till Stockholm i synnerhet, behöver förstärkas så att en punktlig och robust trafik kan bedrivas när de nya höghastighetsjärnvägarna öppnas och ytterligare trafik tillkommer. Det bästa sättet är att förlänga höghastighetsbanorna hela vägen in till respektive ändpunkt. Ett alternativ är att kapaciteten på de befintliga banorna in till storstäderna förstärks.

För att investeringen i en höghastighetsjärnväg ska kunna realisera hela sin potential anser SJ att det krävs att det utformas och opereras som ett sammanhållande system. SJ anser att en viktig del av systemet är att säkerställa att höghastighetsjärnvägen på ett ändamålsenligt sätt ansluter till respektive ändpunkt – Stockholm C, Göteborg C och Malmö C.

Kapaciteten in till storstäderna behöver vara säkerställd i samband med att första sträckan av höghastighetsjärnvägen tas i bruk. SJ anser att det är en kritisk förutsättning för punktligheten i höghastighetssystemet.

Avsnitt 6.2.4 Tillgänglighet till Kastrup och Stockholm

Det är lika angeläget att det finns tekniska och kapacitetsmässiga förutsättningar att fortsätta med höghastighetstågen till Köpenhamn som till Arlanda/Uppsala

Vid en planering att höghastighetstågen ska kunna trafikera fram till flygplatserna Arlanda och Kastrup anser SJ att anslutningen till Danmark också är viktig att säkerställa liksom trafikeringen till Arlanda/Uppsala. En stor del av flygresandet mellan Stockholm och Köpenhamn kan flyttas över till ett betydligt miljövänligare transportslag.

Avsnitt 6.2.7. Depåer och verkstäder

SJ har i avsnitt 2.4.9. gett sin syn på depåer och verkstäder.

Avsnitt 6.2.8 Vidmakthållande, robusthet, hög punktlighet

Punktlighet är en avgörande framgångsfaktor för höghastighetstrafiken.

SJ har redan i sina kommentarer till avsnitt 2.1. betonat vikten av punktligheten för höghastighetstrafiken. SJ välkomnar Sverigeförhandlingens åsikt om åtgärder för att säkerställa punktlighet i höghastighetstrafiken är väsentliga. SJ anser dock att det är motsägelsefullt när Sverigeförhandlingen å ena sidan lägger fram argument om betydelsen av punktligheten, och å andra sidan inte tydligare tar ställning för en utbyggnad av infarterna till storstäderna på grund av osäkerheten i kapacitetsbehovet.

² Järnvägssystemet Järna-Stockholm. Kapacitetsanalys och objektsbeskrivning. Underlag till Sverigeförhandlingen.

³ Järnvägssystemet Järna-Stockholm. Kapacitetsanalys och objektsbeskrivning. Underlag till Sverigeförhandlingen.

SJs uppfattning är att det är väsentligt att leverera en punktlig resa hela vägen mellan Stockholm C och Göteborgs C/Malmö C vid alla tider på dygnet alla dagar i veckan. En sträckning av höghastighetsbanan ända in till ändpunkterna, Stockholm C, Göteborg C och Malmö C, ger de bästa förutsättningarna för hög punktlighet i höghastighetstrafiken.

Avsnitt 6.2.9. Anslutande järnvägar

För att skapa goda förutsättningar för anslutningar till höghastighetsjärnvägen bör underhåll prioriteras för anslutande trafiktäta stråk med stort persontransportarbete

Många resenärer kommer att behöva ansluta till höghastighetstågen från tåg på befintliga banor. Det är därför angeläget att dessa banor håller en sådan standard att tåget är konkurrenskraftigt. SJ anser att det på den konventionella järnvägen är trafiktäta sträckor med ett stort persontransportarbete som ska prioriteras vid insatser för vidmakthållande och trimning.

Crister Fritzson, VD SJ AB / gm Carina Wång