



Datum: 2022-02-25

Er beteckning: I2021/02884

Vår beteckning: SJCM-2021-0003-077

Vår kontakt: Pär Helgesson

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033

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

Innehåll

1	Sammanfattning	3
2	Nulägesbeskrivning.....	4
3	Övergripande synpunkter och viktiga principer för järnvägssystemet ...	5
3.1	Sätt resenärerna i fokus och skapa en tillförlitlig järnväg	5
3.2	Öka kapaciteten och prioritera klimatmålen.....	6
3.3	Satsa resurser samlat och där de ger störst nytta	8
3.4	Återställ och upprätthåll funktionalitet på prioriterade banor	8
4	Särskilda frågeställningar.....	9
4.1	EU:s mål	9
4.2	Forskning och innovation	10
4.3	Sidospår – bangårdar/depåer med uppställningsspår och verkstäder	11
4.4	Punktlighet och säkerhet.....	11
4.5	Balans mellan vidmakthållande åtgärder och utveckling/nyinvestering	13
5	ERTMS och FRMCS	13
5.1	Signalanläggning och ERTMS	13
5.2	Införande av FRMCS	14
6	Nya stambanor	14
6.1	Syftet med de nya stambanorna.....	15
6.2	Utbyggnadsstrategi och finansiering	15
6.3	Utformning och byggteknik	16
6.4	Kostnadsreducerande åtgärder.....	17
6.5	Framtidssäkring	17
6.6	Depåer och verkstäder i ett höghastighetssystem.....	17
7	Vidmakthållande (underhåll och reinvestering).....	17
8	Stråkvis genomgång av investeringar	18
8.1	Storstadsregionerna	19
8.2	Västra stambanan, stråket (Stockholm-)Järna-Alingsås(-Göteborg)	21
8.3	Södra stambanan, stråket (Stockholm)-Katrineholm-Lund-(Köpenhamn)	21
8.4	Värmlandsbanan, stråket (Stockholm)-Laxå-Charlottenberg-(Oslo)	22
8.5	Ostkustbanan-Ådalsbanan-Botniabanen-Norrbotniabanen, stråket Stockholm-Luleå	23
8.6	Västkustbanan, stråket (Göteborg-)Kungsbacka-Lund(-Köpenhamn)	23
8.7	Mälarenbanan, stråket Stockholm-Västerås-Örebro-Hallsberg	24
8.8	Dalabanen, stråket (Stockholm-)Uppsala-Falun/Mora.....	25
8.9	Kust-till-Kust-banan, stråket Göteborg-Växjö-Kalmar	25

8.10	Atlantstråket, stråket Gävle-Ånge-Storlien(-Trondheim) och Mittbanan, stråket Sundsvall-Ånge	26
8.11	Norge/Vänerbanan, stråket Göteborg-Karlstad/Kornsjö(-Oslo)..	26
8.12	Svealandsbanan, stråket Södertälje-Eskilstuna-Valskog.....	27
	SJ AB sammanställning av angelägna trimningsåtgärder, reinvesteringar och investeringar som inte finns med i förslaget.....	28
1.		28

1 Sammanfattning

Järnväg är det landbaserade transportslag som är både energieffektivast och har störst kapacitet – och är dessutom redan elektrifierad. Järnväg är därför den hållbara nyckeln till både en förstoring av arbetsmarknadsregioner genom kortare restider och effektiva långväga godstransporter.

Över fyrtio år av underinvesteringar i Sveriges transportinfrastruktur har dock satt sina spår. Både vägar och järnvägar är slitna och dras med stora underhållsskulder. En stor del av järnvägsnätet är dessutom fyllt till bristningsgränsen. För att kunna ta nästa steg på kapacitetstrappan står vi nu inför ett läge där stora investeringar behöver göras längs hela stråk.

Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 möter inte dessa angelägna behov. Utifrån den givna ramen och direktiven är förslaget tämligen balanserat, men utifrån samhällets, näringslivets och klimatomställningens behov är det totalt sett alldeles för lite och för långsamt.

SJ välkomnar förstås de stora satsningarna på inte minst nyinvesteringar i järnväg. Samtidigt är det djupt bekymmersamt att så lite kommer att färdigställas under planperioden och att flertalet av de stora angelägna projekten senarelags flera år. Det är även allvarligt att ingen av de nuvarande 12 identifierade bristerna inom järnvägsområdet får plats. I stället utökas listan med ytterligare tre brister.

Likaså är det allvarligt att underhållsskulden kommer att vara större vid planperiodens slut än vid dess början. Undantaget fyra prioriterade stråk kommer järnvägssystemet att tillåtas förfalla ytterligare med minskad konkurrenskraft som följd. Vi erinrar om att redan i utgångsläget är underhållsskulden för järnväg i det närmaste dubbelt så stor som för väg.

När pengarna inte räcker till en snabb upprustning av vägar och järnvägar samt en rejäl fokuserad utbyggnad av järnvägens kapacitet sprids resurserna tunt över flera objekt med resultat att underhållsskulden ökar och alla större satsningar blir evighetsmaskiner. Vi konstaterar att den nuvarande modellen måste anses ha nått vägs ände. Det är varken effektivt eller ändamålsenligt att stora svenska järnvägsprojekt skall behöva ta 30-40 år eller mer att genomföra. Det är redan en realitet för Västkustbanan och ser planeringsmässigt ut att bli det även för Nya Ostkustbanan, Norrbotniabanen, de nya stambanorna för höghastighetståg och den nödvändiga reinvesteringen i signalanläggningen samt införande av ERTMS. De mycket angelägna projekten ny fast Öresundsförbindelse, upgraderad förbindelse Oslo-Stockholm, två nya spår från Järna in till Stockholm och fyrspåret mellan Alingsås och Göteborg för att säkra kapaciteten till Göteborgs hamn kommer enligt nuvarande planering inte ens att vara påbörjade 2033.

Med nuvarande finansieringsmodell och arbetssätt kommer transportinfrastrukturen – och i värsta fall även elförsörjningen – att vara på plats tioåret efter att näringslivets tusenmiljarderssatsning i

Norrland är på plats, till men för industrins konkurrenskraft (högre transportkostnader och svårare att rekrytera arbetskraft) och i förlängningen även Sveriges internationella konkurrenskraft.

Sverige behöver ett infrastrukturlyft där vi under en begränsad tid höjer investeringsnivån för att ta igen gamla försyndelser och lägga en solid grund för framtida tillväxt och välstånd. Ett konkret sätt att göra det skulle kunna vara alla större projekt – i likhet med Öresundsbron – ges en skräddarsydd självständig projektorganisation och, i enlighet med Trafikverkets återkommande förslag för de nya stambanorna, en egen säkrad finansiering fristående från den anslagsfinansierade nationella planen. För att förkorta genomförandetiden är det även angeläget att tillståndsprocesserna förkortas och att industrialiserade byggtekniker tillämpas i största möjliga omfattning. Drift, underhåll och reinvesteringar hanteras fortsatt inom ramen för en nationell plan.

Lika viktigt som spår att köra på är järnvägens sidosystem och övriga infrastruktur: uppställningsspår, depåer, verkstäder, perronger, teknikhus mm. Kapaciteten i dessa måste följa den ökande trafiken.

Varken branschens mål om 95% punktlighet eller EU:s tydliga mål om en kraftig ökning av transportarbetet på järnväg berörs i planförslaget. Förutsättningarna för framförallt långdistanstågens punktlighet för både person- och godstrafik behöver prioriteras om det branschgemensamma målet på 95% för samtliga transportslag skall nås.

SJ välkomnar att det första steget till en uppgradering till 250 km/h på utvalda banor tas under planperioden. Då efterfrågan på kortare restider är stor ser vi gärna att insatsen görs tidigare. Det är även angeläget att åtgärden matchas av erforderliga kapacitetsinvesteringar för att kunna nyttjas fullt ut.

Tåg kör på linjer och stråk. Insatserna i den nationella planen borde också prioriteras, planeras och redovisas efter stråk i stället för att spegla Trafikverkets regionindelning. En uppdelning baserad på Sveriges administrativa geografiska indelning är också av underordnad betydelse i detta sammanhang.

Om ramen för namngivna objekt skulle utökas med 10% anser vi – givet de stora behoven och förskjutna planerna på järnvägssidan – att det är anmärkningsvärt att Trafikverket föreslår att de fördelas på 26 vägobjekt, ett sjöfartsobjekt och inget till järnvägen.

2 Nulägesbeskrivning

Syftet och betydelsen av en väl fungerande järnväg är tydlig för alla, inte minst ur ett miljöperspektiv men även för tillväxten. Konsekvenserna av det under lång tid eftersatta underhållet av järnvägen är väl beskrivet av Trafikverket och statliga utredningar sedan tidigare. Förslaget till nationell plan identifierar många viktiga punkter för att åtgärda delar av detta. Det är ytterst otillfredsställande att de anslagna medlen och föreslagna åtgärderna inte kommer att räcka för att arbeta bort underhållsskulden, vilket gör att den anläggning där operatörer producerar tågnytta åt Sverige kommer att lida av kvalitetsbrister även långt bortom planperioden.

Underhållsmedlen ökar och det är mycket positivt, det är en förutsättning för att järnvägen skall återfå förtroendet hos allmänheten som ett pålitligt transportmedel. Grundproblemet är inte att man ogillar tåg utan att man i dagsläget inte kan lita på om man kommer fram enligt tidtabellen. Trots ökade anslag ökar underhållsskulden under planperioden på alla linjer utom bandelar typ 1-3, och även för delar av dessa finns i slutet av planperioden risk för driftsstörningar då anläggningen bryts ner snabbare än som kan omhändertas. Även bandelar typ 4-6 behöver tillföras ökade resurser för att de skall uppnå en tillfredsställande funktionalitet och robusthet¹.

¹ Detta gäller exempelvis sträckor som Borlänge-Mora och Bräcke-Östersund

Det är av mycket stor vikt att det järnvägsnät som trafikerats kan uppvisa en tillfredsställande robusthet och tillförlitlighet. För linjer med mycket ringa trafik kan upphörande av underhåll vara ett alternativ för att koncentrera resurserna till linjer med tätare trafik. Järnväg lämpar sig i första hand för stora volymer av såväl resenärer som gods.

3 Övergripande synpunkter och viktiga principer för järnvägssystemet

Ökade person- och godstransporter på järnväg spelar en central roll för att skapa samhällsekonomiskt effektiva transporter 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 välstånd skapas för både den enskilde, det lokala och regionala samhället och landet som helhet.

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

1. Sätt resenären i fokus och skapa en tillförlitlig järnväg
2. Öka kapaciteten och prioritera klimatmålen
3. Satsa resurser samlat och där de ger störst nytta
4. Återställ och upprätthåll funktionalitet på prioriterade banor

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet svarar mot dessa principer men inte i den utsträckning eller takt som SJ menar är nödvändig. SJ välkomnar att underhållsmedlen för järnvägen ökar i och med planförslaget men anser inte att Trafikverkets ambition för järnvägssystemet är tillräcklig, det vill säga att endast vissa delar av järnvägsnätet kommer att förbättras och utvecklas medan det för stora delar av järnvägsnätet som bäst handlar om att bibehålla nuvarande nivå på banorna.

3.1 Sätt resenärerna i fokus och skapa en tillförlitlig järnväg

Dagens järnvägssystem är fortfarande så slitet och har så stora kvalitetsbrister att det fortsatt är mycket utmanande att bedriva en punktlig trafik. För att resenärer och godstransportörer skall våga göra det klimatsmarta valet och välja järnvägen måste vi den kommande planperioden satsa tillräckligt för att säkerställa att vi får en järnväg som det går att lita på. Resenärer behöver kunna lita på att de kommer fram och enligt planerad tidtabell. Branschens mål på 95 procent punktlighet är en förutsättning för att resenärerna i större utsträckning ska välja tåget. Tyvärr saknas punktlighetsperspektivet i planförslaget.

Alla aktörer inom branschen måste ta resenärernas behov på allvar. Trafikverket har som förvaltare av järnvägsnätet en viktig del i detta. Ett sätt att ta resenärernas behov på allvar är att åtgärder i järnvägssystemet utförs så att resenärerna påverkas så lite som möjligt. SJ ser stor nytta med att genomföra åtgärder på trafikglesa tider, och att åtgärder planeras och genomförs så att konsekvenserna för resenären blir så små som möjligt, till exempel att åtgärder inom ett stråk samordnas – även över nationsgränser. Det ger förutsättningar för att förtroendet för transporter på järnvägen ökar.

Det är även av vikt att konsekvent planera åtgärder utifrån ett stråk- eller linjeperspektiv, där hela sträckningen från ändpunkt till ändpunkt inkluderas. Ett sådant förhållningssätt ger minsta samman- tagen påverkan på järnvägens kunder.

3.2 Öka kapaciteten och prioritera klimatmålen

Stora delar av järnvägsnätet har redan nått kapacitetstaket. Jämför man kapacitetsutnyttjandet i järnvägs- och stomvägnätet för de två mest trafikerade timmarna under ett dygn är skillnaden slående. Om järnvägen skall kunna hantera både de ökade volymer som den snabbt växande befolkningen genererar, och ta en större andel av transportarbetet, måste rejält med ny kapacitet tillföras. Det kommer inte att räcka med punktinsatser.

Även om järnvägen föreslås få en större andel av resurserna i det liggande förslaget befarar SJ att det inte kommer att räcka för att märkbart påverka de under lång tid uppbyggda skillnaderna i kvalitet och kapacitet mellan järnväg och väg. Det är angeläget att järnvägens konkurrenskraft inte försämras jämfört med andra transportslag och SJ anser att det finns ett stort behov att satsa ytterligare medel på järnvägen under planperioden. Ett område med särskild relevans för kapaciteten på längre sikt är givetvis satsningar på nya stambanor för höghastighetståg, vilket utvecklas närmare under egen rubrik längre fram i remissvaret.

Trafikverket konstaterar i förslaget till nationell plan att de klimatpåverkande utsläppen från svenska inrikestransporter nästan helt och hållet kommer från vägtrafiken (sid 50). Vidare hänvisar man till de svenska klimatmålen för transportsektorn, som anger att utsläppen från inrikes transporter, exklusive flyg, ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010, och att transportsektorn ska vara fossilfri 2045. Samtidigt räknar Trafikverket i sina prognoser med att vägtrafiken fram till 2040 kommer att fortsätta öka med ca 30% (sid 46), det vill säga i linje med den förväntade ökningen av persontransportarbetet i stort på 25–30%. En viss dämpning av vägtrafiken antas ske genom politiska beslut, som exempelvis leder till ökade bränslepriser.

Som framkommit i flera tidigare sammanhang anser inte Trafikverket att det finns någon större potential, inte ens med betydande infrastrukturens satsningar, att minska vägtrafikens utveckling genom en överflyttning till andra trafikslag. Man anser att ”substitutionseffekten mellan trafikslagen är relativt liten” (sid 19) och har till exempel beräknat att de planerade järnvägsinvesteringarna minskar vägtrafikarbetet med totalt 0,25%, samtidigt som vägtrafikinvesteringarna ökar trafikarbetet med ungefär lika mycket.

Det är anmärkningsvärt att dessa beräkningar baseras på de få korta sträckor i den snuttifierade och utdragna genomförandeplanen som färdigställs under planperioden. En rimligare utgångspunkt hade varit att utgå från läget när ett större projekt eller helt stråk färdigställts och fånga de systemeffekter som då uppstår. Det skulle ge ett tydligare underlag för målstyrning av transportsystemets utveckling.

Till skillnad från många andra bedömare, till exempel EU-kommissionen och andra svenska myndigheter, ser Trafikverket en mycket begränsad möjlighet att styra transportsystemets utveckling via infrastrukturen. Vägtrafikens redan dominerande andel av person- och godstransportarbetet gör att Trafikverket därför anser att det är ”ofrånkomligt att vägen till att nå klimatmålen i första hand handlar om att göra vägtrafiken fossilfri.” (sid 19). Trafikverket skriver uttryckligen att ”de mest kraftfulla klimatpolitiska verktygen ligger utanför infrastrukturplanen” (sid 18). Detta kan tolkas som att Trafikverket vill slippa ta ansvar för att på allvar bidra till den nödvändiga klimatomställningen.

Problemet är att inte heller arbetet att göra vägtrafiken fossilfri med hjälp av åtgärder som ligger utanför planen – i första hand genom en övergång till olika former av eldrift – kommer att räcka för att nå klimatmålen. Utbytet av vagnparken går mycket långsamt, bland annat för att vägfordon i genomsnitt används upp till 20 år (sid 50). Trafikverkets förslag till ”lösning” är att kraftigt öka användningen av biodrivmedel, vilket faller utanför Trafikverkets verktygslåda och ansvarsområde.

Inte ens i de mest optimistiska prognoserna för omställningen av vägtrafiken till eldrift kommer det att vara möjligt att på detta sätt nå klimatmålen för inrikes persontransporter. Enligt den färdplan som BIL

Sweden publicerat i december 2019 tillsammans med Fossilfritt Sverige, förutspås att endast 15 procent av den rullande fordonsparken kommer att bestå av elbilar 2030. Det betyder alltså att 85% av bilarna kommer att behöva ett annat drivmedel. Det kommer antagligen att ta ytterligare flera decennier innan elbilarna dominerar vagnparken, även om de relativt snabbt skulle kunna komma att dominera nybilsförsäljningen (vilket inte är fallet i dag – 2021 var andelen ca 20%). Ett annat problem är att även med en vagnpark som består av elbilar kvarstår flertalet av de andra nackdelar som kännetecknar bilen som transportmedel: trängsel (inte minst i och kring storstäderna), olyckor, buller och andra typer av utsläpp (t.ex. partiklar från däck- och vägslitage).

SJ menar att Trafikverket gravt underskattar möjligheterna att styra användningen av olika trafikslag genom riktade satsningar på infrastrukturen. Det är ju tack vare decennier av satsningar på ett utbyggt vägnät och vägar som tillåter allt mer trafik och snabbare fordon, samt en samhällsplanering som i grunden utgått från vägtrafiken och bilanvändningen, som vägtrafiken kommit att bli dominerande och bilparken fortsätter att öka för varje år. 2021 nåddes en ny rekordnotering med 5,1 miljoner registrerade personbilar i Sverige. Att på allvar vända denna utveckling är förstås inte lätt, men heller inte omöjligt om rätt åtgärder vidtas och ges en långsiktig inriktning. Av någon anledning tycks Trafikverket inte vilja kännas vid att järnvägens andel av persontransportarbetet ökat väsentligt sedan början av 1990-talet och att resandet på järnväg konsekvent överträffat alla prognoser. Man skriver felaktigt att fördelningen mellan trafikslagen ” varit likartad sedan 1970-talet ” (sid 40). Enligt Trafikanalys var järnvägens andel av persontransportarbetet 6,9% år 1970. 1990 hade den minskat till 5,7%, men år 2019 uppgick den till hela 9,9%.² När Trafikverkets prognos dessutom går ut på att vägtrafiken kommer att fortsätta att öka, blir det förstås naturligt att fortsätta satsa på väginfrastrukturen – vilket leder till mer biltrafik och att prognosen kan bli självuppfyllande.

I planförslaget bortses också från den betydande överflyttningspotentialen av långväga godstransporter från väg till järnväg. Sveriges Åkeriföretag har med hänvisning till bland annat svårighet att rekrytera chaufförer och utländsk lågpriskonkurrens föreslagit ett mer multimodalt synsätt där de olika transportsätten kompletterar varandra och där de långa sträckorna körs på tåg och de anslutande sträckorna i början och slutet görs med lastbil³. Detta skulle även underlätta en elektrifiering av godstransporterna på väg och totalt. 38% av lastbilarnas transportarbete sker på sträckor över 30 mil.

Om klimatmålen faktiskt ska vara styrande för Sverige och svenska myndigheters verksamhet, borde de fungera som utgångspunkt i framtagandet av den nationella planen. Trafikverket skulle då ha vågat ställa frågan: vad krävs i form av satsningar på andra trafikslag – och minskade satsningar på väginfrastrukturen – för att minska vägtrafikens transportarbete och därmed ge ett väsentligt bidrag till att uppnå klimatmålen? Som en lägsta ambitionsnivå borde Trafikverket ha redogjort för vad som krävs för att transportarbetet på väg i vart fall inte ska fortsätta att öka i samma takt som för transportsystemet i stort.

Järnvägen är i stor utsträckning redan elektrifierad, med höga miljöprestanda och minimala utsläpp. Exempelvis genererar en persons tågresor mellan Göteborg och Stockholm ett utsläpp på endast cirka ett gram koldioxid. Med en genomsnittlig ny bil kommer man inte längre än 16 meter innan samma mängd koldioxid har släppts ut. SJ ser järnvägens miljöegenskaper – och vägtrafikens fortsatta tillkortakommanden – som ett väsentligt argument att säkerställa och öka tilldelningen av medel till järnvägen så att transportsektorn bättre kan bidra till realiseringen av Sveriges klimatmål. Att

² Uppgifterna avser inrikes järnvägstransporter exklusive spårväg och tunnelbana, jämförda med biltrafik och busstrafik på väg samt inrikes luftfart. MC, gång, cykel och färja har inte räknats med för något av åren.

³ [Transporteffektivitet enligt Sveriges Åkeriföretag och Tågföretagen 20211022 0.pdf \(akeri.se\)](#), 2021-10-22 [Sveriges Åkeriföretag och Tågföretagen i gemensamt utspel om transporteffektivitet \(akeri.se\)](#)

järnvägen dessutom har egenskaperna att vara yt- och kapacitetseffektiv samt energisnål, bör styra prioriteringen av medel för infrastrukturen. Även om SJ välkomnar att förslaget till nationell plan innehåller betydande och viktiga satsningar på järnväg, är en ytterligare prioritering av järnvägen helt nödvändig.

3.3 Satsa resurser samlat och där de ger störst nytta

Transporterna på järnväg har ökat mycket kraftigt utan att infrastrukturen byggts ut eller underhållits i motsvarande grad. Under de senaste 25 åren har efterfrågan på persontransporter (räknat i personkm) ökat med 125 procent och godstransporterna (räknat i tonkm) ökat med 17 procent. Resultatet är ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och stor störningskänslighet.

Järnvägen har en central roll för att skapa samhällsekonomiskt effektiva transporter. Både robusthet och kapacitet behöver förbättras i järnvägssystemet på kort sikt. SJ anser att de investeringar som är planerade behöver ses över så att det ges möjlighet att bygga fokuserat och i högt tempo för att skyndsamt skapa ett bättre tillstånd i infrastrukturen. SJ menar att det är viktigt att fullfölja projekt och att slutföra större arbeten innan nya projekt initieras, och inte som i planförslaget ytterligare senarelägga färdigställandet av flera beslutade objekt för att kunna klämma in en sen byggstart av ytterligare något objekt. Genomförandetiden för stora svenska järnvägsprojekt är nu ofta så lång som 30-40 år eller mer. Det är redan en realitet för Västkustbanan och ser planeringsmässigt ut att bli det även för Nya Ostkustbanan, de nya stambanorna för höghastighetståg och det nödvändiga införandet av det nya signalsystemet ERTMS. Detsamma gäller det senast tillagda större projektet Norrbotniabanan. Så långa genomförandetider ger inte ett effektivt genomförande, ger sämre avkastning på investerade pengar och hämmar Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft.

SJ anser att det är angeläget att använda befintliga medel så att det märks, så att det skapar konkreta effekter och främjar resenärsnytta. SJ förordar en prioritering av de stora resandebelöven och av stråk där många färdas, som till exempel resandet mellan stora städer och pendling. Järnvägen binder ihop storstäderna i Skandinavien och bildar ett attraktivt arbetsmarknadsområde.

Vid investeringar, reinvesteringar och underhåll av järnvägens infrastruktur kan det finnas tidsvinster att göra i utförandet, och därmed minimera trafikpåverkan, genom att använda en för ändamålet väl anpassad maskinell utrustning. Detta bör komma till uttryck vid Trafikverkets upphandling av olika åtgärder, även om det i vissa fall kan leda till ökade kostnader. Om ett effektivt genomförande återkommande kräver tillgång på specialmaskiner som inte kan tillhandahållas av flera entreprenörer, bör Trafikverket överväga att självt förfoga över sådana maskiner. SJ vill också framhålla vikten av att även arbetsmetoder och kompetens utvecklas för att möta de krav som ställs på en modern järnväg. Ett utökat utbyte med Trafikverket i den här typen av frågor välkomnas.

När resurserna till järnvägssystemet är begränsade anser SJ att det måste ske en avvägd prioritering mellan att åtgärda befintliga brister, som kortsiktigt kan ge stora effekter, och att bygga nytt. SJ anser att underhåll aldrig får prioriteras bort. Banor med betydande persontransporter och banor som är viktiga för arbetspendlingen i de stora städerna bör prioriteras. Samtidigt anser SJ att vi måste planera för framtiden för att möta befolkningstillväxten, näringslivets behov och klimatomställningen och förordar därför starkt en satsning på nya stambanor för höghastighetståg (se vidare längre fram i remissvaret) och andra angelägna kapacitetsinvesteringar.

3.4 Återställ och upprätthåll funktionalitet på prioriterade banor

För att skapa samhällsekonomiskt effektiva transporter och för att på sikt nå de svenska klimatmålen anser SJ att det är ytterst viktigt att åtgärda det eftersläpande underhållet i järnvägsinfrastrukturen. Järnvägen behöver återställas till att ha en god robusthet, tillförlitlighet och funktionalitet. Att underhållsmedlen ökar är positivt, men sammantaget ser det ändå inte ut att vara tillräckligt enligt förslaget till nationell plan.

Det eftersläpande underhållet resulterar i nedsatt funktionalitet i anläggningen. På till exempel Värmlandsbanan har det de senaste tre åren förekommit talrika hastighetsnedsättningar till följd av utslitna spår och svag banunderbyggnad. Projektet med spår- och växelbyte Laxå-Kil har för oss av okänd anledning försenats med flera år och senarelägger SJs återstart av snabbtågstrafik till Oslo ytterligare 1,5-2 år.

Enligt Trafikverkets förslag är det enbart på fyra stråk som större delen av det eftersläpande underhållet kommer att åtgärdas: Luleå-Riksgränsen, Luleå-Hallsberg, Västra stambanan och Södra stambanan. Det är välkomna åtgärder men samtidigt bekymmersamt att stora delar av huvudjärnvägsnätet inte får någon minskning av det eftersläpande underhållet och att dagens bristande robusthet inte förbättras. Trots ökade anslag kommer underhållsskulden under planperioden att öka på alla linjer utom på de fyra prioriterade stråken. Även på bandelar i typ 1-3 finns i slutet av planperioden risk för driftsstörningar som följd av att anläggningen bryts ner snabbare än vad som kan omhändertas (sid 88). Bandelar typ 4-6 kommer att få ett försämrat tekniskt tillstånd vilket medför stor risk för hastighetsnedsättningar och störningar (sid 89).

Sammantaget kommer underhållsskulden för järnväg att öka med cirka 40% (från 43 till närmare 60 miljarder kronor) under planperioden. Detta trots att Trafikverket själva konstaterar (sid 94) att det vore samhällsekonomiskt mer effektivt att utföra mer reinvesteringar än vad man kunna prioritera.

SJ ser det som beklagligt att det eftersläpande underhållet inte har åtgärdats tidigare utan har tillåtits nå dagens omfattning. En upprustning av standarden i det befintliga järnvägssystemet är nödvändig för att möta invånarnas förväntan på attraktiva transporter och för att nå branschens gemensamma punktlighetsmål om 95%. Tyvärr saknas det i planförslaget en analys och diskussion om vilka åtgärder som behövs för att nå punktlighetsmålet. SJs uppfattning är att ytterligare medel behöver tillföras för att det eftersatta underhållet skall kunna tas igen. En självklar ambitionsnivå borde vara att banstandarden på de 14 utpekade stråken skall säkerställas till minst den nivå som banan är byggd för.

4 Särskilda frågeställningar

4.1 EU:s mål

I den nationella planen nämns på ett par ställen EU:s transportpolitiska mål, med hänvisning till den så kallade TEN-T-förordningen från 2013. Det nämns också att en reviderad förordning är på gång, bland annat baserad på EU-kommissionens nya vitbok för transporter – Strategi för hållbar och smart mobilitet (Sustainable and Smart Mobility Strategy) som antogs i december 2020. Planen går dock inte närmare in på de milstolpar som formulerades i denna strategi, trots att de skulle kunna ha bäring på svenska planer för bland annat infrastrukturens utveckling. Exempelvis ska trafik med höghastighetståg fördubblas till 2030 och tredubblas till 2050, medan godstrafiken ska öka med 50% till 2030 och dubblas till 2050. EU-kommissionens prognos är att persontrafiken med tåg ökar med 6% per år och når en marknadsandel på 15% till 2050.

Vidare nämns inte heller den bindande klimatlag som EU beslutat om, som bland annat innebär en skärpning av målen om koldioxidutsläpp, med en minskning på 55% fram till 2030 jämfört med 1990 års nivå. Detta är ett steg på vägen att nå klimatneutralitet senast 2050. För att nå målen presenterade EU-kommissionen i juli 2021 det så kallade 55%-paketet (Fit for 55), som bland annat inkluderar ett förslag om att utvidga systemet med utsläppsrätter till vägtransporter. Hur en sådan policyåtgärd skulle kunna påverka den svenska vägtrafikens koldioxidutsläpp finns inte med i förslaget till nationell plan.

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% av transportsektorns CO₂-utsläpp, trots en marknadsandel på 8% av persontransporterna och 19% 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. Bland annat uppmanas till initiativ som kan erbjuda järnvägsförbindelser som ersätter kortväga flygresor, där så är möjligt. Dokumentet slår också fast att järnvägsinfrastrukturen har de största behoven av investeringar för att realisera TEN-T-nätverket och modernisera dagens nätverk. Därför välkomnas att medlemsländerna använder de resurser som bland annat tillgängliggörs genom EU:s Facilitet för återhämtning och resiliens (The Recovery and Resilience Facility - RRF) till att stärka järnvägssektorns konkurrenskraft och stödja relaterade investeringar i järnvägens infrastruktur.

Trots att Sverige som EU-medlemsland godkänt slutsatserna i detta dokument syns ingenting av detta i Trafikverkets förslag till nationell plan. Trafikverket tycks inte dela slutsatsen att ett modalt skifte är det mest effektiva sättet att minska transportsektorns CO₂-utsläpp, eller anser inte att det är möjligt att åstadkomma detta med hjälp av de verktyg man förfogar över. Tyvärr kan man konstatera att den svenska återhämtningsplanen kopplad till RRF inte heller tar fasta på rekommendationerna. Återhämtningsplanen omfattar totalt ca 34 miljarder kr, men av dessa avses endast 1,5 miljarder (4%) att användas till en ”järnvägssatsning”.

4.2 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 forskningsinsatser som skapar möjligheter att bygga upp och vidmakthålla kritiska forskningsmassor, generera ny kunskap och säkra kompetensförsörjningen på järnvägsområdet samt i slutändan, stärka järnvägens konkurrenskraft.

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.

Planförslaget saknar en tydlig prioritering av EU:s mål om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde där interoperabilitet råder. Interoperabilitetsmålet adresseras i det europeiska forskningsarbetet Europe's Rail, efterföljaren till Shift2Rail, där Trafikverket fortsätter att vara en av huvudaktörerna. Inte minst viktigt efter pandemin då intresset och efterfrågan på internationella tågresor har ökat kraftigt.

Utvecklingen av digitalisering och därmed effektivisering och kvalitetssäkring av datadelning och modernisering av arbetssätt går för långsamt och är ineffektiv. Gemensamma tester i en miljö som speglar en digital tvilling skulle både påskynda utvecklingen och säkra leveranser i skarp miljö. SJ ser gärna att Trafikverket satsar medel för att dela data inom järnvägsbranschen som i jämförelse med väg- och sjöfartssidan är en analfabet i det sammanhanget. Det vore även smakfullt om Trafikverket avsätter öronmärkta medel från till exempel Näringslivspotten till punktlighetsförbättrande åtgärder i närtid och satsar betydligt mer på att få bort obehöriga från spårmiljön.

Inom järnvägsbranschens samverkanforum (JBS) görs redan idag utbildningsinsatser och analyser som Trafikverket skulle kunna nyttja mer för att kunna genomföra insatser både snabbare och effektivare.

4.3 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 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 depåkapacitet så att nödvändiga utbyggnader kan göras i tid för att möta den förväntade 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 färsk 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 bör genomföras skyndsamt. Vidare anser vi att det är av största vikt att Trafikverket redan nu tillskjuter medel i den nationella planen för att öka uppställningskapaciteten i storstadsområdena.

Tomtebodas bangård används idag delvis för uppställning av fordon för persontrafik för att avlasta Hagalund. SJ anser därför att det är viktigt att utredningsobjektet ”Stockholm C och Tomteboda bangård, kapacitet med mera – utredning”, som ingår i den nationella planen, får ta ett helhetsperspektiv och även Hagalunds roll inkluderas i utredningsuppdraget.

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.

4.4 Punktlighet och säkerhet

Punktligheten har en stor inverkan både på människors val av transportslag och arbetsmiljön för de som arbetar ombord på tågen. Järnvägsbranschen har det gemensamma målet att från 2020 och varaktigt ha 95% punktlighet. Det är avgörande att de infrastrukturåtgärder som krävs för att nå punktlighetsmålet inkluderas i den nationella planen. Vi kan i dagsläget inte utläsa om så är fallet. Det är anmärkningsvärt att punktlighet knappt nämns i förslaget till nationell plan när det borde vara en del

⁴ 10318663 • Uppställningsbehov järnvägsfordon

av dokumentets målfunktion. Särskilt med tanke på att målet på 95% punktlighet inte nås, framförallt inte för långdistanstågen på både persontrafik och godstransporter.

Branschsamarbetet Tillsammans för tåg i tid (TTT) har i ett PM⁵ definierat ytterligare trimningsåtgärder som till relativt låg kostnad skulle bidra väsentligt till en förbättrad punktlighet. Utrymme för dessa behöver skapas i den nationella planen så att de kan genomföras som föreslaget. Dessutom måste nivån på underhåll/reinvesteringar på alla bandelstyper läggas så att den banstandard linjen är utformad för kan säkerställas och att punktligheten varaktigt hamnar på 95% för alla trafikslag på järnväg (kort-, mellan-, långdistans och gods). Underhållet på bandelar typ 1-3 måste förstärkas till en sådan nivå att alla utpekade risker i järnvägsnätsbeskrivningen undanröjs. TTT har föreslagit till JBS, Järnvägsbranschens samverkansforum, att en särskild punktlighetspott inrättas som en del av Näringslivspotten.

Den första och starkaste grundpelaren för punktlighet är en robust plan, vilket innebär att den är konfliktfri samt effektivt återställningsbar. Här bedömer SJ att det finns en stor potential i att branschen samverkar från start till genomförande. Digitaliseringen är en förutsättning för att leverera snabbare och mer tillförlitligt samt för att kunna göra simuleringar/prognoser för bättre hantering vid omplaneringar. Trafikverket, som är motorn i detta arbete, investerar i systemomvandling genom införandet av proaktiv anläggningsdata, MPK och NTL. SJ gör motsvarande investeringar för att anpassa oss till Trafikverkets förändringar. De förväntade effekterna av dessa investeringar har fördröjts som följd av förskjutningar i Trafikverkets tidplaner.

Infrastrukturens tillgänglighet och tillförlitlighet är de orsakerna som har störst påverkan på regularitet och punktlighet. Ur ett punktlighetsperspektiv bör trimningsåtgärder riktas genom insatser för att lösa upp problem på de platser som har högst spridningspåverkande effekt. Störst potential finns på stambanorna samt kring storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö. SJ ser helst att fokus finns på driftsplatser, del av sträckor såväl som på stråk. Banans tillgänglighet påverkas starkt av hastighetsnedsättningar. SJ vill se en skärpning av hantering av oplanerade hastighetsnedsättningar samt att riskhanterade banarbeten håller överenskomna tidplaner.

Fordonens tillgänglighet och tillförlitlighet har också betydande påverkan på säkerhet, regularitet och punktlighet. SJ jobbar både med att förbättra statusen på de egna fordonen och genom TTT identifiera behov att förbättra järnvägsbranschens totala fordonsflotta. Detta är ett angeläget arbete. SJ anser att incitamenten att lyfta statusen på sin fordonsflotta nu är svaga och behöver stärkas.

Vikten av att skydda anläggningen från obehörigt spårbeträde är central både ut ett säkerhets-, arbetsmiljö- och punktlighetsperspektiv. Trafikverket bör ha ett uttalat ansvar för att minska obehörigt spårbeträddande likväl som för antalet döda i järnvägen. Investeringar för att förhindra obehöriga i spår och olyckor bör utökas drastiskt då det finns en enorm samhällsekonomisk potential inom detta område.

Trafikverket behöver anta ett helhetsperspektiv och arbeta med förbättringar i hela transportsystemet. Möjligheten att kombinera olika transportslag behöver förenklas och säkras. Det ska vara enkelt att ta cykel, buss eller bil till tåget. Hela resan skall vara säker och punktlig. För att åstadkomma detta behöver insatser samordnas mellan de olika trafikslagen. Exempelvis måste stängsling av vägar göras på ett sätt som inte medför att viltet tvingas tvingas upp på järnvägen.

När det väl inträffar en störning ska resenärerna känna trygghet med den information som ges och omhändertagandet i det störda läget. SJ ser gärna en större satsning i aktivt lärande i form av rotorsaksanalyser och branschgemensamma utbildningsinsatser för att förhindra att processavvikelse upprepas. Det är önskvärt att Trafikverket styr och följer upp processleveranser snarare än enskilda verksamhetsområden för snabbare och mer effektivt förbättringsarbete.

⁵ Punktlighetsåtgärder 2018-2020, TTT Infrastruktur, 2017-04-19, Joakim Olsson, cUHK

Punktlighet är en förutsättning för högre kapacitetsutnyttjande. SJ förordar starkt att kompetens och monetära resurser för utveckling av båda dessa områden samlas i redan befintliga forum (JBS/TTT) och inte skapa parallella verksamheter.

4.5 Balans mellan vidmakthållande åtgärder och utveckling/nyinvestering

De fyra principerna i kapitel 3 ovan bör ligga till grund för åtgärdsplaner och resurstilldelning. Då medlen för järnvägssystemet är begränsade anser SJ att det måste ske en avvägd prioritering mellan åtgärder av befintliga brister och nyinvesteringar. SJ anser att underhåll aldrig får prioriteras bort. Samtidigt anser SJ att vi måste planera för framtiden för att möta befolkningstillväxten och förordar därför starkt en satsning på nya stambanor och kraftigt ökad kapacitet i de stora stråken.

Utöver de prioriterade områdena underhåll och satsning på nya stambanor anser SJ att de åtgärder som har störst potential att öka järnvägens andel av transportarbetet skall prioriteras. Att fokusera där resebehoven är som störst gynnar både landets tillväxt och realiseringen av klimatmålen.

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.

SJ välkomnar den nya planen som 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 2029. Därefter är konvertering av fordon inte längre begränsande för fortsatt införande. Eftersom åldrad markutrustning riskerar att orsaka trafikstörningar är det ytterst angeläget att Trafikverket kan hålla den föreslagna tidplanen, och efter 2029 kan Trafikverket även accelerera planen för förnyelse av signalanläggningen. En sådan acceleration skapar en robustare signalanläggning samt minskar den tid SJ och andra operatörer behöver hålla teknisk utrustning och kompetens för två signalsystem.

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

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.

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. På detta sätt skyddas de investeringar som görs i järnvägsföretagens ombordsystem.
- 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 Tåg företagen arbeta fram ibruktagningsmetoder som dels minimerar trafikpåverkan, dels kan fungera ur trafikerings- och trafiksäkerhetssynpunkt.

SJ vill vidare framhålla att det finns väsentliga trimningsåtgärder att göra 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

5.2 Införande av FRMCS

I remissunderlaget nämner Trafikverket planerna för att ersätta dagens GSM-R-system med ett nytt kommunikationssystem för järnvägen, FRMCS. SJ deltar, via Branschföreningen Tågoperatörerna, tillsammans med PTS och Trafikverket i arbetet med utformningen av FRMCS. SJ vill i det sammanhanget framhålla att parterna har gemensamma intressen och att samarbetet mellan de svenska aktörerna fungerar väl.

6 Nya stambanor

Södra och Västra stambanorna är i dag hårt trafikerade och har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande. För att kunna möta den kraftigt ökande efterfrågan på att resa med tåg och skapa förutsättningar för att öka andelen godstransporter på järnväg behöver snabbt ny kapacitet tillföras. För att ge en tydlig effekt handlar det inte om att bygga bort enskilda flaskhalsar utan det är två nya spår hela vägen mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö som behövs. Störst tillskott av kapacitet, störst positiv inverkan på hela järnvägssystemets punktlighet och lägst byggkostnad blir det om dessa två spår utformas som ett renodlat höghastighetssystem och endast används av höghastighetståg, medan nuvarande stambanor används av de långsammare regional- och godstågen.

För att få full effekt av de nya stambanorna behöver även kapaciteten närmast Stockholm, Göteborg och Malmö förstärkas. För att undvika besvärande flaskhalsar och att infarterna blir dimensionerande för hela systemet kommer höghastighetsbanorna att behöva förlängas så att de går hela vägen in till respektive centralstation. Speciellt bekymmersam riskerar den södra infarten till Stockholm annars att bli, där höghastighetsbanorna enligt nuvarande förslag skulle sluta hela 50 km söder om Stockholm Central. Det kommer snabbt att bli mycket trångt och kräva tuffa prioriteringar när den samlade trafiken på höghastighetsbanorna och nuvarande stambana skall samsas på endast två spår.

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

6.1 Syftet med de nya stambanorna

SJ sympatiserar med Trafikverkets syfte (sid 127) med de nya stambanorna och anser att det bäst uppnås genom att banorna renodlas för 320 km/h. De resandevolymer detta skulle resultera i möjliggör redan från systemets färdigställande en tidtabell med totalt upp till tio avgångar per timme från Stockholm till Göteborg och Malmö, och fyra avgångar per timme i vardera riktningen från Norrköping, Linköping och Jönköping. I praktiken får vi då ett pendeltågssystem som i 320 km/h har kapacitet nog att hantera både långväga arbetspendling och ändpunktsresandet. När det långväga resandet flyttar över till höghastighetsbanorna skapas rejält med utrymme på de befintliga stambanorna för godstrafiken och det kortväga regionala resandet att utvecklas.

SJ föreslår att Trafikverkets syfte kompletteras med ett miljömål, där den klimatsmarta, energi- och transporteffektiva järnvägen står för en större andel av transportarbetet, och ett övergripande nationellt ändamål om ökad ekonomisk tillväxt och stärkt internationell konkurrenskraft för hela landet. De kortare restider och den ökade kapaciteten höghastighetsbanorna medför kommer att resultera i att en stor del av södra Sverige kommer att växa samman till en arbetsmarknadsregion och att de överhettade storstadsregionerna avlastas när en större del av tillväxten kommer att ske utanför dessa.

6.2 Utbyggnadsstrategi och finansiering

Den nuvarande strategin och planen för byggandet av de nya stambanorna är djupt bekymmersam. SJ saknar ett tydligt systemperspektiv både i utformning och genomförande. Internationella erfarenheter visar tydligt att ett snabbt byggande och samtida öppnande av en hel ändpunktssträcka både ger lägst byggkostnader och ger störst och snabbast effektrealisering. Mot den bakgrunden är det anmärkningsvärt att den svenska planeringen innebär ett mycket utdraget etappvis genomförande av delsträckor med delvis olika standard. Detta riskerar att förfela syftet med de nya stambanorna och att järnvägen varken kan möta utvecklingen i efterfrågan eller spela någon betydande roll i omställningen till ett mer klimatsmart, energi- och transporteffektivt transportsystem.

Dagens stambanor är redan överbelastade och SCB:s prognos visar på en fortsatt hög befolkningstillväxt. Om järnvägen skall ha förutsättning att hantera det snabbt ökande transportbehovet måste ett stort kapacitetstillskott göras så snabbt som möjligt. SJ förordar därför att hela höghastighetssystemet byggs ut i ett svep, med målsättningen att hela systemet står färdigt för ett samtidigt öppnande senast 2035. Det är en ambitiös tidsplan men närliggande europeiska erfarenheter visar att den är fullt realistisk. Det förutsätter en separat fristående organisation med säkrad finansiering enligt förebild från byggandet av Öresundsbron, förändrade juridiska regelverk och effektivare tillståndsprocesser samt att den kraftigt tids- och kostnadsbesparande industrialiserade byggtekniken med brobanor används i största möjliga utsträckning.

Ett fokuserat genomförande medför att inga dyra interimslösningar behöver byggas samt att banorna med säkerhet kommer att användas för det de är avsedda för, det vill säga trafikering med äkta höghastighetståg. Det innebär också att det finns både kommersiella förutsättningar och kapacitet tillgänglig för att från och med dag etablera en mycket attraktiv tidtabell vilket kommer att medföra en snabb överflyttning av långväga resande från andra transportslag och därmed en kraftig positiv miljöeffekt.

SJ delar Trafikverkets uppfattning att ett genomförande inom den ordinarie anslagsfinansieringen är komplext. Det innebär dessutom ett ineffektivt användande av pengarna då det med nuvarande anslagsnivå kommer att ta mycket lång tid att bygga ut hela höghastighetssystemet. Det är därför avgörande att ytterligare finansiering kan tillföras utöver den nuvarande anslagsramen så att höghastighetsbanorna snabbt kan färdigställas. Med en sådan lösning frigörs även ytterligare resurser för den nödvändiga fortsatta upprustningen och utvecklingen av det nuvarande järnvägssystemet.

6.3 Utformning och byggteknik

Nyckeln till ett framgångsrikt trafiksystem är att det möter resenärens behov. Viktiga faktorer är då korta restider och hög tillgänglighet i form av centrala stationslägen och många avgångar att välja på.

SJ anser att det är mycket angeläget att inte tumma på restidsmålen två timmar Stockholm-Göteborg och två och en halv timme Stockholm-Malmö. Dessa restider förutsätter 320 km/h. Samstämmiga internationella erfarenheter visar att varje minuts förändring av restiden påverkar tågets konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag, inte minst flyget. Med de stipulerade restidsmålen kommer till exempel tre miljoner flygresor per år att flyttas till det klimatsmarta tåget. Om hastigheten sänks till 250 km/h blir det bara hälften.

För att attrahera både dem som reser mellan ändpunkterna och dem som reser eller pendlar till/från någon av de mellanliggande stationsorterna, kommer tidtabellen på samma sätt som idag att behöva innehålla en kombination av direkttåg och tåg som gör några stopp längs vägen. Med ett sådant uppbygg, saxad stoppbild för de tåg som inte går direkt och de resandevolymer som blir aktuella med bibehållna restidsmål, kommer det att behövas upp till tio avgångar per timme från Stockholm och bli fyra avgångar per timme i båda riktningarna från Norrköping, Linköping och Jönköping. Med en sådan frekvens kommer all långväga pendling att kunna ske i 320 km/h. Om alla tåg håller samma hastighet kan fler tåg få plats (kapaciteten ökar), blir punktligheten bättre och blir det enklare att skapa en bra tidtabell, än om man blandar tåg med olika hastigheter.

För effektivast möjliga trafikering och utnyttjande av de nya stambanorna är det angeläget att ett systemperspektiv även genomsyrar deras utformning betydligt mer än vad som hittills varit fallet. Lägst byggkostnad, högst total kapacitet och bäst punktlighet i hela järnvägssystemet uppnås om snabba och långsamma tåg separeras och de nya stambanorna renodlas för endast de snabbaste tågen och befintliga banor som Västra stambanan, Södra stambanan och Nyköpingsbanan används till kortare pendling och godstransporter.

Ostlänkens nuvarande utformning är en rest från nittioalet när en ny regionalbana började planeras. Enligt Trafikverket är det i sig ett argument för att begränsa hastigheten till 250 km/h. Det är därför hög tid att Ostlänkens utformning anpassas så att den blir en integrerad del i det höghastighetssystem som nu skall byggas. Sloandet av de mindre stationerna öppnar inte bara för högre hastigheter så att de övergripande restidsmålen kan nås. Det innebär även både lägre byggkostnader och att linjedragningen kan anpassas så att känsliga naturområden kan undvikas.

SJ förordar att de nya stambanorna byggs med fixerade spår då det både innebär en lägre livscykelkostnad för anläggningen och behov av betydligt kortare tid i spåret för underhåll. Om man väljer ballasterade spår kommer tiden i spåret som krävs för underhåll att öka betydligt. Periodvis kommer inte de planerade nattliga underhållsfönstren att räcka till, med stora störningar i trafiken som följd. SJ ifrågasätter starkt valet av en lösning som medvetet ökar både de framtida kostnaderna och störningarna.

Under 2021 presenterade både Skanska⁷ och Trafikverket⁸ väl genomarbetade koncept för industriellt byggande med landbroar anpassade för svenska förhållanden. Inget av dem verkar dock ha fått något märkbart genomslag i planeringen av de nya stambanorna. Detta är förvånande då dessa internationellt väl etablerade och beprövade tekniker medför flera fördelar som avsevärt kortare byggtid, lägre byggkostnader och en säkrare anläggning vilket medför en högre punktlighet. Dessutom är konstruktionerna redan från början anpassade för att möjliggöra högre hastigheter i framtiden.

⁷ [Rapport om höghastighetståg på brobanor | skanska.se](#)

⁸ Rambro – ett koncept för industriellt byggd landbro, Trafikverket, TRV 2021/122214

6.4 Kostnadsreducerande åtgärder

SJ välkomnar att Trafikverket studerar olika sätt att reducera investeringskostnaderna. Vi uppskattar de förslag som avser effektivare masshantering, effektivare beslutsprocesser och möjlighet att ställa krav på fordonsegenskaper. Övriga föreslagna åtgärder har tyvärr det gemensamt att de påtagligt kommer att påverka anläggningens prestanda och attraktivitet för resenärerna. Externa stationslägen, sänkta hastigheter, sänkta punktlighetskrav och teknikval som medför störningar som följd av ökat underhållsbehov får alla kraftigt negativa konsekvenser som dessutom motverkar syftet med investeringen. De betydligt högre underhållskostnaderna begränsar också utrymmet för framtida utveckling.

Ett annat sätt att sänka byggkostnaderna än det Trafikverket föreslår är att renodla höghastighetsbanornas utformning för 320 km/h. När alla tåg går lika snabbt får man också ut mest kapacitet och får bäst punktlighet. Om banorna byggs endast för den högsta europeiska ban- och fordonsklassen skulle det möjliggöra betydligt mindre tunneldiametrar, att banorna kan dimensioneras för en något lägre axellast och med brantare backar. I ett renodlat 320-system blir det än mer logiskt att inte inkludera några av de nu föreslagna mindre stationsorterna. Utöver de relativt kostbara stationerna kan även banans dragning anpassas så att känsliga naturområden, till exempel Tullgarnsdalens Natura 2000-område, kan undvikas och därmed förknippade kostsamma lösningar. Kostnaden för ett renodlat 320-alternativ har inte utretts ännu. SJ förordar att det görs skyndsamt för att tydliggöra vilka alternativ som föreligger och deras respektive konsekvenser.

Vi efterlyser också en utredning av vad en konsekvent tillämpning av byggande med landbroar, där så är möjligt, skulle innebära för byggtid och kostnader. I rapporten⁹ där Trafikverkets eget koncept för landbroar presenteras indikeras en avsevärt lägre kostnad än vid byggnation med konventionell teknik.

6.5 Framtidssäkring

Järnvägstekniken utvecklas ständigt. Decennium för decennium har hastigheterna på världens höghastighetsbanor successivt ökat. Från ursprungligen 200 km/h 1964 till idag vanligen 320 km/h och som mest 360–380 km/h. Det är därför klokt att i ett nytt system som kommer att ha över 100 års livslängd så långt det är möjligt redan nu anpassa bangeometrin så att högre hastigheter är möjliga än de vi planerar att köra när banorna öppnar. I exempelvis Storbritannien utformar man sina nya höghastighetsbanor för 400 km/h, även om man initialt avser att ”endast” köra i 360 km/h.

Internationella erfarenheter visar att nackdelarna med ballasterade spår ökar snabbt när man passerar 300 km/h (tid och kostnad för underhåll). Med fixerade spår och en anpassad bangeometri har man byggt in möjligheten att öka hastigheten när tekniken mognat ytterligare om några decennier.

6.6 Depåer och verkstäder i ett höghastighetssystem

Det är väsentligt att det i nära anslutning till ändpunkterna tillförs depåkapacitet med verkstäder, uppställningsspår mm. Detta behöver finnas på plats när höghastighetsbanorna öppnar. I ett scenario med snabbast möjliga utbyggnadstakt behöver detta arbete sannolikt påbörjas under planperioden.

7 Vidmakthållande (underhåll och reinvestering)

SJ har tidigare i dokumentet (avsnitt 3.4) översiktligt kommenterat inriktningen och omfattningen av åtgärder för järnvägsanläggningens vidmakthållande och vill i detta avsnitt ytterligare utveckla våra synpunkter.

⁹ Rambro – ett koncept för industriellt byggd landbro, Trafikverket, TRV 2021/122214

På endast fyra stråk (Malmbanan, Godsstråket Luleå-Hallsberg, Västra Stambanan och Södra Stambanan) kan större delen av det eftersläpande underhållet åtgärdas. Det är välbehövligt, men ändå i ett större sammanhang bekymmersamt eftersom stora delar av huvudjärnvägsnätet inte får någon minskning av eftersläpet och dagens bristande robusthet inte avhjälpas.

Nivån på underhåll/reinvesteringar på alla bandelstyper måste läggas så att den banstandard som linjen är utformad för kan säkerställas och att punktligheten varaktigt hamnar på 95%.

Underhållet på bandelar typ 1-3 måste förstärkas till en sådan nivå att alla i järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) utpekade risker undanröjs och att bandelarna snarast återfår den standard som de är byggda för fullt ut

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.

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.

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 regionaltågstrafik och betydande godstrafik.

Bandelen Borås-Göteborg behöver också säkras funktionellt och avseende robusthet så att omledningar kan ske på ett effektivt och robust sätt när Västra Stambanan Herrljunga-Göteborg är avstängd för arbeten eller akuta störningar. Samtliga fordon med normal axellast måste kunna framföras utan hastighetsrestriktioner.

8 Stråkvis genomgång av investeringar

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.

8.1 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.

8.1.1 Stockholmsområdet. Sträckorna Stockholm-Uppsala/Bålsta/Järna

8.1.1.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Inga kompletterande synpunkter.

8.1.1.2 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 måste utbyggnaden till fyrspar fortsätta från Kallhäll mot Bålsta.

8.1.2 Göteborgsområdet. Sträckorna Göteborg-Alingsås/Kungsbacka/Älvängen/Stenungssund

8.1.2.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Kontaktledningsbytet Alingsås-Olskroken är mycket välkommet. Arbetena måste utföras med partiell enkelspårsdrift och båda spåren behöver vara tillgängliga under de trafiktäta timmarna. SJ:s bedömning är att enkelspårsdrift endast är möjligt nattetid och helger enligt de metoder som tillämpats på senaste tiden.

8.1.2.2 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 enkelspåret Göteborg-Borås uppfyller långt ifrån den underliggande efterfrågan. 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 stambanan mot Borås byggs är det viktigt att bygga så att flaskhalsar inte uppkommer kring Göteborg C och i dess närområde.

Dessutom finns risker för bristande kapacitet för uppställning i Göteborgsområdet både före och efter Västlänken är färdigställd till följd av den kontinuerligt ökande tågtrafiken.

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 fyrsparutbyggnad 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. För att fjärrtågen skall kunna köra om pendeltågen utan att systemen stör varandra behövs sannolikt cirka 15 km fyrspar.
- 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 huvudspår till förbigångsspår eller partiellt fyrspar. Ett alternativ är att fyrspar anläggs från Västlänkens anslutning i Almedal till en punkt omedelbart söder om plattformarna i Mölndals nedre så att fjärrtåg/godståg och pendeltåg kan separeras förbi uppehållet i Mdn
- Göteborg-Borås: Bandelen behöver säkras funktionellt och avseende robusthet så att omländningar kan ske på ett effektivt och robust sätt.
- Göteborg-Stenungsund bristande kapacitet utifrån den regionala målbilden för tågtrafiken.
- Göteborg-Älvängen

8.1.3 Malmöområdet. Sträckan Lund-Malmö-Peberholm

8.1.3.1 Trimmingsåtgärder och reinvesteringar

Inga kompletterande synpunkter.

8.1.3.2 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 finns med i planen. Genom dessa åtgärder elimineras flera flaskhalsar runt Malmö på landdelen av förbindelsen.

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.

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

8.2.1 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 enkelspårsdrift och båda spåren behöver vara tillgängliga under de trafiktäta timmarna. SJs bedömning är att enkelspårsdrift endast är möjlig nattetid och helger 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

8.2.2 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 kapacitetsförstärkning 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.

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

8.3.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Stråket har fått hastighetsstandarden återställd till normal nivå och det är viktigt att denna standard kan säkras och bibehållas. Kontaktledningsbytet Katrineholm-Mjölby och Älmhult-Hässleholm är mycket välkommet. Arbetena måste utföras med partiell enkelspårsdrift och båda spåren behöver vara tillgängliga under de trafiktäta timmarna. SJs bedömning är att enkelspårsdrift endast är möjlig nattetid och helger 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

8.3.2 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 plan och utformas för hastigheter upp till 320 km/h. Den nationella planen anvisar finansiella medel för ett nytt dubbelspår Hässleholm-Lund som finansieras till drygt 50% under planperioden. 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.

Till skillnad mot Västra Stambanan där ett flertal nya förbigångsspår planeras finns inga sådana åtgärder på Södra stambanan i planen trots att kapacitetsbristen är minst lika besvärande (i synnerhet på sträckan Linköping-Hässleholm) och stråket behöver tillföras förteckningen över utpekade brister. SJs uppfattning är att det skyndsamt behöver utredas var lämpliga spår kan anläggas. Vi förordar en inriktning enligt nedan:

- 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.

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

8.4.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Spårbytet Laxå-Kil säkerställer bibehållen funktionalitet och robusthet och det är avgörande för en acceptabel kvalitet längs linjen. Linjen behöver i sin helhet Laxå-Charlottenberg tillhöra bandelstyp 2 och linjens normala standard måste återställas och bibehållas.

8.4.2 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 mycket välkomna. 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 ev 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 enkelspårerna har begränsad kapacitet och störningar ger stora konsekvenser för många trafiksystem.
- Planskild anslutning av Värmlandsbanan till Västra Stambanan öster om Laxå. Nuvarande förgrening i plan med låga hastigheter är omodern och kapacitetssvag eftersom tåg till Värmlandsbanan måste korsa huvudspåret för tågen i motsatt riktning, d.v.s. varje passage kräver ca 5 minuters lucka på uppspåret 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.

8.5 Ostkustbanan-Ådalsbanan-Botniabanen-Norrbotniabanen, stråket Stockholm-Luleå

8.5.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Inga kompletterande synpunkter.

8.5.2 Investeringar

Stråket Stockholm-Luleå har en betydande tillväxtpotential när hela sträckan är utbyggd till en modern dubbelspårig järnväg. För att uppnå största möjliga nyttor för de investerade pengarna måste utbyggnaderna ske söderifrån där volymerna är störst och för att inte skapa flaskhalsar under arbetet. SJ förordar därför att utbyggnaden av Norrbotniabanen inte påbörjas under planperioden och att en utbyggnad till dubbelspår hela vägen Gävle-Sundsvall ges högsta prioritet och tidigareläggs så att hela sträckan färdigställs under planperioden. Den föreslagna utbyggnadsordningen med första etapper Sundsvall-Dingersjö och Gävle-Kringlan är helt rätt och bör följas av etapper i direkt anslutning till Dingersjö och Kringlan.

Dubbelspåret Gävle-Sundsvall bör utformas för 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.

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

8.6.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Inga kompletterande synpunkter.

8.6.2 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. De återstående enkelspårerna Varberg-Hamra och Ängelholm-Helsingborg utgör dock besvärliga flaskhalsar som begränsar trafik-utbudet och är extra störningskänsliga. Därför är det mycket glädjande att dubbelspårsutbyggnaderna Varberg-Hamra och Ängelholm-Maria färdigställs tidigt i planperioden. 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 gbg/Ramlösa och linjen däremellan är i nuläget kraftigt underdimensionerade och antalet korsande tåg rörelser i Helsingborg gbg 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.

8.7 Mäljarbanan, stråket Stockholm-Västerås-Örebro-Hallsberg

8.7.1 Trimmingsåtgärder och reinvesteringar

Inga kompletterande synpunkter.

8.7.2 Investeringar

Mäljarbanan 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 operativt och inom planperioden kommer kapaciteten att avsevärt förbättras. Avsnittet Duvbo-Huvudsta förbi Sundbyberg förskjuts med 4-5 år och det är 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.

Enkelspårsavsnitten Kolbäck-Hovsta är långa och sätter ett kapacitetstak för trafiken till och från Örebro från både Mäljarbanan och Svealandsbanan. Redan i nuläget tvingas vi omlada 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:

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

8.8 Dalabanen, stråket (Stockholm-)Uppsala-Falun/Mora

8.8.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Dalabanen 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. Etappindelningen av de återstående avsnitten för spårbytet och arbetena med kapacitetshöjningen under åren 2024-26 måste ske på ett sådant sätt att fjärrtågen kan omledas med rimliga restidsförlängningar.

8.8.2 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 timmestrafik med en restid på 57-58 minuter Sala-Borlänge för att ett effektivt trafiksystem skall kunna skapas. Nya mötesstationer i Heby och på sträckan Hedemora-Snickarbo är också viktiga åtgärder för att möjliggöra effektivisering. För att säkra framkomligheten för alla trafikslag och robustheten vid en utbyggnad av persontrafik behöver nya mötesstationer anläggas på sträckorna Mora-Rättvik, Snickarbo-Avesta Krylbo 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 regionalstågtrafiken samt skapa robusthet vid störningar på Dalabanen behövs på sikt dubbelspår på delen närmast (5-10 km) Uppsala C.

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

8.9.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Kust-till-kust-banan utgör en viktig tvärlänk genom mellersta Götaland. Linjens funktionalitet måste säkerställas och eftersläpande underhåll utföras.

- Almedal-Borås: Rusta upp linjens lastprofil till normal standard så att t ex SJs fordon typ X40 kan framföras på linjen

8.9.2 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.

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

8.10.1 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.

8.10.2 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 fjärtrafik 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 1 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 åtminstone klarar ca 365 meter långa tåg (modernt lok + 13 st ”80-talsvagnar”)
- 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.

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

8.11.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Inga kompletterande synpunkter.

8.11.2 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. Ombyggnaden av Älvängen med en bättre lösning för de vändande pendeltågen är mycket välkommen.

- 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.

8.12 Svealandsbanan, stråket Södertälje-Eskilstuna-Valskog

8.12.1 Trimningsåtgärder och reinvesteringar

Inga kompletterande synpunkter.

8.12.2 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.
- 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.

* * *

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 den växande befolkningen medför, och på ett påtagligt sätt bidra till såväl ett transport- och energi-effektivare samhälle som realiseringen av Sveriges ambitiösa klimatmål för transportsektorn. 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

SJ AB sammanställning av angelägna trimningsåtgärder, reinvesteringar och investeringar som inte finns med 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 mötespåret 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
11. Godsstråket genom Bergslagen Dubbelspår Hallsberg-Degerön

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

1. Västra Stambanan: Fyrspår Olskroken-Partille inkl planskild anslutning till Sävenäs rbg
2. Ostkustbanan: Dubbelspår Gävle-Kringlan och Sundsvall-Dingersjö
3. Värmlandsbanan: Dubbelspår Stenåsen-Kil
4. Värmlandsbanan: Ny planskild avgrening för Värmlandsbanan från VSB (öster om Laxå-Porla)
5. Västkustbanan: Fyrspår Almedal-Mölnåls Nedre och kompletterad anslutning till depån i Pilekrogen

6. Västkustbanan: Förbigångsspår Landskrona uppspår
7. Västkustbanan: Sth 250 km/t Kungsbacka-Helsingborg
8. Mäljarbanan: Dubbelspår Arboga-Ökna
9. Mäljarbanan: 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

3. Tillkommande angelägna objekt som behöver påbörjas under planperioden och färdigställas senast 2037 (i prioritetsordning)

1. Västra Stambanan: Flemingsberg – Gerstabergr 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 Gerstabergr-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. Norrbotniabanan: Bygg banan i sin helhet Umeå-Luleå och säkerställ kapaciteten genom dubbelspår
8. Mäljarbanan: Dubbelspår Kolbäck-Valskog och Alväng-Hovsta
9. Dalabanan: Dubbelspår Uppsala C-ca 10 km västerut
10. Öresund: Ny fast järnvägsförbindelse SE-DK