



Datum: 2024-04-15

Er beteckning: LI2023/03919

Vår beteckning: SJCM-2024-0002-018

Vår kontakt: Pär Helgesson

Mottagare:

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar avseende Trafikverkets Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering för perioden 2026–2037

SJ AB (SJ) vill lämna synpunkter i rubricerade ärende. I detta dokument fokuserar vi på ett urval prioriterade frågor som fokuserar på järnvägsinfrastrukturen. Vi hänvisar även till Tågföretagens gemensamma remissvar, som vi står bakom.

Sammanfattning

Inriktningsunderlaget svarar på regeringens uppdrag att utifrån ett antal förutsättningar beskriva vad man kan åstadkomma med en viss summa pengar. Den större och viktigare frågan, vilka insatser som behövs för att skapa det integrerade, sömlösa och välfungerande transportsystem som är en av grundförutsättningarna för Sveriges framtida ekonomiska tillväxt och välstånd, svarar det dessvärre inte på.

Både EU och Sveriges regioner har visioner och långsiktiga mål för hur transportsystemet skall utvecklas. Det är en stor brist att motsvarande saknas på nationell nivå. Utan sådana mål riskerar transportsystemets utveckling att bli ett lapptäcke som inte hänger ihop och avkastningen på de resurser som satsas blir begränsad. Som inspiration har Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS) nyligen tagit fram ett exempel på hur en sådan [vision](#) kan se ut.

Med detta sagt är det mycket glädjande att långtidsprognosen visar att efterfrågan på resande och transporter på järnväg fortsätter att öka mest av alla transportslag. Utgångsläget för att möta denna efterfrågan är dock mycket problematiskt. Järnvägssystemet nyttjas redan hårdare än vad som är hållbart i förhållande både till anläggningens status och vad som är försvarbart för att kunna leverera en robust och punktlig tjänst. Kapacitetstaket är passerat för betydande delar av systemet och underhållsskulden fortsätter att öka snabbt.

SJ delar uppfattningen att ökat järnvägsunderhåll är nödvändigt. Det är orimligt att underhållsskulden har tillåtits nå en nu kritiskt hög nivå – och fortsätter att öka. Vi är dock mycket bekymrade över den låga ambitionsnivån. För järnväg föreslås på de två högsta budgetnivåerna en reduktion av underhållsskulden med blygsamma 14%. Detta kan jämföras med 54 respektive 100% för väg. En kraftigt ökad användning av moderna maskiner och fokus på snabbt genomförande med minimal påverkan på resenärerna är nödvändig. SJ efterlyser ett tydligt mål och en plan för att återställa funktionaliteten i anläggningen och för upprampning av kapaciteten att genomföra underhållsåtgärder och reinvesteringar.

Satsningen på underhåll kan inte ske på bekostnad av nödvändiga investeringar i ny kapacitet. Om järnvägen skall kunna möta den tydliga efterfrågeökningen krävs det mer än enstaka punktsatser för att bygga bort några flaskhalsar. Rejält med ny kapacitet behöver tillföras för att lyfta upp järnvägssystemet till nästa steg på kapacitetstrappan. Detta gäller i ännu högre utsträckning om man

konkret vill skapa en klimatsmartare transportsektor genom att styra om en större andel av trafikarbetet till järnväg för att utnyttja dess överlägsna energieffektivitet och låga utsläpp.

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

Trafikverket visar tydligt att de angivna ramarna inte kommer att räcka till både underhåll och nödvändiga kapacitetsinvesteringar. Den outtalade slutsatsen är att ramen måste utökas, alternativt annan finansiering tillföras. Resultatet av närmare femtio år med en internationellt sett låg investeringsnivå i landets transportinfrastruktur är att vi nu står inför ett ackumulerat upprustnings- och investeringsbehov, som under en period gör det nödvändigt att tydligt öka nivån från nuvarande cirka en procent av BNP. Detta behöver kombineras med en förenklad och effektivare tillståndprocess, en mer industrialiserad byggprocess och att stora projekt genomförs i separata organisationer.

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

Andra viktiga utgångspunkter är stråkperspektivet och att fokusera på att snabbt fullfölja och göra färdigt påbörjade insatser i ett stråk innan man påbörjar arbetet med nästa.

Introduktion

Ökade person- och godstransporter på järnväg spelar en central roll för att skapa samhällsekonomiskt effektiva transporter och för att nå de svenska klimatmålen. Järnvägen utvecklar samhället och gör samhället tillgängligt. När människors möjligheter att resa snabbt och effektivt med tåg förbättras ökar deras möjligheter att ta arbete på annan ort än bostadsorten. Regioner förstoras, ekonomisk tillväxt stimuleras och välbefinnande lyfts för både den enskilde, det lokala och regionala samhället och landet som helhet. En viktig poäng är att detta gynnar alla – även de människor och företag som inte nyttjar järnvägen för egen del.

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

- Sätt resenären i fokus och skapa en tillförlitlig järnväg
- Prioritera klimatmålen inom transportsektorn
- Satsa resurser samlat och där de ger mest nytta – i stråk där många färdas och där kapacitet eller redundans saknas
- Återställ och upprätthåll funktionalitet på prioriterade banor

System- och stråkperspektiv

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

SJ anser det viktigt att både helhets- och stråkperspektivet utgör grunden för arbetet med den kommande nationella planen. Nuvarande ordning är att behov och åtgärder beskrivs och organiseras

enligt Trafikverkets regionindelning. Då ett stråk ofta går genom flera regioner försvårar detta kraftigt möjligheten att få en överblick över det samlade behovet, föreslagna åtgärder och den nytta dessa kommer att resultera i för stråket som helhet. I stället borde arbetet med den kommande planen organiseras och genomföras utifrån stråk.

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

En vision och målbild som vägledning för en reformerad planprocess

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

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

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

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

Vikten av snabba fokuserade insatser och av att göra färdigt

Ett stråks totala kapacitet bestäms av dess svagaste delsträcka. När man nått en banas kapacitetstak är det angeläget att åtgärda detta genom ändamålsenliga investeringar så att trafiken kan fortsätta att utvecklas i takt med resenärers och kunders efterfrågan till gagn för samhället. När detta görs är det väsentligt att fokusera resurserna på att åtgärda hela bristen på så kort tid som möjligt. För detta behövs en sammanhängande tidssatt finansierad genomförandeplan. Om en sådan saknas är det stor risk att arbetet delas upp i en mängd fristående mindre beståndsdelar och drar ut på tiden. Ett avskräckande exempel är dubbelspårsutbyggnaden på Västkustbanan som pågått sedan 1980-talet och ännu inte har någon tidssatt sluttidpunkt. Då det inte är förrän den sista lilla delsträckan färdigställt som man till fullo kan utnyttja alla de tidigare färdigställda sträckorna innebär detta arbetssätt också att det kommer att ha dröjt i storleksordningen ett halvt århundrade innan man får full avkastning på den först investerade kronan.

Detta synsätt behöver vara vägledande vid alla kommande stora investeringar.

Övergripande prioritering

Enlig SJs uppfattning utgörs ryggraden i det befintliga svenska järnvägsnätet av Södra och Västra stambanorna, tätt följda av Ostkustbanan, Väst kustbanan, Mälardalenbanan plus Örebro-Hallsberg samt Värmlandsbanan (och på norsk sida vidare till Oslo). Vid underhåll och utveckling av det befintliga nätet bör de två första ha prio ett, de två följande prio två och de sista tre banorna prio tre. I det något längre perspektivet har två nya spår hela vägen Stockholm – Göteborg/Malmö högsta prio. Mer om detta på sida 5.

Underhållsskulden

Trots alla goda intentioner fortsätter underhållsskulden att öka. Detta är alarmerande. Det är också anmärkningsvärt att underhållsskulden för järnväg både är större och ökar snabbare än underhållsskulden för väg.

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

Det är mycket angeläget att vända utvecklingen och börja arbeta ner underhållsskulden. SJ välkomnar inriktningsunderlagets tydlighet om detta och att man exempelvis lyfter fram att en satsning på underhåll har hög samhällsekonomisk lönsamhet och i förlängningen medför lägre underhållskostnader. Vi är dock kritiska till den låga ambitionsnivån. 12 miljarders reduktion i båda de högsta budgetalternativen motsvarar låga 14 procent av den totala underhållsskulden. Jämfört med vägsidans ambitionsnivå på 54 respektive 100 procents reduktion i samma alternativ är det orimligt lågt.

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

I inriktningsunderlaget beskrivs svårigheten att få arbetstider i spåret som den enskilt största begränsande faktorn för ett effektivt underhåll av befintlig järnvägsinfrastruktur. SJ delar inte denna uppfattning. Processen att tilldela banarbetstid är tämligen noggrant reglerad och ställer höga krav på parterna när det gäller planering och effektivitet, men om arbetena anmäls på utsatt tid kan Trafikverket relativt fritt välja de tider och sträckor som behöver tas i anspråk.

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

Viktigt att prioritera de stora kapacitetsbristerna och bygga i rätt ordning

Järnvägen har på flera sträckor redan passerat kapacitetstaket. Detta gäller i hela landet men i södra Sverige blir läget snabbt värre då befolkningsökningen är större där. Det hårda trafiktrycket i kombination med en sliten anläggning har även negativ påverkan på punktligheten. För att kunna möta

den snabbt ökande efterfrågan på klimatsmarta resor och transporter med järnväg som prognoserna visar på måste kapaciteten snabbt byggas ut.

Den föreslagna investeringsnivån i inriktningsunderlaget är utan tvekan otillräcklig. En kraftig ökning av både investeringsnivå och genomförandetakt är absolut nödvändig.

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

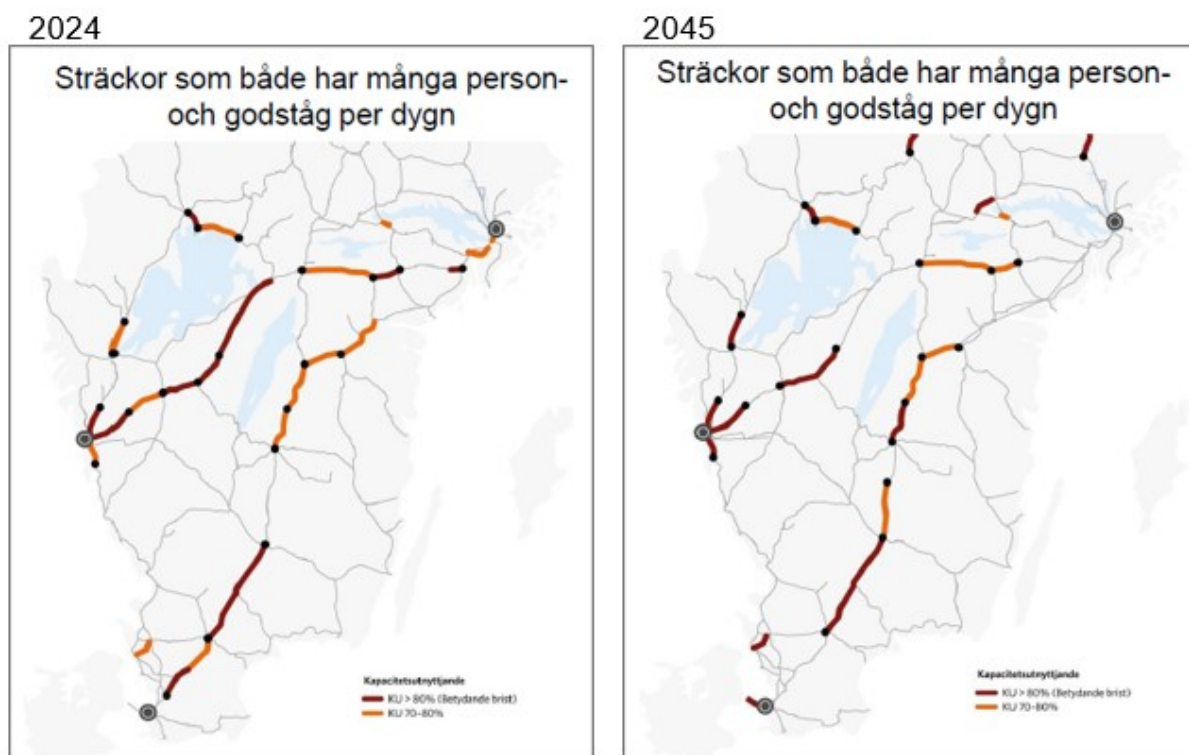


Bild 1: Kapacitetsbrister på högt trafikerade sträckor 2024 och 2045. Källa. Kapacitetsanalys södra Sveriges järnvägssystem (Trafikverket 2024)

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

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

I det korta perspektivet är det nödvändigt att under den kommande planperioden genomföra ytterligare kapacitetsinvesteringar på både Västra och Södra stambanorna. Konkreta exempel på sådana är förlängning av Västlänken till Mölndal/Partille, planskild korsning för godståg till och från Sävenäs rangerbangård, fyrspar Göteborg-Alingsås och ett antal nya förbigångsspar längs Södra stambanan på sträckan Mjölby-Hässleholm. En av de mest betydande flaskhalsarna i järnvägssystemet är den södra in-/utfarten till Stockholm. Den kortsiktiga åtgärden är att uppgradera signalsystemet Järna-Flen så att antalet tåg kan öka från nuvarande 12 till minst 15 per timme. Samtidigt måste planeringen för två nya spar Järna-Flemingsberg dras igång och arbetet inkluderas i den kommande planen.

En annan betydande flaskhals finns mellan Gävle och Sundsvall. Den påbörjade dubbelsparsutbyggnaden behöver forceras. För att få ett sammanhängande och kapacitetsmässigt harmoniserat system behöver den dessutom avslutas i sin helhet innan ytterligare investeringar görs norr om Sundsvall.

Även Öresundsbron närmar sig sitt kapacitetstak. SJ ser en utveckling med en kraftig ökning av både långväga och regionala persontåg över bron. När dessutom den fasta Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar mot slutet av tjugotalet kommer efterfrågetrycket på fler person- och, inte minst, godståg att öka kraftigt. För att möta detta behövs en ny fast Öresundsförbindelse för både person- och godståg.

Innan ny kapacitet för fler avgångar tillförts kan i viss utsträckning längre tåg köras. Denna möjlighet begränsas nu av brist på långa plattformsspar, framför allt på Göteborgs centralstation, men även i viss mån på Stockholm C och några större stationer längs Södra stambanan.

Differentierade banavgifter

I inriktningsunderlaget för Trafikverket ett resonemang om behovet av att differentiera banavgifter efter banan kapacitetsutnyttjande, som ett sätt att hantera en del av de problem som finns med kapacitetsbrist. Tåglägen skulle med andra ord vara dyrare att nyttja på sträckor och tider då det råder kapacitetsbrist, och omvänt billigare på mindre belastade sträckor och tider. Även om SJ i grunden ser positivt på differentierade banavgifter anser vi att det är ytterst tveksamt om denna typ av differentiering kan få önskad effekt.

Kommersiellt drivna operatörer av till exempel fjärtrafik för persontrafik eller godstrafik skulle kunna påverkas om en differentiering av banavgifter utifrån kapacitetsutnyttjande blir påtaglig, men med hänsyn till slutkundernas behov och önskemål finns det ofta få alternativ till de tider eller sträckor som söks. En betydande del av den kapacitetsbrist som finns i järnvägsnätet orsakas dessutom av den omfattande regionalt upphandlade persontrafiken. Där finns sällan en villighet att ändra vare sig tid eller sträcka. Dessutom är operatörerna av denna, delvis skattefinansierade, trafik närmast okänsliga för prishöjningar på tåglägen. Det finns med andra ord en grundläggande asymmetri mellan de sökande som gör att differentierade styrmedel av denna typ inte får avsedd effekt. Vad som däremot skulle kunna få större effekt vore en kapacitetstilldelning som prioriterar tåg med många resenärer framför tåg med få resenärer. Det är välkänt att många regionalt upphandlade persontåg går med svag beläggning, ibland även på sträckor med ett högt kapacitetsutnyttjande.

Kortare restider och strategi för hastighetshöjning

Det finns ett tydligt fastställt samband mellan restid och andel resenärer som väljer tåg framför andra transportslag. Kortare restider är angeläget både för att öka resandet med det mest klimatsmarta och energieffektiva transportslaget, och för att sprida den ekonomiska tillväxten genom att möjliggöra effektiv pendling på längre sträckor på en för resenären acceptabel tid. SJ håller det därför för självklart att man vid större nyinvesteringar bygger för minst 250 km/h.

Faktum är att sedan nittiotalet är i stort sett alla nybyggda sträckor till stor del utformade och förberedda för 250 km/h. Det som återstår att göra handlar i flera fall om uppdatering eller byte av

signalsystemet och mindre anpassningar. Nu är det hög tid att börja tillvarata och kapitalisera på dessa mångåriga investeringar genom att ta fram en tydlig strategi och plan för en uppgradering till 250 km/h på lämpliga sträckor. Först ut i en sådan plan bör Västkustbanan och Botniabanan ligga.

SJ förbereder sig för en hastighetshöjning genom att investera i nya tåg för 250 km/h. De kommer att börja tas i trafik mot slutet av 2026. Till dess skulle vi gärna se att de första banorna är uppgraderade.

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

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

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

Trafikprognoserna och de samhällsekonomiska kalkylerna måste bli bättre

Trafikverket har själva visat hur långtidsprognoserna konsekvent i flera decennier kraftigt underskattat trafikutvecklingen på järnväg och överskattat den för andra trafikslag. Detta har medfört en ogynnsam fördelning av investeringsmedel till järnvägens nackdel. Det har även medfört att de samhällsekonomiska kalkylerna för enskilda projekt ser sämre ut än vad som senare visat sig i efterkalkylerna. Detta gäller inte minst de större projekten. Det sammantagna resultatet är decennier av underinvesteringar som medfört ett överbelastat och slitet järnvägssystem som på flera ställen slagit i kapacitetstaket.

Det är ytterst angeläget att prognosmodellerna utvecklas så att de mycket bättre både fångar utvecklingen av den underliggande efterfrågan på järnvägens tjänster och beskriver effekten av enskilda investeringar – i synnerhet de stora transformativa investeringarna där helt nya förmågor tillförs i transportsystemet.

Det är även ytterst angeläget att den samhällsekonomiska kalkylmodellen utvecklas så att den bättre fångar den verkliga nyttan av en investering. Som beskrivits av inte minst KTH har dagens modell stora brister och premierar även stora flöden på korta sträckor före mindre flöden på längre sträckor, vilket tenderar att missgynna investeringar i järnväg i förhållande till väg. Kalkylmodellen har i praktiken under lång tid fungerat som ett styrmedel där inte minst stora väginvesteringar premierats. Exempelvis är det svärbegripligt att restidsförkortningar i kollektivtrafik värderas lägre än för bilresor. Detta är ohållbart om transportsektorn skall kunna ställas om snabbt och bidra till att Sverige når sina ambitiösa klimatmål. Vi kan inte ha prognos- och kalkylmodeller som så tydligt undervärderar effekten och nyttan av investeringar i det mest energi-, yt- och climateffektiva transportslaget.

Uppställningsspår och övriga sidosystem

Bangårdar med uppställningsspår och verkstäder är viktiga integrerade delar i en robust och välfungerande järnvägsanläggning och en förutsättning för en kapacitetseffektiv användning av huvudspåren. Det är angeläget att ytor och kapacitet för uppställningsspår, depåer, verkstäder mm utvecklas i takt med trafikökningen och de större förändringar som är kända, till exempel de stora trafikökningar som öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att medföra.

SJs erfarenhet är att det redan i nuläget råder akut brist på uppställningsspår i Stockholm, tydlig brist i Göteborg och ett ansträngt läge i Malmö. Till detta kommer att flera operatörer beställt fler fordon som kommer att levereras de närmaste åren. Här krävs insatser tidigt i planperioden. Etableringen av skötselspår på Tomtebodas bangård och kapacitetsförstärkningar på norra sidan av Stockholm är ytterst angelägna för att möta volymtillväxten. På lite längre sikt behövs en modern uppställnings- och depåanläggning nära Malmö C.

Det är angeläget att detta perspektiv och dessa behov inkluderas i ett tidigt skede i planeringen. Likaså behöver resurser avsättas så att erforderliga åtgärder kan vidtas för att kapaciteten skall finnas på plats i tid.

Tyvärr behandlas detta område relativt sparsamt i inriktningsunderlaget. Ordet ”uppställningsspår” används bara en gång i dokumentet, men glädjande nog i ett sammanhang där Trafikverket pekar på behovet att öka sitt åtagande och i större utsträckning erbjuda tjänster som järnvägsföretagen efterfrågar, om än med tillägget att avgifterna för dessa tjänster kan behöva öka under planperioden. Det är mycket angeläget att en rejäl analys görs och att en robust plan för utveckling av bangårdar och sidosystem integreras i den kommande nationella planen. Likaså behöver behovet av samordning med andra infrastrukturförvaltare inom järnvägssektorn behandlas mer utförligt.

ERTMS-införandet

Planerna för införandet av ERTMS har förändrats och senarelagts många gånger med betydande konsekvenser för fordonsägarna som följd. Tidigare utlovade medel har plötsligt reducerats kraftigt, vilket i praktiken omöjliggör uppfyllandet av Sveriges åtaganden på EU-nivå. SJ upprepar att nu behöver ett långsiktigt stabilt beslut fattas. Införandet av ERTMS innebär också att åldrade ställverk och kommunikationssystem byts ut. Dessa utbyten är nödvändiga oavsett om ERTMS installeras eller inte. Då Trafikverkets plan innebär att dessa utbyten görs samtidigt med införandet av ERTMS är det angeläget att ERTMS rullas ut så snabbt som möjligt. För att få bästa nytta bör planen synkroniseras med planen för uppgradering av banor till 250 km/h. Först ut bör således Västkustbanan vara. Trafikverket måste också upprätta planer och reservdelsförsörjning för åldrade ställverk i väntan på att utbyte görs. Större haverier i befintliga skulle bli förödande för kapaciteten på svenska järnväg.