

Stockholm 29 januari 2021

Infrastrukturdepartement  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
diarienummer I2020/02739

MTR Nordic AB

Handläggare:  
Gerasimos Loutos  
[gerasimos.loutos@mtr.se](mailto:gerasimos.loutos@mtr.se)

**Remissvar avseende:** Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037

MTR som viktig aktör inom den svenska järnvägen vill ta möjligheten att lämna remissvar på Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037. MTR är medlem i Tåg företagen och har även medverkat i och står bakom de synpunkter som lämnats i det gemensamma remissvaret från Tåg företagen. MTR vill utöver det komplettera kring möjligheten till höjd hastighet på dagens befintliga järnvägsnät.

### **250 km/tim på befintliga banor**

Trafikverkets inriktningsunderlag beskriver potentialen till möjliggörande av hastigheten 250 km/tim på befintliga banor med blandad trafik, på sträckorna Oslo–Göteborg–Malmö, Stockholm–Sundsvall–Skellefteå och Stockholm–Örebro, givet de utbyggnader som görs i gällande plan 2018–2029. Som underlag finns Trafikverkets huvudrapport *250 Km/tim med blandad trafik*, 2020:090, daterad 2020-03-25.

MTR Nordic AB ser väldigt positivt på att Trafikverket utreder förutsättningarna för högre hastigheter på det svenska järnvägsnätet, i väntan på att beslut kan fattas om byggande av nya stambanor och att de kan färdigställas, men även som en fristående fråga. Detta stödjer Sveriges transport- och miljöpolitiska mål, som syftar till ökad andel kollektivtrafik och minskning av utsläpp, och tillgodoser resenärernas stora intresse för ett tidseffektivt och hållbart resande.

Restiden är en av de faktorer som värderas högst, tillsammans med turtäthet, pålitlighet och enkelhet, i resenärernas färdmedelsval. Den senaste ökningen av den högsta tillåtna hastigheten på det svenska järnvägsnätet skedde under 90-talet, när delar av nätet uppgraderades till 200 km/tim. Många länder har redan investerat för att möjliggöra högre hastigheter än 200 km/tim.

Efterfrågan på långväga tågresor har ökat kraftigt under de senaste åren. Bakom den positiva utvecklingen ligger bland annat resenärers miljömässiga värderingar och det ökade utbudet och konkurrerande priser tack vare introduktionen av nya aktörer på den svenska järnvägsmarknaden. MTR är säkra på att en höjning av hastigheter till över 200 km/tim skulle bidra till ett mer attraktivt kollektivtrafiksystem i Sverige. MTR:s uppfattning är att förutsättningarna för hastighetsökningar bör utredas bredare än vad som är nuvarande underlag för kommande nationell infrastrukturplan.

**Ytterligare delar av järnvägsnätet, t.ex. Södra stambanan och Västra stambanan bör ingå i en helhetsanalys**

I rapporten *250 Km/tim med blandad trafik* (2020:090) har Trafikverket utrett en höjning av maxhastigheten till 250 km/tim på delar av Sveriges befintliga järnvägsnät. I utredningen ingick delsträckor av Västkustbanan, Norge/Vänerbanan, Mäljarbanan, Ostkustbanan och Sundsvall-Skellefteå, givet de utbyggnader som görs i gällande plan 2018–2029. Viktiga delar av det svenska järnvägsnätet analyserades inte i utredningen. Södra och Västra stambanorna, som är ryggraden i Sveriges transportsystem, exkluderades med hänvisning till de kostsamma markförstärkningar och stora störningar för trafiken som skulle krävas under byggtiden för höjd hastighet till 250 km/tim.

Vi tror dock att det kan finnas möjlighet till att höja hastigheten över 200 km/tim, på fler delar av Sveriges järnvägsnät, till exempel delar av Södra och Västra stambanorna, utan, eller med mindre kostsamma, markförstärkningar. För att möjliggöra detta kan det då för vissa av delarna handla om en hastighet som är högre än 200 km/tim, men lägre än de 250 km/tim Trafikverket har utrett. En höjd hastighet kan dock ge ökat underhållsbehov, och vissa mindre uppgraderingar kan behövas, och andra förutsättningar i form av nya signalsystemet ERTMS måste finnas på plats. Det kan också handla om att endast vissa fordonstyper tillåts för högre hastigheter, eller en begränsad volym tåg, för att underhållskostnaderna inte ska öka för mycket. Om det finns sådana möjligheter till höjd hastighet till över 200 km/tim, bör de kunna uppvisa liknande lönsamhet som de satsningar Trafikverket inkluderar i rapporten *250 Km/tim med blandad trafik* (2020:090), där varje satsad krona ger fyra tillbaka – en mycket god lönsamhet. Att kunna använda högre hastigheter på befintliga stambanor har en stor nytta även om nya stambanor beslutas och byggs klara i en relativt snar framtid. Detta eftersom högre hastigheter på dagens stambanor kan användas både av snabbare regional trafik, och snabbare långväga trafik. Långväga trafik kommer troligen finnas kvar på dagens stambanor även om nya byggs, då de nya stambanorna delvis planeras för att angöra andra städer än dagens befintliga banor.

Vi ser därför att Trafikverket som underlag till kommande nationell plan för transportsystemet bör utreda om det finns någon eller några möjliga sträckor, längs banor som inte ingår i nuvarande underlag, exempelvis Södra och Västra stambanorna, där en hastighetshöjning till mer än 200 km/tim är en samhällsekonomiskt lönsam åtgärd. Vi bistår gärna Trafikverket i en kommande dialog eller utredning.

Med vänlig hälsning,

Mark Jensen  
VD MTR Nordic AB