




## 1 Storstadsregionerna

Infrastrukturen kräver fortsatta satsningar. Det krävs satsningar för att vi ska kunna stimulera fram fortsatt och hållbar tillväxt. Det är vad vi självklart ser på den tillväxande plussidan.

Men det finns lika mycket att hämta, om inte mer på minussidan. Varje år summerar vi 10-tusentals förseningstimmar och de kostar enorma belopp. Trafikstörningar kostar i reda pengar som hugger rakt i resultaträkningen. Men det är inte nog. Förseningar har även indirekta kostnader för samhället.

För SJs del så vet vi mycket väl var vi har dessa kostnader. Vi följer våra tåg från start till mål och ska vi vara mycket konkreta så har vi våra största utmaningar i våra storstadsregioner. Ser vi exempelvis på sträckan Göteborg-Kalmar så har vi extremt låg punktlighet ut från Göteborg. Men när vi når Kalmar så är punktligheten god igen. Och likadant omvänt. Samma mönster har vi mellan Malmö-Stockholm och Malmö-Göteborg och Göteborg-Stockholm.

Infrastrukturbristerna har vi i våra tillväxande storstadsregioner. Varje krona som investeras i regionerna kring våra storstäder har tveklöst störst utväxling i dessa kluster av hög arbetspendling.

### 1.1 Trafikverket och förra infrastrukturplanen har rätt inriktning men än så länge är åtgärderna inte tillräckliga:

Idag har vi en situation på Västra Stambanan där vi redan har nått kapacitetstaket på sträckorna Flemingsberg-Järna och Göteborg-Alingsås. SJ vill betona vikten av 4-spår på Grödingebanan. Annars flyttas bara flaskhalsen, i och med Citybanans öppnande från Stockholm ström till Flemingsberg-Järna.

Kapacitetsläget är också akut på bland annat Södra stambanan och Ostkustbanan. Vi ser gärna tidigareläggningar och forceringar av planerade kapacitetsinvesteringar.

Kapacitetsutvecklingen på banorna i storstadstriangeln måste helt enkelt anpassas till den förväntade befolkningsökningen samt det svenska affärspendlandet som annars riskerar att pressas ut till andra trafikslag, inte minst flyget.


## 2 Kunderna framför kostnader

Något SJ vill understryka är också kraven på planering som minimerar kundpåverkan. Det får inte bli sämre innan det blir bättre. Vi ser att resenärer och kunder inte kommer att acceptera det. Allt underhåll måste planeras och genomföras så att det minimerar kundpåverkan. Och ibland innebär det att man måste ha en högre kostnad för det.

- Vi önskar att Trafikverket ökar framförhållningen samt tar med tågoperatörerna tidigare i processen. Detta för att vi tidigare och tillsammans ska kunna ta hänsyn till:
  - Konsekvenserna för resenärerna
  - Konsekvenserna för godstransportköparna, och inte minst
  - Konsekvenserna för samhälle och samhällsekonomi

## 3 Önskvärda prioriteringar

### 3.1 Västra stambanan

- Det är en brist att det saknas kapacitetshöjande åtgärder på sträckorna Göteborg-Alingsås och Flemingsberg-Järna, två av järnvägsnätets högst belastade sträckor där det redan i dag råder kapacitetsbrist.
- SJ är positivt till satsningen på en inledande del av Götalandsbanan genom sträckningen Göteborg-Landvetter-Borås, som finns med i 55-miljarderspaketet.
- Järnvägsinfrastrukturen i Västsverige är eftersatt och Götalandsbanan Göteborg-Landvetter-Borås) är lika motiverad som den nyligen färdigställda banan Göteborg Trollhättan. Det är emellertid bekymmersamt att den framtida höghastighetstrafiken Stockholm-Göteborg ska behöva trängas med pendeltåg och flygpendlare på sträckan närmast Göteborg på samma sätt som mellan Alingsås och Göteborg i dag. Det är oroande att fjärrtågtrafiken inte får prioritet.
  - En sträckning som går längs med den befintliga Västra stambanan, istället för att gå via Landvetter, är en bättre och mer kostnadseffektiv lösning, den förstärker då befintlig infrastruktur.

### 3.2 Södra stambanan

- Det är positivt att södra stambanan förstärks med 4-spår mellan Malmö-Lund. Först Flackarp-Arlöv, och sedan Flackarp-Högevall.
  - Det är emellertid en allvarlig brist att det inte planeras för 4-spår hela vägen till Hässleholm.
- I dag ser vi hot mot fjärrtågtrafiken i stort och därmed en risk för ökad resenärsflykt till såväl flyget som till bilen. En utveckling som motverkar möjligheten att nå de svenska klimatmålen. Det regionala opinionsmässiga och därmed det politiska trycket gör att lokala och regionala tåg tar över kapacitet.

#### 3.2.1 Pågatåg Nordost

- Under projektnamnet Pågatåg Nordost byggs i dag sexton nya pendeltågsstationer varav fem direkt på Södra stambanans huvudspår. Det är stationerna Vislanda, Diö, Killeberg, Hästveda och Ballingslöv som är nya stopp på sträckan Alvesta-Hässleholm.


- Det resulterar i färre tågkanaler att köra fjärrtåg i och det ökar restiderna eftersom de långsamgående pendeltågen bromsar upp all annan trafik.
- Pågående ombyggnader för regionaltrafiken i södra och övriga Sverige föregås av ökad spårkapacitet, för att säkerställa att både regional och snabbtågstrafik ges kapacitet i systemet.

### 3.3 Ostkustbanan

- Några planer för dubbelspår på Ostkustbanan, Gävle-Sundsvall, finns inte med i planen.
- SJ bedömer att det blir minst sagt svårt att plocka hem vinsterna av de investeringar som är gjorda i Ådalsbanan och Botniabanan utan dubbelspår. Ostkustbanan var en flaskhals redan innan Ådalsbanan och Botniabanan började trafikeras hela vägen till Umeå. Dubbelspår handlar inte bara om mer kapacitet utan även om kortare restider längs stråket Stockholm-Umeå.

### 3.4 Ostlänken

- Beslut om att Ostlänken som en etapp i en framtida Götalandsbana ska byggas är kanske det viktigaste för persontrafiken i Sverige på många decennier.
  - Samtidigt har vi understrukit vikten av 4-spår på Grödingebanan (Flemingsberg-Järna) vilket saknas i Trafikverkets plan.
  - Om det inte finns någon ambition om en byggstart av 4-spår så innebär det även att den flaskhals som byggs bort i och med Citybanan i Stockholm uppstår i ny skepnad mellan Flemingsberg-Järna

#### 3.4.1 Uppsala-Gävle

- Det är positivt med 4 kilometer dubbelspår Skutskär-Furuviik. Det ökar flexibilitet och robusthet. Oron nu handlar om att sträckan glider betänkligt i tiden. Det går inte att understryka vikten av ett snabbt färdigställande.
  - Linjen får sedan den kompletta dubbelspårstatus som krävs för en punktlig och rationell trafik.

#### 3.4.2 Uppsala-Stockholm

- Det planeras inte för 4-spår vid norra anslutningen från Arlanda mot Uppsala. Med tanke på den ökade trafiken behövs det förstärkning för att kunna upprätthålla acceptabel robusthet på sträckan.

### 3.5 Mälarbanan

- Fyrspåret Kallhäll-Barkarby är en angelägen och välkommen investering men för att möjliggöra fler och snabbare regionalstågsförbindelser måste etappen Huvudsta-Barkarby genomföras snarast möjligt.

### 3.6 Värmlandsbanan

- Det vore bra om det kan planeras för dubbelspår hela sträckan Kil-Kristinehamn. Emellertid kommer planerade mötesspår Laxå-Kil i en första etapp och sedan Kil-Arvika att förbättra situationen något.


## 4 Nya stambanor (höghastighet)

Beslut är fattat om att Sverige ska bygga höghastighetsjärnvägar från Stockholm till Göteborg och från Stockholm till Malmö och regeringen har utsett en grupp förhandlare – ”Sverigeförhandlingen” – som har i uppdrag att möjliggöra ett snabbt genomförande.

Höghastighetssystemets förutsättning att bli något riktigt positivt med kraftigt ökat tågresa i Sverige förutsätter helhetsgrepp och tydlig gemensam målbild som delas av alla intressenter och aktörer. Det krävs även att ett antal viktiga förutsättningar är på plats. Till att börja med är vi positiva till hela höghastighetsatsningen och tänker att den är ett bra steg i att sänka Co2 utsläppen för persontransporter. Samtidigt är vi oroliga för att satsningen riskerar att inte att få det genomslag som den borde om inte allt görs rätt.

- Nödvändiga förutsättningarna som vi ser redan nu är följande:
  - Restid för ändpunktsresande måste med nödvändighet bli 2 timmar och 2,5 timmar för Stockholm-Göteborg respektive Stockholm Malmö.
  - Robusthet är alltid svårt, men inte desto mindre viktigt. Ett fullödigt rörtroende för höghastighetståget är helt avgörande om det ska bli den succé vi vill.
  - De kommersiella förutsättningarna måste finnas och vara rimliga och realistiska.
  - Den mellanperiod som blir mellan byggandet av Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö måste minimeras för att kalkylerna för de stora investeringar som görs, inte minst i fordon, ska hålla. Etableringsfasen för den eller de operatörer som ska trafikera banan kommer ha tillräckliga ansträngningar än att också vänta för länge på båda banornas öppnande.

Vad gäller restiden så utgår vi ifrån att banan som planerat byggs för 320 km/h. Men inte bara hastigheten är viktig på denna bana. Banan måste i så hög grad som möjligt anslutas till destinationerna. I dag är vi oroliga för att den sista biten av sträckan planeras att tågen ska företa på den konventionella järnvägsbanan, och det är just i dessa slutändar vi har dagens allvarligaste flaskhalsar. Om snabbtåget och banan robusthet därmed brister kan vi få svårt med höghastighetssystemets trovärdighet. Finns det möjlighet att prioritera annorlunda för att kunna bygga höghastighetsbana närmare Stockholm, exempelvis, är en fråga vi ställer.

En annan aspekt som finns på robustheten är hur den svenska infrastrukturhållaren – Trafikverket – väljer att trafikera de nya banorna. Ett scenario är att infrastrukturägaren väljer att minimera kapaciteten för höghastighetståg med ändpunkttrafik för att ge maximalt utrymme för regionaltrafik. Regionaltrafiken är naturligtvis viktig, men med höghastighetsbanan så frigörs det utrymme på den befintliga konventionella stambanan. Vår entydiga bedömning är att om det inte blir tillräckligt med tåglägen för ändpunkttrafiken kommer reandevolymer inte att öka i tillräcklig grad för att kunna kommersiellt finansiera exempelvis de fordonsinvesteringar som krävs.

Kanske är ändå frågan om den framtida banans robusthet viktigast. Sträckning och bankvalitet är bara första steget mot ett fungerande höghastighetssystem. Robustheten är dock avgörande för att resenärerna ska våga välja tåget. Med robusthet menas punktlighet,




återställningsförmåga och längd på förseningar. Alla tre dimensioner – påverkas av hur trafikeringen planeras och av prioritering under drift.

Internationella exempel visar att fungerande höghastighetssystem kräver hög punktlighet. Den svenska infrastrukturägaren har ett mål att själva höghastighetsbanan ska ha en punktlighet på 95 %. Det är bra. 95 % punktlighet är en tillräckligt hög nivå, men punktligheten måste gälla hela höghastighetssystemet, det vill säga hela vägen in till respektive Stockholm, Göteborg, Malmö – det är detta som är relevant för resenärerna.

Så som höghastighetssystemet planeras i dag går höghastighetsbanorna ihop med befintlig stambana på väg in mot både Stockholm, Göteborg och Malmö. Vi kommer alltså att ha ett höghastighetssystem med ”blandad bana”. Och, banorna i dag har – och kommer att ha – ett väldigt högt kapacitetsutnyttjande. För att klara 95 % punktlighet för höghastighetstrafiken krävs prioritering under drift som skapar rätt förutsättningar. Givet att vi ändå är tidigt i processen – finns det anledning att se på hela sträckningen för att se om det går att göra något ytterligare?

En annan utmaning är vilken typ av trafik som ska köra på banan, det vill säga vilken hastighet tågen ska ha. Internationell erfarenhet visar att system med enbart höghastighetståg har hög punktlighet och system med blandad trafik har avsevärt sämre punktlighet. Det finns ett par länder i Europa som är mindre bra modell och föredöme. I de länder där punktligheten är under 80 %, vilket är lägre än våra fjärrtåg idag, beror på att man kör blandad trafik på banorna. Att köra tåg som går 250 och 320 km/h på samma bana är sannolikt görligt, men ner till 200 blir det för stor hastighetsskillnad vilket påverkar robustheten.