

## Ett högkapacitetsnät för järnvägen

Sverige har idag ett av Europas hårdast belastade järnvägssystem som – något förenklat – ser likadant ut som för 50 år sedan. Ökad kapacitet i form av nya stambanor mellan Sveriges tre största städer och en uppgradering av betydelsefulla stråk – även i närtid – i hela landet är därmed avgörande för Sveriges framtida transportinfrastruktur. Landet växer så det knakar och industrin investerar vilket genererar ett ökat resande och mer godstransporter.

I stället för att satsa på kapacitetshöjande åtgärder i form av nya stambanor har regeringen valt att prioritera den växande underhållsskulden på väg och järnväg. Att eliminera infrastrukturens skulden är en nödvändig men inte tillräcklig förutsättning för en ändamålsenlig transportinfrastruktur. Ny kapacitet behöver också tillföras i det svenska järnvägssystemet för att kunna möta industrins och resenärernas behov. Den 23 december 2022 beslutade regeringen att lämna uppdrag till Trafikverket att med omedelbar verkan avbryta planeringen för utbyggnaden av nya stambanor mellan Linköping – Borås/Hässleholm via Jönköping. Sträckan Hässleholm – Lund pausas i nuvarande form för ett omtag och samtidigt lämnade regeringen uppdrag till Trafikverket att fram till 30 september 2023 pausa arbetet i projektet Göteborg – Borås i avvaktan på regeringens beslut om fortsatt planering av sträckan. Trafikverket ska därutöver identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder avseende genomförandet av projektet Ostlänken mellan Järna och Linköping.

Tågföretagen har tagit ställning till den ändrade riktningen som regeringen har lyft fram gällande utbyggnaden av nya stambanor samt de uppdrag som har lämnats till Trafikverket. Med anledning av detta har Tågföretagen tillsammans med våra medlemmar, tagit fasta på ett antal utgångspunkter gällande de rådande kapacitetsbehoven på den svenska järnvägen.

### Ökad överflyttning från väg till järnväg ställer krav på mera kapacitet

Vi ser idag en trend mot ökad överflyttning av godstransporter från väg till järnväg samtidigt som allt fler resenärer väljer tåget som transportsätt. Järnvägen, som ryggraden i Sveriges transportinfrastruktur, är avgörande för transportsektorns minskade energiförbrukning och klimatomställning. Industriebloomen i norra Sverige och stora infrastrukturens satsningar som Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland, är andra faktorer som ställer allt större krav på kapaciteteten i det svenska järnvägssystemet.

Järnvägens attraktivitet behöver också upprätthållas och stärkas. Utbyggnad och ny kapacitet är därmed en viktig del i arbetet till förbättrad punktlighet, för att skapa kortare restider och effektivare underhållsarbete. För att möta framtidens behov är det nödvändigt att både hantera underhållsskulden och det växande kapacitetsbehovet. Sverige måste kunna göra både och.

### Underhållsskulden och ökat kapacitetsbehov

Tågföretagen anser att järnvägens underhållsskuld och kapacitetsbehov behöver hanteras parallellt där kompromisser och samverkan mellan järnvägsbranschen, politiken och övriga näringslivet är avgörande för effektiv och fruktsam utveckling. Ny kapacitet i ansträngda stråk bidrar till robusthet och redundans som i sin tur leder till bättre punktlighet, underlättar omledning och effektiviserar underhållsarbetet.

Främst anser Tågföretagen att utbyggnaden av kapacitetshöjande åtgärder behöver effektiviseras. Genomförandetiden av viktiga järnvägssatsningar är i dagsläget alldeles för lång och därmed även kostnadsdrivande. Med kortare byggtider kan behov och utmaningar mötas på ett effektivare sätt samtidigt som risken för oförutsedda kostnader minskar. Tågföretagen rekommenderar därför att nya byggmetoder, exempelvis i form av landbroar, bör betraktas som ett realistiskt alternativ för kommande nybyggnation. Kritik har riktats mot den visuella störning som landbroar skulle kunna innebära. Det finns dock många goda exempel på landbroar i Sverige som i praktiken motsäger

detta. Enligt Tågforetagens formenande ar de barriereffekter som uppstar nar vagar och jarnvagar byggs med befintliga byggmetoder ett storre problem, och medfor en mycket omfattande flyttning av massor. Ny teknik medfor ny kunskap som genererar kostnadseffektiva och kapacitetshojande atgarder.

Med systematisk utbyggnad av ny kapacitet oppnas aven mojligheten att separera snabba och langsamma tag. Exempelvis skulle pendel-, regional- och godstrafik kunna framforas pa befintliga banor, medan den snabbare storregionala och langdistanstrafiken skulle kunna framforas pa de nya banorna – ett hogkapacitetsnat. Pa detta vis utokas kapaciteten och forbattras punktligheten samtidigt som utrymmet for underhallarbete utvidgas. Darigenom gynnas ocksa godstrafikens framkomlighet.

Behovet av nya stambanor handlar i forsta hand om okad kapacitet pa den svenska jarnvagen. Hogre hastigheter pa jarnvagen ar fortsatt onskvarda, men ar inte det enda argumentet till varfor nya stambanor ska byggas.

***Mot denna bakgrund lyfter Tågforetagen foljande fokusomraden:***

- **Infrastrukturpolitiken måste sträcka sig över flera mandatperioder och partigränser.**  
Beslut om infrastruktur bör hanteras på samma sätt som andra långsiktiga beslut, till exempel inriktning på och utbyggnad av svenskt försvar, utformningen av pensionssystemet och de svenska klimat- och miljömålen.
- **Ostlänken, Göteborg – Borås samt Lund – Hässleholm.**  
Dessa sträckor bör byggas för ökad kapacitet och för högre hastigheter. Sträckorna bör också utformas så att de kan utgöra en del av ett slutligt helhetssystem, om beslut att knyta ihop olika delar skulle fattas vid ett senare tillfälle.
- **Godstrafik dygnet runt.**  
Mojligheten att framfora godståg dygnet runt bör beaktas när det finns infrastrukturella förutsättningar för detta. I detta avseende är det avgörande att titta på framkomligheten samt högre hastigheter för godståg. Transporteffektivitet och intermodala lösningar bör genomsyra godstransportssystemet där rätt trafikslag används vid rätt tillfälle och i samverkan och där jarnvagen får stå för de långväga godstransporterna. Väl fungerande godstransporter och logistik är avgörande för svensk export och import.
- **Konkurrenskraftiga restider för storregionala tåg och fjärrtåg.**  
Genomsnittshastigheten för de olika tågslagen varierar kraftigt till följd av vikt, längd och antalet uppehåll. För att transporttider för gods och restider för de kunder som åker längre sträckor skall vara konkurrenskraftiga behöver stambanorna ges högre kapacitet för att möjliggöra en separering där godståg och pendeltåg med homogen medelhastighet trafikerar två spår och där snabbare tåg kan trafikera två spår.
- **Alternativa finansieringsmöjligheter för utbyggnad av järnvägssystemet.**  
Finansiering utanför nationell plan kan vara gynnsamt för att få fart på och fokuserat kunna bygga ut nya sträckningar samtidigt som andra satsningar, t.ex. underhåll, inte hämmas av finansieringen av nya projekt.
- **Nya bansträckningar bör i möjligaste mån byggas separerat från befintliga banor.**  
Med tanke på den långa byggtiden med tillhörande störningar för befintlig trafik bör de nya spåren anläggas på ett sådant avstånd att den befintliga trafiken kan bedrivas utan kapacitetsbegränsningar.