



Trafikverket
Infrastrukturminister Tomas Eneroth

Yttrande om Regeringsuppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg – underlag inför hearing november 2020 (TRV 2020/85985)

I juni 2020 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att utreda nya stambanor utifrån en kostnadsram på 205 mdkr, uppdraget ska slutredovisas 28 februari 2021. Den 2 november bjöd Trafikverket in regioner och kommuner i södra Sverige till hearingar med syftet att delge kunskap om utredningsuppdraget samt att ge möjlighet att framföra synpunkter. Som underlag till hearingen presenterade Trafikverket ett PM "Regeringsuppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg – underlag inför hearingar november 2020, TRV 2020/85985". Trafikverket gav vid hearingen möjlighet att inkomma med skriftliga yttranden till den 30 november, vilket Regionsamverkan Sydsverige härmed gör.

Övergripande synpunkter

Regionsamverkan Sydsverige är positiva till byggandet av nya stambanor och delar målbilden att dessa ska kunna förverkligas så snabbt som möjligt. Vi ser behov och nytta av att en ny stambana byggs, då dagens höga belastning på järnvägsnätet resulterat i kapacitetsbrist och hög sårbarhet, och att utbyggnaden finansieras utanför ramarna för den nationella planen. För att projektet ska nå sin fulla potential är det viktigt att projektets ändamål ligger fast över tiden. Nya stambanor ska planeras som ett sammanhållet system – det är viktigt att hela systemet utformas på ett likartat sätt och att alla etapper färdigställs snarast möjligt.

Ur ett sydsvenskt perspektiv anser vi att det alternativ som arbetades fram och överenskoms inom ramen för Sverigeförhandlingen det som ger störst nytta och fortsatt gäller. De utredningsalternativ som tagits fram inom detta regeringsuppdrag anser vi ger färre positiva samhällseffekter och är avsteg från ingångna avtal, vilket måste belysas i slutredovisningen av uppdraget.

Regionsamverkan Sydsverige anser inte att vägen till att minska investeringskostnaderna är besparingar genom ändrad systemutformning och då på bekostnad av uteblivna samhällsnyttor och ökade framtida underhållskostnader. Kostnadsfrågan borde i stället adresseras genom nytänkande och innovationer inom konstruktion och byggande av de nya banorna.

Systemutformning

Samtliga tre utredningsalternativ värnar möjligheten till ändpunktsresande inom systemet. För resande mellan de olika stationsorterna däremellan innebär samtliga utredningsalternativ olika grader av hinder utifrån ett resenärsperspektiv jämfört med Sverigeförhandlingen och jämförelsealternativet (JA). Regionsamverkan Sydsverige vill se att en ny stambana på ett tydligare sätt kan bidra till ett sammanknutet Sverige och ge nytta till hela Sverige.



Även om det givna uppdraget till Trafikverket handlar om att beskriva ett system utifrån en kostnadsram på 205 Mdkr är det viktigt att beskriva merkostnader i andra delar av systemet för olika utredningsalternativ och inte bara kostnaden för de nya stambanorna. Det förstärks ytterligare genom förslagen att lägga stationerna i externa lägen utanför respektive ort, vilket innebär att stora kostnader vältras över till kommuner och regioner. Framförallt då ett stort behov av ny infrastruktur uppstår, vilket inte har belysts i Trafikverkets utredningsalternativ.

En utbyggnad av nya stambanor som inte medger någon regional tågtrafik på banan och därmed inte någon kapacitetsökning för annat än den långväga höghastighetstågstrafiken kan inte Regionsamverkan Sydsverige ställa sig bakom. Nya stambanor måste medge trafik med regionaltåg för att uppnå den effekt som eftersträvas i systemet och möta den resandeutveckling som förväntas. Utan regional tågtrafik på de nya stambanorna uppnås varken mål om utvidgade funktionella arbetsmarknadsregioner eller målet att minska CO₂ utsläppen genom att få upp mer gods på järnväg. Det innebär även att ytterligare investeringar i befintlig Södra stambana behöver göras för att möjliggöra trafik med snabba storregionala tåg, regionala tåg samt lokala pendeltåg och tillkommande godstrafik.

Stationslägen

Nya stationer ska planeras utifrån ett samhällsbyggnadsperspektiv – stationernas planering ska möjliggöra ett ökat byggande och stimulera till utveckling, inte planeras där det är järnvägstekniskt enklast och billigast. Centrala stationslägen ger förutsättningar för en bra koppling mellan region- och lokaltågstrafik till den nationella trafiken på nya stambanan. Detta stärker förutsättningarna till stadsutveckling runt stationerna samt att dessa utvecklas som knutpunkter och kollektivtrafiknoder i systemet. Centrala stationslägen stödjer regional utveckling (stadsutveckling, arbetsmarknadsförstoring, bostadsbyggande, jämställdhet och så vidare) och skapar förutsättningar för ett sammanhållet trafiksystem och ett hållbart resande. Centrala stationslägen är en grund för ökat kollektivtrafikresande och en förutsättning för att uppnå dessa mål.

Med perifera och externa stationslägen går dagens centrala stationslägen samlade funktion som knutpunkter mellan nationell, regional och lokal trafik förlorade. De är ytterst viktiga bytes- och målpunkter för buss, lokal- och regiontågstrafiken och skapa regional och lokal tillgänglighet. Effekterna för de regionalt resande ur ett "hela resan perspektiv" är tungt vägande för regiontågens trafikeringsupplägg. Ur trafikeringsperspektiv så ger perifera och externa stationslägen inte förutsättningar för ett sammanhållet tågssystem och ett hållbart resande.

Stationer i perifera/externa lägen vältras över kostnader inom nationella planen i form av åtgärder på bibanor för att få till funktionella trafikupplägg för att mata den nationella trafiken, och till kommuner och regioner för infrastruktur och matningstrafik. Besparingar i investeringskostnader för att bygga externa stationslägen äts upp av andra offentliga utgifter som krävs för att bygga nya kollektivtrafiklösningar och vägar för att koppla ihop och säkra tillgängligheten till tågtrafiksystemet.

Trafikering

I utredningar om nya stambanor har förutsättningarna varit att dessa ska trafikeras med höghastighetståg och snabba regionaltåg. För Sydsveriges del handlar det om trafikering av banorna med nästa generations Öresundståg, en nyanskaffning av tågfordon på över 10 mdkr som ska trafikera järnvägssystemet i 30 år framöver. För att kunna göra stora investeringar i nya tågfordon behöver förutsättningarna för att få trafikera banorna vara förutsägbara och långsiktiga. I pågående strategiska utredningar som ska ligga till grund för framtida nyanskaffning av fordon för regiontågstrafik har bland annat kostnad och tekniska krav analyserats. Dessa visar på stora skillnader mellan fordon för hastighet 250 och 200 km/t. Skillnaderna ligger i såväl kostnader som resenärskapacitet och fordonskonfiguration. En slutsats som dragits är att anskaffning av tågfordon med hastighet 250 km/t inte bedöms vara klart motiverat utifrån de marginella nyttor som en högre hastighet på en liten del av järnvägssystemet ger.

Regionsamverkan Sydsverige ser det därmed som angeläget att Trafikverket utreder konsekvenserna av samtrafikering mellan höghastighetståg och regionalståg i 200 km/h, för att kunna svara på om dessa kommer att tillåtas trafikera delsträckor på den nya stambanan.

Slutord

Som utgångspunkt för planering och utbyggnad av nya stambanor anser vi att:

- de nya stambanorna byggs ut så snabbt som möjligt då de stora nyttorna erhålls först när hela systemet är i funktion.
- utbyggnaden av nya stambanor finansieras utanför ramarna för den nationella planen och påbörjas utifrån storstäderna, där kapacitetsbristerna är störst redan idag.
- de nya stambanornas utbyggnad sker samtidigt med förbättringar av de anslutande banorna för att öka nationell och regional tillgänglighet inom en större geografi.
- de behöver angöra centralt i orter för att få till ett sammanhållet trafiksystem samt bidra till regional utveckling.
- de nya stambanorna ska långsiktigt och förutsägbart kunna trafikeras med snabba regionalståg.

Vi är många, såväl offentliga som privata aktörer som satsat mycket resurser kopplat till nya stambanor då dessa är ett verktyg för tillväxt och utveckling i Sverige. Regionerna inom Regionsamverkan Sydsverige ser framför sig fortsatt stora satsningar på utökad regional och lokal tågtrafik i syfte att uppnå gemensamma mål kring samhällsutveckling, hållbara transporter och klimatanpassning.



Sven Sunesson

Ordförande utskottet för infrastruktur och kollektivtrafik
Regionsamverkan Sydsverige