

Synpunkter med anledning av pågående utredningsarbete om nya stambanor för höghastighetståg

Ärendenummer: TRV 2020/85985

Sammanfattning

Vi har från Nya Ostkustbanans sida följt arbetet med att planera för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö och vill nu ta tillfället i akt att delge Trafikverket våra synpunkter. Vår slutsats är att planering och byggande kommer att dra ut flera decennier i tiden. Vårt förslag är att Sverige i väntan på de nya höghastighetsbanorna nu kraftsamlar och snabbt bygger upp ett nationellt järnvägsnät för 250 km/h. Det skulle omfatta Stockholm–Luleå, Stockholm–Oslo, Oslo–Göteborg och Göteborg–Malmö. Järnvägsnätet för 250 km/h kan stå klart redan 2035 och kosta runt 150 miljarder kronor.

Bakgrund

I juni gav regeringen i uppdrag till Trafikverket att redovisa uppdaterade och kompletterande uppgifter inom en total investeringsram om 205 miljarder kronor, i 2017 års prisnivå.

Trafikverket delredovisade uppdraget 31 augusti 2020. Slutrapport väntas i slutet av februari. Utredningen ska ge regeringen underlag inför kommande ställningstaganden kring fortsatt planeringsarbete och finansiering av nya höghastighets-stambanor.

Uppförssbacke för höghastighetstågen

Vi kan konstatera att det är stor skillnad mellan de ursprungliga planerna som lanserades 2014 och de som nu redovisas av Trafikverket gällande höghastighetsbanorna.

Vi har under lång tid sett hur höghastighetsbanorna skjutits längre och längre in i framtiden och att planerna allt mindre liknar Sverigeförhandlingens ursprungliga förslag. Just nu är det enbart sträckan Lund–Hässleholm som planeras för 320 km/h. Sträckorna Järna–Linköping och Borås–Göteborg planeras för 250 km/h. Planeringen för Linköping–Jönköping–Hässleholm och Jönköping–Hässleholm ligger nere.

Även de successivt minskade ekonomiska ramarna gör det allt svårare att få en bra lösning till stånd. Redan det tidigare taket på 230 miljarder kronor har upplevts som orimligt lågt, därför framstår det nya taket på 205 miljarder kronor, vilket motsvarar 190 miljarder kronor i 2015 års prisnivå, som än mer orimligt. När nya stambanor byggs måste de givetvis kunna hålla en rimlig standard och ta sikte på att bidra till att nå viktiga samhällsmål gällande exempelvis regionförstoring och klimat. Nuvarande

utformning gör inte det, samtidigt verkar inte staten kunna få fram de belopp som krävs för att fullfölja detta projekt utifrån de ursprungliga intentionerna.

Vi har också noterat att trots flera års tal om att hitta alternativ finansiering samt att lägga höghastighetsbanorna utanför planen, har inga konkreta steg tagits för att hitta en godtagbar alternativ finansiering. Vår bedömning är att det kommer att ta flera år innan en sådan finansieringsmodell kan vara på plats. Därutöver krävs en politisk förankring och brett politiskt stöd i riksdagen för att regeringen ska kunna gå vidare med dessa planer. Flera partier i riksdagen har sagt nej eller signalerat tveksamhet inför att bygga nya höghastighetsbanor, så i nuläget saknas en bred politisk förankring.

I Trafikverkets underlagsdokument redovisas dels det som kallas *jämförelsealternativ* som utgörs av Sverigeförhandlingens förslag, samt tre andra alternativ som alla innebär kraftiga försämringar i förhållande till det ursprungliga förslaget i Sverigeförhandlingen. I de olika alternativen minskas antalet stationer och vissa stationer läggs i externa lägen.

Alternativ/ Station	Jämförelsealternativ (Sverigeförhandlingen)	RU 1	RU 2	RU 3
Vagnhärad	Externt	Nej	Nej	Nej
Nyköping	Ja	Ja	Nej	Nej
Skavsta	Ja	Nej	Nej	Nej
Norrköping	Ja	Externt	Externt	Externt
Linköping	Ja	Externt	Externt	Externt
Tranås	Externt	Nej	Nej	Nej
Jönköping	Ja	Externt	Externt	Externt
Värnamo	Externt	Externt	Externt	Station kust-till kustbana
Hässleholm	Ja	Ja	Ja	Station Skånebana
Lund	Ja	Ja	Ja	Ja
Borås	Ja	Externt	Externt	Externt
Landvetter	Ja	Externt	Nej	Nej
Möndal	Ja	Ja	Nej	Nej

De förslag som nu ligger på bordet innebär kraftfulla försämringar av höghastighetsbanornas funktion och standard. Sänkta hastigheter, borttagna stationer och stationer som läggs utanför stadskärnorna. Men det handlar också om förseningar, risk för ytterligare fördröjningar och utdragna planeringsprocesser.

Satsa på investeringar som kan stå klart i närtid

En mycket viktig aspekt i infrastrukturpolitiken är att generera nytta, helst så snabbt som möjligt. Allt tyder på att höghastighetsbanorna – som tidigare – kan stå klara

först en bit in på 2050-talet. Samtidigt ser vi att många andra järnvägsprojekt runt om i Sverige har en hög planmognad och snabbt kan komma "från ritbord till bygge".

Det naturliga vore då att snabbt satsa och kraftsamla kring de projekt som är utredda och har hög planmognad och på så sätt färdigställa viktiga och centrala sträckor i det svenska järnvägsnätet. Detta gäller inte minst sträckan Gävle–Sundsvall–Härnösand/Västeråsby där Trafikverket i våras presenterade en utbyggnadsstrategi, se bilaga. Utbyggnadsstrategin är resultatet av en mångårig samordnad planering mellan Trafikverket och berörda kommuner och regioner. Investeringar i sträckan, som ingår i EU:s stomnät, anses vara den i särklass viktigaste regionala utvecklingsfrågan.

Vi konstaterar att sträckan Gävle–Sundsvall–Härnösand/Västeråsby nu är så väl utredd att den i sin helhet skulle kunna läggas in i nästa nationella plan.

Trafikverket kan under tiden fortsätta att utreda hur de nya stambanorna för höghastighetståg kan utföras och finansieras. Viktigast nu är att få på plats effektiv järnväg för hela landet, byggd i sammanhängande stråk.

Gemensam målbild behövs – bygg ett järnvägsnät för 250 km/h för hela landet

Parallellt med pågående utredningar om höghastighetsbanorna har Trafikverket nu presenterat sitt inriktningsunderlag inför nästa nationella plan. Där beskriver Trafikverket förutsättningar och utvecklingar inför den fortsatta planeringen av infrastrukturen i Sverige. Trafikverket målar upp en dyster bild där inga nya investeringar i ny infrastruktur ingår. Det är inte en hållbar väg för att möta framtiden.

Sverige kan med relativt små åtgärder bygga en järnväg för hela landet för 250 km/h. Ett sådant järnvägsnät gör att fler människor kan resa hållbart och att regionerna kan växa ihop så att vi klarar kompetensförsörjningen.

Samarbetet Botniska Korridoren har lagt fram ett förslag till gemensam målbild för det svenska järnvägsnätet, där ett järnvägsnät för 250 km/h för hela Sverige är en central del. Ett sådant nät skulle omfatta Stockholm–Luleå, Stockholm–Oslo, Oslo–Göteborg och Göteborg–Malmö. Det kan stå klart redan 2035 och kosta runt 150 miljarder kronor. Vårt förslag innebär att minst 2,6 miljoner flygresor kan flyttas från flyg till tåg, samtidigt som det skapar förutsättningar för snabba regiontåg som kan bli ett reellt alternativ för fler pendlare som idag är beroende av bilen. Kommande nationella plan behöver beskriva hur ett jämställt, klimatneutralt och sammanhållet transportsystem för hela Sverige ska se ut.

På uppdrag av styrelsen för Nya Ostkustbanan

Ingela Bendrot, vd

ingela.bendrot@nyaostkustbanan.se

telefon 076-600 21 21

Om Nya Ostkustbanan

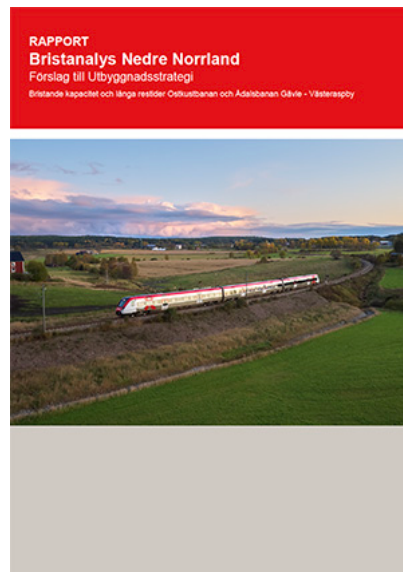
Nya Ostkustbanan - bolaget Ostkustbanan 2015 AB – har till uppgift att påskynda utbyggnaden av dubbelspår mellan Gävle och Härnösand. Ägare är Region Gävleborg och Region Västernorrland samt kommunerna Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall, Ånge, Timrå, Härnösand, Kramfors, Sollefteå och Örnsköldsvik.

Handelskammaren Mitt, Mellansvenska Handelskammaren, Byggföretagen i Gävleborg och Västernorrland samt länsstyrelserna i Gävleborg och Västernorrland ingår som samarbetspartner.

Bilagor

Rapport: *Bristanalys Nedre Norrland – Förslag till utbyggnadsstrategi. Bristande kapacitet och långa restider på Ostkustbanan och Ådalsbanan Gävle till Västeråsby.* Dokumentdatum 2020-05-25
Ärendenummer TRV 2020/57564.

Presentation: *Ett nationellt järnvägsnät för 250 km/h för hela landet från samarbetet Botniska korridoren.*



Bristanalys Nedre Norrland – Förslag till utbyggnadsstrategi.