

## Remissvar angående Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029

### BAKGRUND

Regeringen gav den 23 mars 2017 Trafikverket i uppdrag att upprätta ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018-2029.

Av uppdraget framgår att Trafikverket ska samråda med Sverigeförhandlingen avseende förhandlingens uppdrag om åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna. Resultatet från Sverigeförhandlingens pågående förhandlingar om åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län ska beaktas av de aktuella länen.

Planförslaget har remitterats av Trafikverket. Remissvar ska ha inkommit till Näringsdepartementet (N2017/05430/TIF) senast den 30 november 2017.

### HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG

**Förslag från Sverigeförhandlingen:**

- Ostlänken bör byggas för 320 km/h.
- Resterande delar av höghastighetsjärnvägen bör byggas för 320 km/h.
- Staten bör komplettera anslagsfinansieringen i planförslaget med lånefinansiering för att säkerställa en snabb utbyggnad av höghastighetsjärnvägen med en högre hastighet.

Trafikverket har i planförslaget lagt in två etapper av höghastighetsjärnvägen, Ostlänken (Järna-Linköping) och Hässleholm-Lund. Båda dessa etapper startar under perioden 2018-2029 men slutförs efter planperioden. I regeringens uppdrag till Trafikverket ingick att dessa två etapper skulle påbörjas under planperioden.

I planförslaget ingår även en strategi för fortsatt utbyggnad av höghastighetsjärnvägen. Där föreslås att Ostlänken, liksom resterande delar av höghastighetsjärnvägen, planeras och byggs för en maxhastighet på 250 km/h. Tidigare har planeringen varit inriktad på 320 km/h. Trafikverket motiverar denna hastighetssänkning med att nyttan med en högre hastighet för Ostlänken kommer att vara begränsad med den systemdesign och de stationslösningar som planeras längs sträckan. För resterande delar av höghastighetsjärnvägen är motivet främst

att dimensionering för ännu högre hastighet skulle medföra högre kostnader vilka är svåra att motivera med en lång utbyggnadstakt, eftersom den högre hastigheten inte bedöms kunna nyttjas förrän långt fram i tiden.

Trafikverket skriver vidare att finansiering på annat sätt för höghastighetsjärnvägen, exempelvis genom lån, skulle kunna möjliggöra en relativt snabb utbyggnad och att med en sådan lösning kan nyttoeffekter realiserats tidigare i form av bland annat ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet. Då kan också högre hastighet motiveras. Det förslag Trafikverket lämnat utgår dock från det uppdrag man fått från regeringen där det bl.a. sägs att det är anslagsfinansiering som gäller.

Sverige behöver mer kapacitet i järnvägssystemet. Järnväg är ett energisnålt och kapacitetsstarkt transportmedel för både människor och gods. Men i dag är det redan fullt på spåren. Enligt Trafikverkets prognoser kommer resandet att fortsätta öka. Därför måste åtgärder göras i det befintliga stambanenätet, men det är också nödvändigt att bygga fler spår.

Sverigeförhandlingen rekommenderar ett järnvägssystem för höghastighetståg som både binder ihop storstäderna med snabba resor mellan ändpunkterna och möjliggör snabba regionala tågförbindelser för att skapa större arbetsmarknadsregioner och tillväxt också i de mellanliggande regionerna. För att uppnå detta bör Ostlänken liksom de resterande delarna av höghastighetsjärnvägen byggas för trafik i 320 km/h. Då kan sträckan Stockholm-Göteborg kortas ner till två timmar, och sträckan Stockholm-Malmö till två och en halv timme. Genom att höghastighetståg också kan stanna i större mellanliggande städer ger detta korta och konkurrenskraftiga restider även för det dagliga arbetsresandet mellan dessa städer – möjligheten för företag att anställa personal, möjligheten för människor att hitta alternativa arbeten och möjligheten att begränsa effekter av lågkonjunkturer ökar med korta restider. Det är viktigt att komma ihåg att det är först när hela systemet är utbyggt som dessa effekter uppstår. Därför är det viktigt att järnvägen byggs så snabbt som möjligt och för höga hastigheter.

Snabba regionaltåg med topphastigheter på 250 km/h kan komplettera trafiken och underlätta arbetspendling i en större geografi än idag också för vissa orter där de snabbaste tågen kanske inte stannar. Men de kan inte ersätta ännu snabbare förbindelser.

Tågets hastighet har stor betydelse för tågtrafikens möjligheter att konkurrera med flyget. Restid och punktlighet lyfts fram som några av de viktigaste förutsättningarna bland de kommersiella operatörerna. Varje minut räknas och varje minuts längre tågresor gynnar flyget.

Den största klimateffekten av en höghastighetsjärnväg får man enligt Trafikverkets rapport "Klimatpåverkan från höghastighetsjärnväg" genom en överflyttning av godset från vägtransporter till järnväg och överflyttning av resenärer från flyg till tåg. Men detta uppstår först när höghastighetsjärnvägen är fullt utbyggd. Först då avlastas de befintliga stambanorna från den snabbaste persontrafiken och först då möjliggörs både fler godståg och bättre transporttider för gods på stambanorna. I detta scenario kan höghastighetsjärnvägen vara klimatneutral fyra år efter trafikstart och transportbranschen kan redan nu börja förbereda sin omställning. Med en långsam etappvis utbyggnad kommer det att

dröja lång tid innan ändpunktstrafiken är utbyggd och de stora effekterna av en överflyttning av gods- och flygtransporter kan i värsta fall utebli.

I maj 2016 lämnade Trafikverket rapporten ”Utbyggnad befintliga stambanor” till regeringen. I rapporten redovisas alternativa lösningar för att förstärka kapaciteten i stråken Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö. Förenklat beskrivet ger den att de åtgärder som behövs handlar om utbyggnad av halva sträckorna, till halva kostnaden, halva nyttorna och en något sämre nettonuvärdeskvot jämfört med alternativet med en höghastighetsjärnväg. Sverigeförhandlingens slutsats av detta är att om höghastighetsjärnvägen inte byggs, eller tar väldigt lång tid att bygga, så behövs i stället stora investeringar för att bygga ut kapaciteten längs Västra och Södra stambanan – sannolikt med omfattande trafikstörningar under byggtiden. Dessa kostnader bör tas i beaktande vid val av utbyggnadstakt. Väljer man att gå vidare med en långsam utbyggnadstakt kommer åtgärder på Västra och Södra stambanan att behöva ingå i nästa plan för perioden 2022-2033.

Sverigeförhandlingen har under en längre tid sett alternativ finansiering som den mest effektiva finansieringsformen för en ny höghastighetsjärnväg och har också föreslagit att anslagsfinansiering kompletteras med lånefinansiering, utöver bl.a. medfinansiering och finansierande banavgifter. Dessa ställningstaganden baserades ursprungligen på att investeringens storlek är för stor för den årliga infrastrukturbudgeten och att investeringen skulle tränga ut andra angelägna åtgärder, samtidigt som nyttorna med utbyggnaden skulle sträcka sig långt in i framtiden vilket motiverar en längre återbetalningsperiod.

Trafikverkets planförslag ger ytterligare argument för en lånefinansiering. I den nu gällande nationella planen för perioden 2014-2025, som beslutades 2014 av den tidigare regeringen, ingick större delen av Ostlänken och en relativt stor del av etappen Mölnlycke-Bollebygd på höghastighetsjärnvägen. I det nya planförslaget ingår större delen av Ostlänken och byggstart av ytterligare en etapp av höghastighetsjärnvägen, nämligen Hässleholm-Lund. Trots politiska utfästelser, ett digert utredningsarbete och en livlig debatt på lokal, regional och nationell nivå under dessa tre år har således inte några större steg tagits för utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen.

Det går av planförslaget att dra slutsatsen att om höghastighetsjärnvägen finansieras med anslag i den takt som nu föreslås av Trafikverket, då kommer utbyggnaden att pågå större delen av detta århundrade innan hela systemet är klart – en översiktlig beräkning som utgår från samma finansieringstakt som i nu liggande planförslag ger att utbyggnaden är klar cirka år 2095. Det blir dessutom, enligt Trafikverket, svårt att med ett sådant långsamt utbyggnadstempo motivera en hastighet på 320 km/h. Vidare innebär den långsamma utbyggnaden att stora osäkerheter kommer att råda under mycket lång tid kring stadsutveckling och markanvändning i de kommuner som berörs av utbyggnaden.

## KOLLEKTIVTRAFIK OCH BOSTADSUTBYGGNAD I STORSTÄDERNA

**Förslag från Sverigeförhandlingen:** Alla belopp och objekt som har avtalats med storstäderna Stockholm, Göteborg, Malmö, Helsingborg och Lund ska återfinnas i den nationella planen för 2018-2029.

Sverigeförhandlingen har efter hand som överenskommelser har träffats med kommuner och regioner fortlöpande redovisat till Trafikverket och Näringsdepartementet avtalens innehåll och vilket utrymme som dessa avtal tar i anspråk av nationell och regional plan. Sverigeförhandlingen utgår från att alla belopp och objekt som har avtalats med storstäderna Stockholm, Göteborg, Malmö, Helsingborg och Lund återfinns i den nationella planen för 2018-2029. Ett arbete pågår för närvarande tillsammans med Trafikverket för att granska överensställningen mellan planförslaget och avtalen.

Sverigeförhandlingen är överens med Trafikverket om hur avtalen ska vårdas och följas upp över tid (på samma sätt som Stockholmsöverenskommelsen) d.v.s. i samverkan mellan avtalade parter med problemlösning och rapporter till regeringen årligen.

Det är viktigt att den sekretariatsfunktion som Trafikverket bidrar med i Stockholmsöverenskommelsen kan byggas ut och omfatta även de avtal som träffas inom ramen för Sverigeförhandlingen (Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund och Helsingborg) och att sekretariatet bemannas med personer med erfarenhet av detta arbete.

## ÖSTLIG FÖRBINDELSE

**Förslag från Sverigeförhandlingen:** 300 miljoner kronor för Östlig förbindelse bör ingå i nationell plan för perioden 2018-2029 för att lägga fast en adekvat korridor för riksintresset.

I nu gällande Nationell plan för perioden 2014-2015 ingår 2 miljarder kronor för planering och projektering av Östlig förbindelse. I det nya förslaget har dessa medel helt tagits bort.

Efter att Trafikverket lämnat in sitt förslag till nationell plan till regeringen har en central part dragit sig ur förhandlingen om Östlig förbindelse. Den 4 september i år meddelade Sverigeförhandlingen att förhandlingen avbrutits.

Östlig förbindelse är ett utpekad riksintresse som staten ansvarar för att bevaka. Reservatet ligger geografiskt inom både Stockholms stad och Nacka kommun. Riksintressereservatet baseras på Österleden – en tidigare utredd sträckning med sänktunnel som ger intrång i Nationalstadsparken.

Sverigeförhandlingens uppdrag för Östlig förbindelse avser finansiering av utbyggnad och utgår från att inget intrång görs i Nationalstadsparken. Uppdraget pågår fram till 31 december 2017. Trafikverket har på uppdrag av Sverigeförhandlingen identifierat en sträckning för Östlig förbindelse som går helt

i berg och som fysiskt kan genomföras utan intrång i Nationalstadsparken. Denna sträckning ligger geografiskt inte i samma korridor som riksintresset.

Sverigeförhandlingen anser att Trafikverket bör fortsätta utreda Östlig förbindelse åtminstone så långt att sträckningen för riksintresset kan läggas fast. Detta för att undvika att staten fortsätter att bevaka ett riksintresse som inte längre är aktuellt eller genomförbart. Justeras inte riksintresset hindrar staten både Stockholms stad och Nacka kommun att fortsätta sin nu pågående samhällsplanering för en tät och resurseffektiv utbyggnad i dessa värdefulla stadsnära områden. Därtill medför bevakandet av ett inaktuellt riksintressereservat sannolikt stora merkostnader för staten den dagen planerna för Östlig förbindelse tas upp igen, till följd av att marken för förbindelsens nya sträckning är ianspråktagen.

Sverigeförhandlingen anser att 300 miljoner kronor för Östlig förbindelse ska ingå i nationell plan för perioden 2018-2029 för att lägga fast en adekvat korridor för riksintresset. Detta bör ske för att kommunerna ska kunna fortsätta sin planering på ett effektivt sätt samt att förbindelsen inte ska omöjliggöras i framtiden.

## **FAST FÖRBINDELSE MELLAN SVERIGE OCH DANMARK**

Sverigeförhandlingen har lagt ett uppdrag till Trafikverket att bistå Sverigeförhandlingen i den strategiska analysen för en fast förbindelse. Det är viktigt att regeringen säkerställer att Trafikverket har möjlighet att avsätta medel för att tillsammans med Danmark göra detta 2018 och 2019 (5 miljoner danska kronor totalt för Sveriges del).

## **ANSLUTANDE ÅTGÄRDER**

I rapporten "Sträckorna in mot de större städerna med utbyggnad av höghastighetsjärnväg" (2017-08-31) redovisar Trafikverket några åtgärder i Stockholm, Göteborg och Malmö som bör vara klara till 2035/2045. Åtgärderna behövs främst för att hantera en ökad regionaltågstrafik och behövs oavsett om höghastighetsjärnvägen byggs eller inte, men åtgärderna har också bäring på att höghastighetsjärnvägen ska kunna nyttjas optimalt. Trafikverket bör säkerställa att det finns ett relevant beslutsunderlag om dessa åtgärder framme till upprättandet av nästa nationella plan för perioden 2022-2033.

Stockholm 21 september 2017

HG Wessberg

Catharina Håkansson Boman