

2017-11-28

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Ert diarienummer N2017/05430/TIF

Europakorridoren AB har getts möjlighet att till Näringsdepartementet yttra sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Vi har tagit del av förslaget och lämnar följande yttrande.

Sammanfattning

- Europakorridoren välkomnar de stora satsningarna på järnväg som föreslås men förordar en snabbare utbyggnad av de nya stambanorna
- För att samhället ska få del av de positiva effekter och de nyttor som en ny höghastighetsjärnväg ger anser Europakorridoren att hela systemet bör byggas sammanhållet
- För att inte hämma samhällsutvecklingen och skapa planeringsosäkerhet framförallt för kommunerna krävs ett skyndsamt beslut om att bygga hela höghastighetsjärnvägssystemet
- Den i planförslaget föreslagna järnvägssträckan Ostlänken bör färdigställas under planperioden i enlighet med nu gällande planering
- Den föreslagna sträckan Hässleholm-Lund bör påbörjas tidigare i planperioden än vad Trafikverkets förslag anger
- Sträckan Göteborg-Borås bör lyftas tillbaka in i planen för att inte försena planeringen av ett sammanhängande system
- De nya stambanorna byggs för framtiden och bör därför byggas så funktionellt och modernt som möjligt med hastighetsstandard 320 km/h i enlighet med nu gällande plan
- Utöver den finansiering som föreslås i nationell plan bör andra former av finansiella lösningar användas så att en tidigareläggning av ett sammanhängande höghastighetsnät kan förverkligas
- Europakorridoren efterlyser en tydligare beskrivning av kopplingar till utländska projekt och nationens möjligheter till medfinansiering av transportinfrastrukturåtgärder genom EU-medel

Vilka är vi?

Europakorridoren är en ideell förening. Medlemmar är kommuner och regioner framförallt i södra Sverige samt andra intresserade branschföreträdare i Sverige och Tyskland. De svenska kommunerna och regionerna äger solidariskt Europakorridoren AB. En förteckning över våra medlemmar återfinns sist i denna skrivelse.

Föreningens mål är att Sverige ska få ett modernt, effektivt, miljöanpassat och långsiktigt hållbart transportsystem med de nya stambanorna som pulsåder. Europakorridoren sträcker sig från Stockholm via Jönköping till Göteborg respektive Malmö/Helsingborg (och vidare till Tyskland). Vårt yttrande fokuserar därför på de nya stambanorna – höghastighetsjärnvägen.

Europakorridoren (tidigare även i form av Götalandsbane- och Europabane-gruppen) har under ca tjugofem års tid arbetat med kunskapsuppbyggnad och information kring behovet av ny infrastruktur i enlighet med stycket ovan. Vi har samlat in forskningsresultat, goda exempel och gjort egna undersökningar vilka ligger till grund för våra kommentarer nedan.

Synpunkter

En ny generation järnväg

Inom Europakorridorenstråket planeras nu för nya stambanor för höghastighetståg, vilka också blir pulsådern i ett helt nytt trafiksystem. I området finns en mycket stor andel av Sveriges mest expansiva näringsliv och merparten av landets arbetstillfällen. Ett nytt modernt järnvägssystem ger enklare och snabbare resor, ökad konkurrenskraft, främjad tillväxt och ett differentierat näringsliv. Om hela detta trafiksystem byggs på en gång kan alla de nyttor som den snabba trafiken ger fås direkt.

Planförslaget

Allmänt

Europakorridoren noterar med glädje de stora satsningar som föreslås framförallt inom järnvägssektorn. Även planförslagets inriktning mot järnvägens drift och underhåll uppskattas. Funktionaliteten i systemet måste återställas för att de kommande nyinvesteringarna ska få full effekt.

Europakorridoren menar att med de direktiv Trafikverket fått är det presenterade förslaget realiserbart. Men det kommer att behövas ytterligare medel inom planperioden för att kunna utveckla landets järnvägssystem. För att inte tränga undan andra angelägna investeringar behövs ett särskilt beslut om de nya stambanorna.

2017-11-28

Det är mycket positivt att Ostlänken och Hässleholm-Lund finns med som namngivna objekt i Trafikverkets förslag. Trafikverket föreslår en etappvis utbyggnad där de utpekade sträckorna följs av sträckorna Linköping–Tranås/Aneby och Göteborg–Borås med fortsatt succesiv utbyggnad Tranås/Aneby-Jönköping, Jönköping-Borås samt Jönköping-Hässleholm.

Ostlänken planeras i förslaget att byggstartas i början av planperioden och Lund-Hässleholm i slutet. Europakorridoren ser positivt på byggstarterna och prioritering av en fortsatt utbyggnad men är kritiska till en etappvis byggnation då det förlänger byggprocessen med många år. Vi anser att den tidplan som gäller i nuvarande plan för Ostlänken med färdigställande år 2028 ska fullföljas.

Vi konstaterar med förvåning att den redan planeringsmässigt påbörjade sträckan Göteborg-Borås med etappen Mölnlycke-Bollebygd, en sträcka som var planerad för byggstart inom 2 år i den nuvarande planen, plockats bort. Om etappen tas bort bör annan etapp på sträckan tillföras för att inte omöjliggöra att bygga ett sammanhängande system.

För att inte tappa fart i arbetet med den nya generationen järnväg anser vi det rimligt att resultatet av de nu pågående åtgärdsvalsstudierna Linköping-Borås och Jönköping-Malmö leder till fortsatt planering inom planperioden.

Alla dessa sträckor är angelägna och nödvändiga förstärkningar av järnvägssystemets kapacitet, robusthet och punktlighet.

Nyttor

Med de nya höghastighetsbanorna växer våra arbetsmarknadsregioner. Det blir fler jobb att välja på och lättare för företagen att hitta kompetenta medarbetare. Tillväxten sprids även utanför storstäderna och vi får ett mer levande Sverige.

En samordnad strategisk planering av infrastruktur, kollektivtrafik och bebyggelseutveckling har potential att bidra till att öka närheten till arbets- och bostadsmarknader. Genom snabb och tillförlitlig tågtrafik kan tillväxtmotorer och lärosätena i hela Sverige kopplas samman och göras mer tillgängliga för företag, arbetskraft, forskare och studenter. Det ger stöd för innovationskraft och utveckling.

Klimatpåverkan

I planförslaget konstaterar Trafikverket att det saknas förutsättningar för att nå klimatmålet genom de föreslagna åtgärderna. Sverige vill bli världens första fossilfria industrination. Då måste vi minska flygtrafiken och de tunga

2017-11-28

vägtransporterna. I forskning konstateras att människor väljer tåget framför flyget om resan är tillräckligt snabb. Och 60 tåg per dygn ersätter 2 400 lastbilar.

Separat beslut

Ovissheten och den långsamma utbyggnadstakten av de nya stambanorna skapar problem. Samhället, kommunerna och regionerna men även fastighetsinvestorer och övrigt näringsliv, behöver klara besked för att inte hindras i sin planering och utveckling. Därför efterlyser Europakorridoren ett snabbt och långsiktigt beslut om byggnation av hela det nya stambanesystemet med år 2035 som slutmål för färdigställandet.

Ett beslut om en samlad utbyggnad för 320 km/h kommer också att stärka Sveriges internationella konkurrenskraft och markerar vår samhörighet med övriga Europa.

Finansiering

Sveriges tillväxtregioner behöver knyts samman med ett modernt höghastighetsnät. Här krävs det, i likhet med vad Sverigeförhandlingen föreslagit, en alternativ finansiell lösning som möjliggör en betydligt snabbare utbyggnadstakt än vad som återfinns i Trafikverkets förslag till nationell plan. Med enbart anslagsfinansierad utbyggnad av höghastighetsnätet, som regeringen hittills förordat, kommer de nya stambanorna inte att stå färdiga förrän i slutet av detta århundrade.

Trafikverket framförde i inriktningsunderlaget att en kraftigt ökad finansiering, till exempel genom lån, skulle möjliggöra en snabbare utbyggnad. Därmed skulle nyttor i form av ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet kunna realiseras snabbare. Det skulle även kunna motivera en högre hastighet än den som Trafikverket nu föreslår.

Europakorridoren håller med Trafikverket om att för att de nya stambanorna ska byggas så samhällsekonomiskt som möjligt krävs en ökad finansiering. Därför föreslår vi att utöver den finansiering som redan återfinns i förslaget till nationell plan bör beslut tas om en alternativ finansieringsform.

Utförande

I planförslaget föreslås att Ostlänken dimensioneras för 250 km/tim istället för 320 km/tim som gäller i nuvarande plan. Sverige behöver framtidssäkrade hastigheter som är jämförbara med andra länder och moderna. Det blir dyrt och i stort sett omöjligt att i efterhand uppgradera till högre hastigheter. Snabba, effektiva och komfortabla resor och transporter är avgörande för att uppnå såväl

2017-11-28

våra nationella som regionala utvecklingsmål. Samtidigt måste arbetet präglas av ett systemperspektiv och ett trafikslagsövergripande synsätt.

Den långsamma utbyggnadstakt som Trafikverket föreslår för höghastighets-systemet riskerar att hämma hela Sveriges tillväxt. För att säkerställa nyttorna av de stora investeringar staten, regionerna, kommunerna och det privata näringslivet planerar, måste utbyggnaden av nya stambanor ske samlat och i ett högre tempo än vad som anges i Trafikverkets förslag. Annars riskerar många följdinvesteringar att utebli.

Ur ett nationellt och långsiktigt perspektiv är det viktigt, för hela det nya järnvägssystemet, att uppnå tillräckligt korta restider såväl mellan ändpunkterna som mellan städer och regioner med större avstånd. Vi förordar därför att hela systemet byggs för 320 km/h.

Att genomföra hela höghastighetssystemet koncentrerat och samlat ger större möjligheter för tågoperatörer att etablera sig och införskaffa nya relevanta fordon som i sin tur borgar för ett attraktivt resealternativ för resenärerna. Tågets hastighet har också betydelse för att överflyttning av resenärer från flyg till tåg ska ske.

Sverigeförhandlingen

I Trafikverkets uppdrag att upprätta ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan 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. Europakorridoren hade därför önskat en större överensstämmelse mellan Trafikverkets förslag och Sverigeförhandlingens resultat.

Europakorridoren anser det rimligt att diskussionen kring de två stationslägena Ulricehamn och Ljungby, som lyftes bort i Sverigeförhandlingens första förslag, fortgår i den fortsatta planeringsprocessen kring de nya stambanorna.

Sveriges koppling till övriga Europa

En grundläggande förutsättning för såväl nationell som regional utveckling är möjligheten för internationella resor och transporter. Samverkan inom EU är viktig för att lyfta fram vilka utvecklingsbehov som kan uppstå framöver. Därför önskar Europakorridoren en tydligare beskrivning av gränsöverskridande satsningar och kopplingar till pågående projekt som förbättrar vår möjlighet att anknyta till kontinentens järnvägsnät, exempelvis Fehmarnbeltförbindelsen.

2017-11-28

I TEN-T har Europas mest angelägna förbindelser och knutpunkter lagts fast. Vi ser behov av en bättre redovisning av hur TEN-T har påverkat prioriteringarna i den nationella planen och vilket genomslag TEN-T har fått i densamma.

Europakorridoren AB

Paul Lindvall
Styrelseordförande

Katarina Svärdh
Verkställande direktör

**MEDLEMMAR
I FÖRENINGEN
EUROPAKORRIDOREN**

Ägarmedlemmar

*Bollebygds kommun
Borås stad
Boxholms kommun
Falköpings kommun
Finspångs kommun
Gislaveds kommun
Gnosjö kommun
Göteborgsregionen
Habo kommun
Helsingborgs kommun
Härreda kommun
Höganäs kommun
Jönköpings kommun
Klippans kommun
Landskrona kommun
Linköpings kommun
Ljungby kommun
Markaryds kommun*

*Mjölby kommun
Mullsjö kommun
Mölnåls kommun
Norrköpings kommun
Nyköpings kommun
Oxelösunds kommun
Tranås kommun
Trosa kommun
Ulricehamns kommun
Vaggeryds kommun
Värnamo kommun
Åstorps kommun*

*Region Jönköpings län
Region Kronoberg
Region Skåne
Region Östergötland
Västra Götalandsregionen
Sjuhärads kommunalförbund*

Främjandemedlemmar

*Handelskammaren i
Jönköpings län
Hansestadt Hamburg
Hansestadt Lübeck
Handelskammer Hamburg
Industrie- und Handels-
kammer zu Lübeck*

*Alstom
Atkins
Bombardier
Braathen Infrastruktur
Ljungby Business Arena
OrdArt
Perfect Track
PGF Trans AB
Ramböll*