

2016-03-24

Vår ref 2016/071-114
Er ref N2016/00179/TIF

Näringsdepartementet

Yttrande – Delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar

Regionförbundet i Kalmar län avger härmed sitt yttrande i rubricerat ärende.

Utveckling i hela landet

Sydsverige har ett strategiskt läge i Sverige med nära koppling till såväl övriga Europa som Mälardalen och Västsverige. Tillgängligheten till Sveriges tre storstadsområden är mycket viktig – 26 procent av landets befolkning bor i Sydsverige! En av de viktigaste satsningarna för framtiden är etablering och utbyggnad av de nya stambanorna i Sverige, där Sydsverige påverkas av alla delar av det planerade höghastighetsnätet.

I SOU 2016:3 nämner Sverigeförhandlarna att de bedömer att syfte och mål med ny höghastighetsjärnväg behöver tydliggöras. Sverigeförhandlarna skriver ”Utan tydliga syften och mål är det inte möjligt att bedöma vilken utformning och vilken etappindelning som är mest lämplig.” Den tolkning förhandlarna själva gör är att syftet med utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen är att knyta de tre storstadsregionerna närmare varandra, bidra till utveckling i mellanliggande regioner och i övriga Sverige samt att bidra till att frigöra kapacitet på Västra och Södra stambanan.

Med den pågående urbaniseringen finns risken att en allt större del av samhällets resurser kommer att riktas till landets storstadsområden. Det kan innebära att förutsättningarna i glesare befolkade delar av landet försämras. Regionförbundet ser här en påtaglig risk om nödvändiga nyinvesteringar i sydöstra Sveriges transportinfrastruktur inte kommer till stånd. Det gäller inte minst för kollektivtrafiken. För att höghastighetsbanan, när den tas i bruk, inte ska urholka befintlig drift- och underhållsbudget för infrastruktur behövs tydligare finansieringslösningar för kontinuerliga inkomstkällor. Regionförbundet ser stora problem om ett redan ansträngd underhållssystem ska drabbas av det stora underhållsobjekt som höghastighetsbanan kommer att bli. Regionförbundet ser även risken att ytterligare finansiering utöver det som redovisas i rapporten kommer att behövas för att kunna genomföra byggnationen av banan. Likaså kommer troligen underhållet av banan att vara generellt högre än det på befintlig infrastruktur. Detta får inte störa satsningar och underhåll på redan befintliga och i vissa fall eftersatta objekt i vår gemensamma infrastruktur.

Vi kan bara konstatera att det förhandlarna presenterar vad gäller utvecklingsförutsättningar för det man kallat mellanliggande regioner och övriga Sverige, till exempel sydöstra Sverige, inte går att finna i utredningen. I förslagen till regeringen angående åtgärder i befintlig infrastruktur som underlag till den nationella transportplanen åren 2018-2029 nämns Kust till kustbanan. Till vår förvåning är det bara sträckan Värnamo - Växjö som avses. Man ser således inte värdet av anslutande trafik från hela sydöstra Sverige med städerna Kalmar och Karlskrona, Linnéuniversitetet och Blekinge Tekniska Högskola som angeläget.

För Kalmar läns del kan följden bli en negativ spiral där minskande investeringar ger ett krympande resandeunderlag som i sin tur gör det än svårare att motivera kostnader för behövliga insatser. Det i sin tur får konsekvenser för företagens möjligheter att finna kompetent personal samt för den enskilde att söka arbete inom pendlingsavstånd. Resultatet av en sådan process kan leda till växande obalanser mellan olika delar av landet.

Kommersiell trafik/regionaltågstrafiken

Den nya stambanans sträckning och stationslägen kommer i hög grad att styra framtida kompletterande tågtrafikupplägg. Dels behövs anslutningstrafik med buss och tåg till de nya stationslägena, dels måste överenskommelser träffas om regionala trafikupplägg på den nya stambanan.

Ska berörda regioner kunna engageras för att etablera sådan kompletterande trafik måste stationerna lokaliseras till orter där mervärden kan skapas. Det innebär att aktuella regioner och kommuner måste ges ett större inflytande i den process som leder fram till beslut om lokalisering av stationsorter. Att lägga fast stationsorter på den nya stambanan på basis av enbart nationella prioriteringar kommer med stor sannolikhet inte att ge önskvärt resultat.


Ökat godsflöde på sjöfart

Godstrafikens påverkan på kapaciteten på järnvägarna får inte glömmas bort i sammanhanget. Godstrafik via sjöfart förväntas öka och för att kopplingen mellan hamnar och de inre delarna av landet ska fungera måste stambanorna vara upprustade och kunna möta behovet. Det handlar då dels om den förväntade ökningen av godstransporter men även om att samtidigt kunna behålla och helst öka persontrafiken. Elektrifiering av banor som kopplar samman med hamnar är ett första viktigt steg.


Investeringar i regionala banor

Sydsveriges järnvägsnät är ett av Sveriges mest trafikerade. Den hårda belastningen medför störningar i systemen som får stora konsekvenser för såväl resenärer som gods. Det finns behov av ordentliga insatser för att höja järnvägarnas skick och återhämta ett eftersatt underhåll. Det behövs i många fall investeringar i stationsanläggningar, dubbelspår och trimningsåtgärder. Detta ger ökad kapacitet, kortare restider och ett mindre sårbart system.

De tre banorna Kust till kust-, Stångådals- och Tjust och den regionala tågtrafiken måste få än större betydelse framdeles genom sin tydliga koppling till de nya stambanornas stationslägen i Småland och Östergötland. Satsningarna på Kust till kust-, Stångådals- och Tjustbanorna kan inte vänta utan bör ligga före byggandet av nya stambanan för att skapa en nödvändig regional tillgänglighet och underlag för höghastighetstågen. Det förutsätter att de nya stambanorna inte ses som isolerade företeelser utan att de planeras och utvecklas nära samordnat med anslutande sidobanor och regional trafik. Ur ett resenärsperspektiv vore det förödande att behöva göra många byten för att ta sig till den snabba förbindelsen, alltid med risken till förseningar och missade anslutningar samt obekväma reseförutsättningar. Direktanslutna stambanor i hela systemet säkras den samhällsekonomiska nyttan av de mycket stora investeringar som planeras.



Ulf Nilsson
ordförande



Helena Nilsson
regiondirektör

