

2016-03-30
Kurt Hultgren
+46 70788 44 77

ReFo skr 2016-41

Regeringen
Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se

Resenärsforum med yttrande över Sverigeförhandlingen SOU 2016:3 om höghastighetsjärnvägar

Resenärsforum, som är kollektivresenärernas riksorganisation, avger härmed sitt yttrande över utredningen. Vi noterar att Resenärsforum egendomligt nog inte fått utredningen på remiss trots att resenärsperspektivet kommer att ha en avgörande roll för utfallet av de infrastrukturåtgärder som diskuteras. Det framtida resandet kommer i stor utsträckning att vara beroende av hur dagens resande förändras och vilka faktorer som kommer att få större eller mindre betydelse för valet av färdmedel. Prognosmetoder bygger på ett visst antal förutsättningar. Trafikverkets metod Sampers bygger på delvis helt föråldrade förutsättningar.

Resenärsforum samlar erfarenheter från regelbundna resenärer på både kortare och längre avstånd, som i mycket stor utsträckning överväger sina resmönster. Resenärsforum deltar också i det europeiska resenärsarbetet inom European Passengers' Federation (EPF), med erfarenheter från en rad kontinentala länder, inklusive Tyskland, Frankrike och Spanien, men också från Storbritannien och övriga europeiska länder.

Resandet med järnväg har under de senaste decennierna fördubblats. Samma är utvecklingen i Storbritannien. Båda ländernas erfarenheter är att **kapacitetsproblemet** är den största frågan att lösa. Genom otillräcklig spårkapacitet uppstår störningar som leder till ytterligare förseningar och till slut också i vissa fall inställda tåg. Snabba tåg utan uppehåll eller med få uppehåll kommer att behöva passera mindre snabba tåg som gör uppehåll vid flera stationer. Tågens generellt högre reshastighet gör att resenärer väljer tåget framför bil eller buss, och resultatet blir att tåg blir mer än fullsatta, och det är svårt att sätta in fler tåg.

Merparten av alla resor, visar all statistik, är relativt korta eller regionala eller storregionala. Resandet mellan ändpunkterna i ett höghastighetsnät är visserligen intressant i ett perspektiv i jämförelse med flygresor, men det är de regionala och storregionala resandet

som är av störst betydelse för samhällsekonomin och för det totala resandet. **Det betyder att huvudsyftet med de nya stambanorna måste vara att säkerställa expansionsmöjligheten för fortsatt snabba resmöjligheter, inklusive ännu kortare restider, mellan de regionala centrum som ligger utmed de föreslagna nya stambanorna.** Det är i utbyggnaden av den regionala tillgängligheten som den största vinsten ligger. Att sedan nya stambanor ska byggas med standard för höga hastigheter är en naturlig förutsättning i dagens tekniska läge. Det betyder i sin tur att det blir tekniskt möjligt att köra höghastighetståg från ändpunkt till ändpunkt med få eller inga stopp på vägen. Men dessa tåg är mer att betrakta som tillägg till den basutveckling som måste genomföras för att det dagliga livets pendlande ska kunna genomföras.

En viktig fråga är därför att **de nya stambanorna med höghastighetsstandard i huvudsak ska ansluta till de centralt belägna stationerna som idag finns i de regionala centrum som passerar.** Det beror på att alla lokala resor, inklusive anslutningsresorna till de långväga snabba tågen, måste knytas samman vid en punkt i staden som redan har god kollektivtrafikförsörjning i alla riktningar. Om en station placeras i ett externt läge måste resenären först göra en anslutningsresa in till centrum av staden för att sedan byta till annan kollektivtrafik. Det är ju så all kollektivtrafik fungerar – man knyter ihop olika färdmedel på delsträckor. **Och måste man göra en anslutningsresa i varje stad så har man redan förlorat restidsvinsten och väl det, plus att man fått två byten ytterligare.** Detta är en mycket negativ faktor för det dominerande regionala och storregionala resandet. **Externa stationer bör undvikas.** Denna erfarenhet är mycket tydlig i Tyskland och i Frankrike.

Att i huvudsak de centralt belägna stationerna ska användas betyder också att det i vissa fall kan vara lämpligt att bygga en **förbipassage** för tåg som inte ska stanna på orten. Det kan gälla de höghastighetståg som ska gå med få eller inga stopp mellan ändpunkterna, men det kan också gälla godståg. Dessa förbipassager kommer inte att vara de mest använda, utan bör betraktas som ”sidobanor” även om de håller hög teknisk standard. De är sekundära för utvecklingen. De kan givetvis vara mycket värdefulla för ett marknadssegment som också kommer att växa, fastän i andra hand.

Det långväga resandet kommer att omfatta **även resor till utlandet**, inte bara till Köpenhamn. Inom sex-sju år kommer den fasta förbindelsen över Femarn att knyta samman nya snabbjärnvägar i Danmark och det tyska nätet för höghastighetståg. Klimatfrågan kommer i högsta grad att påverka färdmedelsvalet för många människor och det är inte självklart att flyget kommer att fortsätta öka. Många resor kommer att kunna göras med tåg inom Europa på ett sätt som idag inte görs i så stor omfattning. Här kommer de svenska utbyggda möjligheterna att resa med snabbare tåg både till Köpenhamn och till Hamburg och kontinenten att erbjuda ett klimatmässigt attraktivare alternativ. Avstånden från Sverige till kontinenten övervinns idag i stor utsträckning med flyg, men kan i framtiden utan problem göras miljömässigt bättre med tåg – förutsatt att restiderna kan förkortas.

Korta restider mellan de regionala centrumerna i Sverige har mycket stor betydelse för personkontakterna med närliggande arbetsplatser, kunder, leverantörer och högskolor och annan utbildning. Den mellanregionala tillgängligheten har mycket stor betydelse för medborgarna och för Sveriges successivt ökad näringsliv. Det är ju just detta resmönster som dagens resenärer uppvisar. Tillgängligheten mellan alla dessa samhällsviktiga funktioner har en grundläggande betydelse. Allt detta måste ske med hänsyn till den allt överskuggande klimatsituationen. Infrastrukturen har alltså en nyckelroll.

Pålitligheten i tågtrafiken har stor betydelse för attraktiviteten. Dit hör **punktligheten**. Denna måste dock mätas på ett annat sätt än idag. Idag redovisas förseningar med en statistik som visar försenade tåg. Det duger inte. Det gäller att visa hur stor andel av **resenärerna** som kommer i tid, punktligt eller med vissa minuters försening. Att fysiska tåg kommer punktligt under hela trafikdygnet är något helt annat än att varje morgon fullsatta tåg levererar ett stort antal försenade resenärer. Punktligheten kan öka med ökad kapacitet genom nya stambanor.

Turtätheten är en mycket viktig faktor för färdmedelsvalet. Med ökad kapacitet i form av nya stambanor kommer turtätheten att kunna öka. Det är relativt enkelt att öka kollektivtrafiken genom kvalitetsåtgärder som ökad turtäthet. En kollektivtrafik som är turtät och erbjuder korta restider blir attraktiv och kommer att göra att många personer önskar byta färdmedel för att det är bättre, inte för att de måste.

Med nya stambanor som tillåter högre reshastighet och ger kapacitet för fler tåg kommer stora överflyttningar att ske mellan olika färdmedel. Det visar erfarenheterna i Japan, Frankrike, Tyskland och Spanien. Och att minska på mindre nödvändiga bilresor och mindre nödvändiga flygresor ligger i linje med de viktiga klimatpolitiska åtgärderna. Det regionala och mellanregionala resandet har en mycket stor potential till överflyttning från bil till tåg.

För Resenärsforum

Kurt Hultgren
generalsekreterare Resenärsforum