



Remiss delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersilla förutsättningar(SOU 2016:3), Regeringens diarienummer N2016-00179-TIF

Tranås kommun har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad delrapport. Nedan återges kommunens synpunkter.

- Tranås är mycket positiv att olika underlag tas fram som analyserar och lämnar förslag på hur ett förverkligande kan ske av detta viktiga samhällsbyggnadsprojekt med ett färdigställande av den nya höghastighetsjärnvägen i sin helhet senast år 2035.
- Tranås kommun har mycket aktivt deltagit i det planeringsarbete som initierats av Sverigeförhandlingen och som ett led i detta arbete presenterat olika rapporter som visar att den ekonomiskt fördelaktigaste sträckningen av den nya järnvägen går via ett centralt stationsläge i Tranås centrum. Restiden påverkas inte negativt av denna utformning.
- Det noteras att Sverigeförhandlingen den 1 februari 2016 pekat ut Tranås som stationsort på den nya höghastighetsjärnvägen: ” Objekt Tranås består av en järnvägsstation belägen externt, längs den nya dubbelspåriga höghastighetsjärnvägen Järna –Almedal och/eller Järna –Lund. Stationen dimensioneras för trafik med regionaltåg med plattformslängder enligt TRV(Teknisk systemstandard för höghastighetsbanor). Medfinansiering 300 mkr, förskottering 18,5 mkr och 1 500 bostäder.
- Tranås kommun visar på en station som utgör en kombination av kopplingspunkt mellan Södra stambanan och bytespunkt för resenärerna mellan de olika järnvägarna som ger ett stort upptagningsområde. Rapporten Tranås station bifogas detta yttrande som tidigare översänts till Sverigeförhandlingen och Trafikverket. Det är dock viktigt att det ges utrymme för både höghastighetståg och storregionaltrafik även på höghastighetsbanorna. Hänsyn måste också tas till resenärens hela resa, från dörr till dörr, vid val av linjesträckning och stationslokaliseringar. Detta ställer krav på att hitta bra sätt att knyta samman höghastighetsnätet med anslutningsbanorna, exempelvis vid stadspassagerna.
- I delrapporten sägs det i sammanfattningen sid 15 första stycket ... det är rimligt att överväga finansiering med lån som betalas tillbaka med anslag. Tranås kommuns uppfattning är att den nya järnvägen i huvudsak ska finansieras med lån. Dock får inte återbetalningen inskränka på möjligheterna att underhålla och förbättra redan befintliga järnvägar. Således måste de årliga anslagen utökas motsvarande summan av amortering och ränta gällande höghastighetsjärnvägen.
- I delrapportens sammanfattning sidan 16 femte stycket diskuteras medfinansiering och förskottering från kommuner och landsting. Här är det viktigt att i förhandlingen med Sverigeförhandlingen att det tydligt kan preciseras hur de olika nyttorna behandlats för att slutligen komma fram till den summa som en kommun ska medfinansiera.



- I delrapportens sammanfattning sidan 19 under rubriken, underlag till kommande infrastrukturproposition diskuteras åtgärder i befintlig infrastruktur som bidrar till att ytterligare öka nyttan av höghastighetsjärnvägen. Sedan räknas en del intressanta projekt och behov av ytterligare utredningar. En punkt är av särskilt intresse, **Höghastighetsjärnvägens fysiska påverkan på befintliga järnvägar behöver utredas**. För Tranås kommun är det här viktigt att föra fram möjligheterna att samlokalisera befintlig Södra stambana med den nya järnvägen när järnvägarna passerar genom de centrala delarna av Tranås tätort, förslagsvis i en gemensam tunnel. Det har visat sig att terrängen utanför Tranås är så kuperad att en central placering i Tranås centrum inte fördyrar byggnationen. Utan en rad fördelar uppnås – ökade nyttor, Södra stambanans buller, nuvarande nivå och kommande högre nivå beroende på kraftigt ökande trafik tas bort, kortare restid via Södra stambanan, kurvorna inom Tranås tätort och innan och genom Gripenberg tas bort. Alla dessa fördelar finns beskrivningar i Tranås kommuns rapporter(1-3) till Sverigeförhandlingen och Trafikverket
- Under Överväganden 2.9.1 Syftet med höghastighetsjärnvägen diskuteras under sista punkten på sidan 91 ...syften och mål inte kan uppnås om höghastighetsjärnvägen trafikeras av en alltför stor blandning av trafik med olika egenskaper.....Här vill Tranås framföra att beskrivningen och uppdelning av den kommande trafikeringen med höghastighetståg och storregionaltrafik kan leda till motsättningar som de facto inte finns. Prestanda avseende topphastighet m m bör vara tämligen enhetlig, detta ger en stor flexibilitet vid trafikeringen.
- Under 2.9.2 Utbyggnadsstrategi under bedömning, sid 92. Tranås kommun delar rapportens bedömning om.....ett snabbt och kostnadseffektivt färdigställande av en hel linjesträckning.... Tranås uppfattning är att Götalandsbanan, Stockholm – Jönköping – Göteborg kan vara den del som färdigställs först enär planeringen på vissa av dess delar har kommit långt.
- Under 2.9.3 Förutsättningar för kommersiell trafik sidan 96, läggs bland annat följande fast: Eftersom ett syfte är att avlasta befintlig Västra och Södra stambana för att möjliggöra mer regionaltagstrafik, godstrafik och bättre punktlighet föreslår vi att just sådan trafik ska prioritet före snabba tåg med få uppehåll på dessa järnvägar. Tranås kommuns uppfattning är att det inte ska göras några inskränkningar avseende vilken trafik som i framtiden ska få trafikera de båda aktuella stambanorna. Vi vet för lite om kommande trafik – behov av person och godstrafik, kommersiell och samhällsbetald trafik, trafikupplägg, fordonens prestanda etc för att redan nu lägga fast denna form av inskränkningar.

Slutligen konstaterar Tranås kommun att det är ” **Dags för höghastighetståg i Sverige**”

Bilaga:

Sverigeförhandlingen, Götalandsbanan Tranås station, slutrapport daterad 2016-02-01

Anders Rosén

anders.rosen@tranas.se

0140-68 148



TRANÅS KOMMUN