

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Diariennr N2016/00179/TIF

## Remissvar delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)

Ulricehamn är en växande kommun och attraktiv för nya invånare i många avseenden. Kommunen har idag en stor andel arbets- och studiependlare, med buss och bil som främsta pendlingsalternativ. Det är på så vis dags att ett hållbart resande förespråkas framför bilburen pendlingstrafik inom och utanför kommunens gränser. Utifrån detta är utökade och förenklade pendlingsmöjligheter med höghastighetsjärnväg en viktig faktor för att Ulricehamns kommun även i framtiden ska vara en attraktiv kommun för såväl boende som arbete.

I kommittédirektivet som Sverigeförhandlingen har fått från regeringen framgår tydligt att höghastighetsjärnvägens utbyggnad ska bidra till ett ökat helhetsperspektiv på infrastruktur och bostäder. Detta ska bl. a. göras genom att man knyter samman arbetsmarknadsregioner och underlättar för arbetspendling och boende inom arbetsmarknadsregionen. Utifrån den tolkning av syftet med höghastighetsjärnvägen som presenteras i Sverigeförhandlingens delrapport 2016:3, kommer nedan Ulricehamns kommun remissyttrande med synpunkter och frågeställningar på delrapporten. Avsikten med frågeställningarna i Ulricehamns yttrande att kommunen här anses att det krävs korrigeringar eller förtydliganden i delrapporten.

### Syftet med höghastighetsjärnvägen

- 1) Ulricehamns kommun håller med Sverigeförhandlingen om att syfte och mål med den nya höghastighetsjärnvägen behöver tydliggöras, för att säkerställa att effekterna av höghastighetsjärnvägen blir så gynnsamma som möjligt och i linje med kommittédirektivet.
- 2) I den tolkning av syftet som presenteras i delrapporten anses det vara av stor vikt att utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen sker snabbt, kostnadseffektivt samt att den maximerar den samhällsekonomiska lönsamheten. Utifrån de punkter som framgår av hur detta ska genomföras, kvarstår en viktig del – hur skapas en maximering av den samhällsekonomiska lönsamheten om inte den regionala trafiken prioriteras i högre utsträckning i samband med utbyggnaden av sträckan?

### Kommunstyrelsen

TELEFON 0321-59 50 00 (vx) E-POST [kommun@ulricehamn.se](mailto:kommun@ulricehamn.se)  
BESÖKSADRESS Bogesundsgatan 22 POSTADRESS 523 86 Ulricehamn  
WEBB [ulricehamn.se](http://ulricehamn.se) FACEBOOK [facebook.com/ulricehamnskommun](https://www.facebook.com/ulricehamnskommun)



- 3) Utifrån delrapporten formuleras vidare ett tydligt fokus på att knyta samman storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö. Ulricehamns kommun ställer sig därmed frågande till varför inte mellanliggande regioner och övriga Sveriges utveckling får ett större utrymme i syftet med utbyggnaden av järnvägen?
- 4) Enligt delrapporten ska i första hand utbyggnaden av järnvägen möjliggöra för ändpunktstrafik som är snabb, punktlig och konkurrenskraftig mellan de tre storstäderna (Stockholm, Göteborg och Malmö.) och i andra hand möjliggöra för snabb, punktlig och konkurrenskraftig storregional trafik med tåg. Det bör här poängteras att stambanans funktion som både en regionförstorande och en ändpunktorienterad bana har visat sig fullt genomförbar rent trafikmässigt. Avlastningseffekten är därmed påtaglig och höghastighetsjärnvägen får på så vis ett betydande flöde av nya resenärer. Detta bör därmed betraktas som en balans mellan ändpunkt- och storregional trafik genom stråket.
- 5) Hur säkerställs det att utbyggnaden av järnvägen bidrar till ett ökat helhetsperspektiv på infrastruktur och bostäder om inte arbetsmarknadsregionernas pendling främjas i höghastighetsjärnvägens formulerade syfte? Ulricehamns kommun anser därför att helhetsperspektivet ska beaktas i större utsträckning, och att mellanliggande regioners betydelse får ett större utrymme i detta avseende.
- 6) Södra och Västra stambanan har idag ett mycket högt kapacitetsutnyttjande vilket innebär att systemet är störningskänsligt och att det tidvis är problem med punktligheten. Det höga kapacitetsutnyttjandet medför också svårigheter med att avsätta tillräckligt med tid på banorna för att genomföra det underhåll som krävs på ett effektivt sätt. Nya stambanor skulle således avlasta Västra stambanan och Södra stambanan, vilket på så vis skulle frigöra kapacitet för ökad godstrafik och regional tågtrafik längs befintliga banor. Nya stambanor bidrar även till regionförstoring. Med det räcker inte att bara öka kapaciteten för att säkra en attraktiv kollektivtrafik. Ska antalet kollektivtrafikresenärer öka på bekostnad av andra trafikslag, krävs punktlighet och pålitlighet. Ulricehamns kommun anser därför att det är viktigt med mål vad det gäller just punktlighet som Sverigeförhandlingen föreslår.

### **Mätbara och uppföljningsbara mål som höghastighetsjärnvägens tillför**

- 7) Utifrån de förslag till mätbara och uppföljningsbara mål som Sverigeförhandlingen föreslår finns inga mål kopplade till den regionala pendlingstrafiken. Ulricehamns kommun anser det vara av väsentlig betydelse att mätbara och uppföljningsbara mål kopplade till den regionala pendlingstrafiken också finns med i Sverigeförhandlingens fortsatta arbete utifrån målsättningen med projektet.

## **Kommunstyrelsen**

- 8) Utifrån formuleringen ”Höghastighetsjärnvägen ska byggas så att tillväxten sprider sig till fler orter än storstäderna, vilket ska avspeglas i bl.a. bostadsbyggande” finns det utrymme för förtydligande – Då ökat bostadsbyggande även är ett kriterium för att ett stationsläge ska bli aktuellt i kommunen, anser Ulricehamn detta mål som en aning tvetydigt. Istället bör dessa måttal fokusera mer till ökade pendlingsströmmar och invånarantal inom arbetsmarknadsregionerna. Utifrån de trafikprognoser som Ulricehamn tagit fram visas det på att till exempel ett stationsläge i Ulricehamn skulle bidra till drygt 1 miljon av och påstigande resenärer år 2030 med den storregionala snabbtågstrafiken.
- 9) ”Det är vidare vår bedömning att dessa syften och mål inte kan uppnås om höghastighetsjärnvägen trafikeras av en alltför stor blandning av trafik med olika egenskaper, om kapacitetsutnyttjandet blir stort och/eller om punktligheten inte förbättras avsevärt.” Utifrån denna formulering vill Ulricehamns kommun poängtera sin synpunkt utifrån vad kommunens egna konsultrapporter säger:
- Internationella erfarenheter visar att det mycket väl går att blanda höghastighetstågtrafik med storregionala stoppande snabbtåg på samma bana. I Spanien har de exempelvis tre olika trafiksystem på samma bana. I de tekniska kraven finns också ett utrymme för förbigångs-möjlighet mellan passerande och stoppande tåg inlagd i just Ulricehamns kommun.

### **Kommersiella förutsättningar för trafik**

- 10) Utifrån argumentet att hålla nere antalet stationer för att på så vis minimera risken för kapacitetsproblem mellan tåg med olika genomsnittshastigheter samt även minimera antalet hopkopplingar med övriga järnvägsnätet, anser Ulricehamns kommun är något som talar emot syftet med höghastighetsjärnvägen, som är att främja ett helhetsperspektiv där gränserna mellan arbetsmarknadsregionerna suddas ut. Ulricehamn anser således att delbetänkandets förslag om att ”antalet stationer ska begränsas” måste skrivas om för att istället se till förutsättningarna på den aktuella platsen. Det är ett faktum att sträckningen av höghastighetsjärnvägen måste gå igenom exempelvis Ulricehamn bör beaktas och ses i förhållande till den trafikökning och samhällsnyttor som skapas. Ulricehamn ser vidare att en station i exempelvis Ulricehamn skapar redundans i systemet och således ett mindre sårbart järnvägssystem för Sverige.
- 11) Forskning visar på att den största andelen resenärer utgörs av arbetspendling inom arbetsmarknadsregionerna, något som därmed talar emot en alltför koncentrerad satsning på ändpunktstrafik i samband med projektet.
- 12) Finansiering via banavgifter, och då som delrapporten föreslår att ta ut högre så kallade särskilda banavgifter för att finansiera projektet, anser Ulricehamns kommun vara riskfyllt då detta i sin tur riskerar att medföra ökade biljettpreiser som kan inverka på den samhällsekonomiska lönsamheten på sikt.- Har frågan om hur exempelvis ökade

## **Kommunstyrelsen**

biljettpriser skapar för inverkan på pendlingstrafiken i stråket på sikt analyserats av Sverigeförhandlingen?

- 13) Avseende fler synpunkter kopplat till finansieringen av projektet hänvisar Ulricehamns kommun till Västra Götalandsregionens remissyttrande.

Mattias Josefsson  
Kommunstyrelsens ordförande  
Ulricehamns kommun

## Kommunstyrelsen

TELEFON 0321-59 50 00 (vx) E-POST [kommun@ulricehamn.se](mailto:kommun@ulricehamn.se)  
BESÖKSADRESS Bogesundsgatan 22 POSTADRESS 523 86 Ulricehamn  
WEBB [ulricehamn.se](http://ulricehamn.se) FACEBOOK [facebook.com/ulricehamnskommun](https://www.facebook.com/ulricehamnskommun)

