

”För att säkerställa att satsningar på ny infrastruktur är kostnadseffektiva ska alternativa och billigare åtgärder först övervägas. Planeringen av höghastighetsjärnväg har inte följt den principen. Riksrevisionen rekommenderar nu regeringen att inte ta några nya beslut förrän planeringen har genomförts på rätt sätt.”

Ur Riksrevisionens rapport

Att tänka efter före
– statens planering av
höghastighetsjärnväg

Till Regeringen

Yttrande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
Diarienummer I2021/02884

Undertecknad Håkan Norén som följt och skrivit om planerna på höghastighetsbanor i över 30 år, först som anställd journalist och senare som oberoende debattör, ber härmed att få av avge yttrande över rubricerad plan.

Jag föreslår

- *Att innan regeringen fastställer kostnadsramarna och utförande för Nya stambanor uppdrar åt Trafikverket att göra en jämförande kostnadsutredning med nuvarande förslag att bygga nya stambanor som vanliga standardbanor för 250 km/h,*
- *att denna kostnadsjämförelse åtföljs av en jämförande samhällsekonomisk kalkyl på de båda alternativen,*
- *att de båda ovanstående genomgås även av en ”second opinion” och följs av en bred remissomgång före slutligt beslut,*
- *att fastställa slutlig utbyggnad av nya stambanor först sedan de prövats etappvis enligt fyrstegsprincipen med gällande regler och praxis,*
- *att om höghastighetsbana övervägs denna prövas separat i ett femte steg samt*
- *att planeringen av de tre inledande delsträckorna av utbyggnaden av höghastighetsbanorna pausas i väntan på nytt ställningstagande.*

Stambanor missvisande benämning

Inledningsvis vill jag påpeka förhållandet att det formella namnet projektet "Nya stambanor för höghastighetståg" tyvärr tillämpas myndigheterna i en avkortad form till enbart "Nya stambanor". Detta är direkt missvisande i jämförelse med de ursprungliga stambanorna som var en stam i järnvägsnätet för alla sorters tåg medan de nu föreslagna banorna endast avser snabba persontåg. I fortsättningen använder därför den mer relevanta benämningen "höghastighetsbana"

Benämningen "Stambanor" skulle vara betydligt mer relevant om banorna planerades som standardbanor, då de funktionsmässigt har mer likhet med de ursprungliga stambanorna. Men för att understryka att dagens moderna standardbanor i jämförelse med de ursprungliga stambanorna tillhör en helt annan generation väljer jag fortsättningsvis att kalla dem "snabbtågsbanor"

Ovanstående nomenklatur föreslår jag att såväl regeringskansliet, som Trafikverket och övriga myndigheter fortsättningsvis använder. Statens organ bör rimligen inte använda begrepp som kan missförstås. Även i den politiska debatten bör de användas för trovärdighetens skull.

Demokratin kräver förankring hos folkflertalet

Att bygga höghastighetsbanor är dyrt.. För dyrt är en allmän uppfattning runt om i landet. De som följt frågan på Internet har nästan dagligen sett rubriker som "stoppa gökungen" och "dra i nödbromsen". De som protesterar är allt från organisationer, kommuner och regioner till myndigheter och branschorganisationer. Med de politiska direktiv man fått har Trafikverket inte kunnat tillmötesgå den efterfrågan som finns runt om i landet på bättre vägar och – framför allt – bättre järnvägar.

Därmed har frågan om bryta ut höghastighetsbanorna ur planen och lånefinansiera dem separat aktualiserats. Men det skulle enbart betyda att höghastighetsbanorna ytterligare prioriteras. Räntor och amorteringar måste alltid betalas och skulle i sämre konjunkturer gå före andra kostnader. Det betyder att man antingen måste betala räntor och amorteringar från Trafikverkets anslag, vilket går ut över framtida underhåll och nyinvesteringar, eller betalas direkt via skatten.

Av opinionsyttringarna kan man dra slutsatsen att höghastighetsbanor inte är den typ av investering som betjänar Sverige bäst. Men tyvärr har inte alternativet bygga nya banor mellan de tre största städerna som standard snabbtågsbanor för 250 km/h utretts. Ur demokratisk synpunkt är detta helt nödvändigt för förtroendet för projektet. En så stor investering som berör så många människor måste vara demokratiskt förankrad folkflertalet.

Förmodligen avsevärt billigare

Tyvärr finns alltså inga ordentliga utredningar gjorda så man kan se skillnad i

kostnader på att bygga de nya banorna som höghastighetsjärnväg alternativt snabbtågsbana. Det brukar i debatten påstås, utan att peka på några underlag, att de båda bantyperna kostar ungefär lika mycket att bygga. En snabbtågs 250-bana är dock med stor sannolikhet avsevärt billigare att bygga.

Det går att göra överslagsberäkningar som ger en signifikativ vägledning. Ostlänken, planeras som dubbelspårig höghastighetsbana, och Norrbotniabanan, som enkelspårig standard snabbtågsjärnväg. De båda banorna har ungefär lika lång tid till byggstart. Norrbotniabanan – omräknat till dubbelspår för jämförelsens skull – beräknas kosta 3,1 miljarder per mil, medan Ostlänkens milkostnad skulle bli 5,7 miljarder.

Alltså blir Ostlänken ca 80 procent dyrare per mil än Norrbotniabanan (omräknad till dubbelspår). Även om det här bara är en förenklad beräkning av milkostnaden, utan hänsyn till skilda lokala förhållanden, är differensen så stor att det går att dra övertygande slutsatser.

Rent hypotetiskt skulle om den här jämförelsen kunde tillämpas på hela tilltänkta banutbyggnaden röra sig om besparing 100-miljardersklassen. Dessutom skulle snabbtågsbanor kunna ta godståg – i motsats till höghastighetsjärnväg – vilket i en samhällsekonomisk kalkyl sannolikt skulle förbättra ekonomin påtagligt positivt.

Mindre plats för gods än som påståtts

I en allmänna debatten och även av forskare och politiker har påståtts att med nya höghastighetsbanor skulle det bli betydligt mycket mer plats godstransporter på de gamla stambanorna. Utan att på något vis styrka det har sagts att godskapaciteten skulle öka med två-tre gånger, alltså 100-200 procent om man bygger höghastighetsbanor.

Av Trafikverkets senaste siffror kan man dra slutsatsen att det snarare blir en genomsnittlig ökning kring 50 procent, alltså hälften av vad som sagts. Västra stambanan är den mest belastade banan som berörs. På den blir ökning cirka 25 procent, alltså en åttondel av vad som sagts varit möjlig. Detta beräknat från en jämförelsevis redan låg nivå. Siffran ska jämföras med prognoserad ökning av godstransporterna med 64 procent till 2040.

Brist på godsspår hotar klimatmålet

Det ursprungliga huvudargumentet för att bygga höghastighetsbanor var klimatfrågan. Med överflyttning av passagerare från flyg skulle utsläppen av växthusgaser minska drastiskt. I debatten har dock visats att den vinsten är mycket marginell om ens någon. Det kan jämföras med att en överflyttning av 10 procent av lastbilstransporterna från landsväg till järnväg skulle medföra lika mycket besparing av utsläpp som från det totala inrikesflyget.

Nu har i stället bristen på järnvägsspår blivit huvudargumentet. Med höghastighetsbanor fördubblas i och för sig kapaciteten tillsammans med de gamla

stambanorna. Varav dock hela tillskottet tillförs snabba persontåg. Godståg och lokaltåg göra sig ej besvär! När det gäller godset så är det ett bortval för all framtid, eftersom höghastighetsbanorna utformas så det inte klarar godståg,

Förra året kom en utredningen som flera myndigheter ligger bakom. I den heter det bland annat att "växthusgasutsläppen per tonkilometer från vägtrafiken" beräknas "vara cirka 32 gånger högre än för järnvägstransporter". I nästa stund konstateras att det förmodligen inte går att göra mycket åt det på grund av bristande spårkapacitet.

Motsvarade 10-filig motorväg oanvänd

Region Skåne har räknat ut att om sträckan Lund-Hässleholm byggs som höghastighetsjärnväg är den gamla stambanan så gott som fullbelagd redan år 2040. En prognos för den planerade höghastighetsbanan visar att den samtidigt enbart skulle vara belagd till 21 procent.

Medan lokal- och godståg kanske får köa på gamla Södra stambanan skulle alltså närmare 80 procent av kapacitet på nybyggda höghastighetsbanan vara outnyttjad, eftersom den inte kan ta godståg. Nu kan man förutse tillväxt av trafiken på banan men förmodligen knappast mer än till högst det dubbla. Det skulle innebära att 60 procent av kapaciteten aldrig i framtiden skulle kunna utnyttjas.

Man brukar räkna med att en dubbelspårig järnväg motsvarar en 16-filig motorväg. Det skulle innebära att transportkapacitet motsvarande en 10-filig motorväg skulle ligga oanvänd i all framtid då höghastighetsbanan inte kan ta godståg. Detta samtidigt som Sverige har brist på järnvägsspår, framför allt för gods.

Hastighet och restider

Att en bana byggs för 320 km/t är ju inte alls detsamma som att tågen kommer att gå i den hastigheten. EU:s revisorer har i en rapport visat att på de kontinentala höghastighetsbanor är hastigheten snarare ungefär hälften av den möjliga topphastigheten.

Vi vet inte heller om någon operatör kommer att inköpa några "riktiga" höghastighetståg. De är inte bara dyra i inköp de är också dyra drift och underhåll. Att öka farten från 250 till 320 ökar energiförbrukningen med bortåt 50 procent. Däremot blir tidsvinsten bara drygt 10 procent. Med andra ord mycket dyra minuter.

Det är mycket som påverkar restiderna med tåget, inte bara vilken toppfart de har. Så det är svårt att helt fastslå tidsbesparande med det ena eller andra. Min uppfattning är att tidsskillnaden mellan de båda bantyperna blir så marginell att det inte påverkar val av färdstätt.

Miljöanpassning för natur och kultur

En allmän uppfattning är att en en standard snabbtågsbanan för 250 km/t på ett

betydligt bättre sätt kan anpassas till natur- och kulturmiljöer genom sina avsevärt mindre krav på stora kurvradier. Man kan göra smartare bandragning som inte på samma sätt behöver utnyttja jungfrulig mark eller inskränka på mark ianspråktagen för andra ändamål.

Av miljöskäl bör även andra lösningar än bygga helt ny järnväg prövas. Sträckan Lund-Hässleholm bör utredas att som alternativ byggas som fyrspår på Södra stambanan i stället för en bana i helt ny korridor. För Ostlänken konstaterades redan i förstudien att det var fullt möjligt att uppgradera Nyköpingsbanan till dubbelspår för 250. Detsamma bör vara möjligt även för Kust till Kustbanan som alternativ till bana i helt ny korridor Göteborg-Borås.

Även Ostlänken bör utredas

Vad gäller Ostlänken kan andras att den har kommit så långt i planeringen att den måste fullföljas i nu planerat utförande. Det är dock ett föga relevant argument. Fördelen med att uppgradera Nyköpingsbanan som alternativ är att nya järnvägen då kan kopplas in etappvis, vilket gör att delar kan brukas tidigare vilket förbättrar ekonomin och kommer de resande snabbare till del.

Rimligen bör även byggkostnaden bli lägre. Man kommer bland annat undan den planerade cirka åtta kilometer långa tunneln under Kolmårdsbranten. Av karta från järnvägsutredningen, blå korridor, framgår att den skulle kunna ersättas med en drygt kilometerlång tunnel plus tre mindre mellan Kolmårdens och Åby stationer, vilken borde utgöra en första etapp. Även om Ostlänken byggs i annan korridor måste ju denna sträcka på sikt byggas om med avseende på passagen vid Getå och den förhållandevis branta stigningen upp mot Kolmården.

Även om Sörmlandsdelen av Ostlänken kommit för långt i planeringen bör ett omtänkande ske på Östgötadelen. Sträckan Norrköping-Linköping är den hårdast belastade delen på Södra stambanan norr om Skåne. Stambanan har dessutom en riskpassage över Göta kanal, där den öppningsbana bron förr eller senare måste byggas om. Mot den bakgrunden är det oansvarigt att bygga en bana dit det inte gör att omlada alla sorters trafik.

SLUTSATS

Regeringen bör omedelbart ta initiativ till att genomföra de förslag som jag inledningsvis presenterat och jämföra de samhällsekonomiska kostnaderna mellan nu föreslagna höghastighetsbanor med standard snabbtågsbanor.

Nyköping 2022-02-28

Håkan Norén

Skålsvampvägen 8, 61163, Nyköping