

Regeringskansliet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare, tfn	Datum	Vår beteckning
	2022-02-25	Remissyttrande om Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
E-post	Ert datum	Er beteckning
paul.vandoninck@jernhusen.se	2021-11-30	I2021/02884

Remissyttrande om Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Jernhusen har tagit del av "Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033".

Sveriges transportinfrastruktur har en avgörande roll i landets samhälleliga och ekonomiska utveckling samt i hur väl regeringens klimatambitioner kan uppfyllas. Befintlig funktionalitet måste vidmakthållas. Det är dessutom nödvändigt att planera för nya åtgärder i tillägg till de som finns i nuvarande nationella plan för att kunna möta framtida kapacitetsbehov och för att påskynda omställningen till hållbara transporter.

Jernhusens kommentarer till planförslaget kan sammanfattas som följande:

- Stationslokaliseringar i centrala lägen nära målpunkter för boende eller arbete och goda kopplingar för anslutningsresor är kritiska framgångsfaktorer för den stora satsningen på nya stambanor. Det är bra att Trafikverket kontinuerligt identifierar möjligheter till kostnadsbesparingar inom programmet för nya stambanor men sådana besparingar får inte uppnås genom att välja sämre stationslokaliseringar eller andra ingrepp som skadar systemets funktion och attraktivitet för hållbar mobilitet och stadsutveckling.
- Specifika och tidsatta mål för omställning till hållbara transporter är en förutsättning för att klimatmål ska kunna uppnås.
- God kapacitet för person- och kombitrafik kring storstäderna måste säkerställas.

- Åtta av tio tåg antingen startar eller slutar i Stockholm. Järnvägen byggs nu ut runtom i Sverige och med tanke på att tågresandet inom landet förväntas öka finns risk att kapaciteten på spåren genom Stockholm åter blir för liten. För att inte järnvägssystemet ska bli för trångt, med negativa följder för hela Sveriges järnvägssystem, är det mycket viktigt och tidskritiskt att den föreslagna utredningen av Stockholms Central och Tomtebodas bangård genomförs planenligt.
- Tydliga spelregler för medfinansiering och/eller förskottering av statlig infrastruktur behövs för att ge stabila planeringsförutsättningar för företag och kommuner.

Värna om centrala stationslokaliseringar

Förslaget tar höjd för fortsatt arbete med planering och genomförande av programmet för nya stambanor. För att kunna hålla sig inom de satta ekonomiska ramarna har Trafikverket identifierat ett antal besparingsmöjligheter som innebär förändringar på systemnivå. Det är bra att man kontinuerligt arbetar för att optimera programmets användning av ekonomiska medel men det är viktigt att undvika att besparingar sker på bekostnad av nyttan och funktionen som investeringen skapar. Användning och utveckling av befintlig stationsinfrastruktur i centrala lägen med tillhörande möjligheter till anslutningsresor bidrar till kostnadseffektivitet och att nyttorna uppstår snabbare. Medan förenklade tätortspassager med sänkt hastighet kan öka möjligheten att använda befintlig stationsinfrastruktur skall man noga studera effekten av sämre möjligheter för anslutande regiontrafik på kollektivtrafikens attraktivitet. Kostnadsbesparingar får inte leda till att centrala stationslägen väljs bort till förmån för externa stationsplaceringar som saknar existerande målpunkter eller goda anslutningar till andra trafikslag. Då riskerar stora delar av nyttan med en ny infrastruktur att gå om intet.

Prioritera järnvägssystemets roll i klimatomställningen

För att möta klimatmålen är det viktigt att främja de mest hållbara transportslagen för såväl person- som godstrafik. Ett robust järnvägssystem med tillräcklig kapacitet som håller ihop hela landet och som förbinder Sverige med Europa är en förutsättning för att minska beroendet av vägtransporter. Därför är det positivt att planförslaget innehåller medel för att återställa eller bibehålla dagens funktionalitet i järnvägssystemet, och att investeringar som främjar överflyttning från vägtransporter till hållbara trafikslag har prioriterats, men mer behövs för att kunna möta framtida krav. Om järnvägens parter ska kunna bidra i klimatomställningen måste därför järnvägssystemet som helhet bättre svara upp mot en ökad efterfrågan och höga krav på punktlighet och pålitlighet. Trafikverkets beskrivning av hur snäva ekonomiska ramar orsakar att nödvändiga eller mycket angelägna åtgärder tvingas prioriteras bort eller skjutas fram till kommande planperioder är därför enligt Jernhusen i många avseenden oroande. De ekonomiska ramarna kommer att behöva ökas avsevärt för att svara mot underhållsbehoven och för att järnvägsobjekt i befintlig och kommande nationell plan ska kunna färdigställas.

Även om Trafikverket i sin plan tar upp att åtgärderna bidrar till Sveriges klimatmål saknas tydliga och specifika mätbara mål som reflekterar ambitionsnivån när det gäller hållbara transporter. Uppföljning och tidsatta mål är förutsättningar för att bättre och mera fokuserad planering av både infrastruktur och berörda verksamheters aktiviteter ska kunna bidra till en överflyttning av person- och godstrafik från väg till järnväg.

Järnvägssystemets kapacitet

Jernhusen får också framhålla att kapacitet för person- och kombitrafik på järnväg kring storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö har en avgörande betydelse för järnvägssystemet som helhet. Utmaningar som behöver omhändertas under kommande planeringsperiod är bl.a. uppställningskapacitet i Tomtebodavägen och Hagalund för att lösa flaskhalsen kring Stockholm Central. Även en modernisering av signalställverket samt andra kapacitetshöjande åtgärder vid Stockholm Central är nödvändiga för att reducera sårbarheten av järnvägssystemets hjärta. En översyn av uppställningskapacitet för både kombitrafik och persontåg i Malmö samt för persontåg i Göteborg behövs för att säkerställa goda kopplingar till Europa och ett mer robust järnvägsnät inom Sverige. Det är positivt att planförslaget innehåller åtgärder som syftar till att bibehålla eller återställa dagens funktionalitet. Det är dock viktigt att man under kommande planperiod även utreder och i den mån det går planerar för att systemet klarar kommande kapacitetsbehov.

”Åtta av tio tåg antingen startar eller slutar i Stockholm” sade Trafikverkets dåvarande generaldirektör Lena Erixon i samband med invigningen av den renoverade Getingmidjan. Det gör både funktionen och stationen Stockholm Central unik i det svenska järnvägssystemet. Därutöver ställer stationens placering centralt i huvudstaden höga krav på både stationens och närområdets utveckling och på dess bidrag till en trygg och funktionell stadsmiljö. Järnvägens kapacitet genom Stockholm utökades markant vid Citybanans öppnande 2017 och den omfattande renovering som skett på sträckan Stockholm Central – Stockholm Södra skapar robusthet och ökad punktlighet. Samtidigt pekar alla prognoser på att tågresandet kommer att fortsätta att öka. Även om Trafikverket i sitt underlag pekade på osäkerhetsfaktorer i sina prognoser såsom effekterna av pandemin kommer de planerade utbyggnaderna av järnvägen runt om i hela Sverige, särskilt i ökad kapacitet på sträckor med omfattande arbetspendling inom Mälardalen, innebära fler tåg till, från eller igenom Stockholm Central. I grunden är det mycket positivt att allt fler vill resa hållbart och frakta gods klimatsmart. För att få full utväxling av dessa investeringar krävs dock att det finns ledig kapacitet genom Stockholm och vid Stockholm Central. Redan idag nyttjas 90 % av Stockholms bangårds kapacitet i maxtimmen. Vid ett fullt nyttjande riskerar hela systemet att bli ännu mera störningskänsligt. Över tid kommer bangårdens kapacitet inte heller kunna svara upp mot den ökade efterfrågan under dygnets övriga timmar. Enligt Jernhusens egna beräkningar kommer redan år 2030 efterfrågan vara större än nuvarande kapacitet.

Utan den nödvändiga kapacitetshöjningen riskerar Stockholm Central att bli en flaskhals. Det betyder att full nytta av övriga investeringar runt om i landet inte kommer att kunna nås. Underhåll samt om- och nybyggnation innebär begränsningar i nyttjandet av befintlig anläggning. För att en bangårdsombyggnad ska kunna ske måste den påbörjas innan dagens kapacitet har tagits i fullt anspråk. Därför är det mycket viktigt att Trafikverket snarast kan påbörja den i planförslaget omnämnda utredningen av Stockholm Central och Tomtebodas bangård. Utredningen ska kunna leda till ett bra beslutsunderlag inför investerings- och genomförandebeslut som kommer att behövas i nästa planrevidering. Jernhusen är övertygat om att utredningen förstärker dialogen mellan involverade aktörer och bolag och kan skapa bättre samordning av investeringar, till gagn för järnvägssystemet som helhet. En om- och utbyggnad av bangården skapar dessutom möjlighet för Jernhusen att förverkliga det omfattande stadsutvecklingsprojekt som går under namnet Centralstaden, vilket kommer att bidra till en trygg, funktionell och attraktiv stationsnära stadsmiljö.

Behov av tydliga förutsättningar för medfinansiering

Jernhusen anser vidare att ett förtydligande av förutsättningarna för medfinansiering och/eller förskottering av statliga infrastrukturobjekt skulle skapa bättre planeringsförutsättningar för både Trafikverket och externa intressenter. Tidplaner och beslutsprocesser för investeringar som görs av andra än Trafikverket men som är beroende av den statliga infrastruktur som medfinansieras påverkas starkt av den nationella planens tydlighet och stabilitet.

Stockholm 25 februari 2022

Kerstin Gillsbro,
VD, Jernhusen AB

Om Jernhusen

Jernhusen är ett fastighetsbolag som äger, utvecklar och förvaltar underhållsdepåer för järnvägsfordon, kombiterminaler för gods på järnväg samt stationer. Till detta bedriver bolaget stadsutveckling i stationsnära lägen.

Bolaget bedriver med sina cirka 200 anställda sin verksamhet längs den svenska järnvägen. Svenska staten är ensam aktieägare. Bolaget ska få fler att resa med järnväg, samt få fler att använda järnvägen för sin godstransport.