

Regeringskansliet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare, tfn	Datum	Vår beteckning
	2021-01-25	Remissyttrande om inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037
E-post	Ert datum	Er beteckning
paul.vandoninck@jernhusen.se	2020-10-30	I2020/02739

Remissyttrande om inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037

Jernhusen har tagit del av "Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037".

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.

Därför anser Jernhusen att det är nödvändigt att Trafikverket tilldelas medel minst i enlighet med utredningsförslaget som innebär en ökning med 20 procent mer än den angivna ekonomiska planeringsramen 622,5 miljarder för 12 år eller 830 miljarder för 16 år. För att främja fokus på beslutade åtgärder och för att bibehålla flexibilitet för att möta framtida osäkerhetsfaktorer menar Jernhusen att den kortare planeringshorisonten 12 år är att föredra.

Jernhusen ställer sig positivt till inriktningen att höghastighetsbanorna finansieras utanför nationell plan. Förutom en sammanhållen och snabbare framdrift av programmet skapas med en sådan lösning även utrymme för att inkludera nya nödvändiga åtgärder i kommande nationella plan.

Jernhusens kommentarer till inriktningsunderlaget för infrastrukturplaneringen kan sammanfattas som följande:

- Trafikverkets ekonomiska medel för planeringsperioden behöver ökas med minst 20 procent i förhållande till den angivna ekonomiska planeringsramen för att möjliggöra att nya objekt ryms inom kommande nationell plan.
- En sammanhållen planering och finansiering av höghastighetsbanor utanför nationell plan är att föredra.
- 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, krävs att de ekonomiska ramarna för den kommande åtgärdsplaneringen tar höjd för den nödvändiga kapacitetsutbyggnaden av Stockholm Centrals bangård.
- Tydliga spelregler för medfinansiering och/eller förskottering av statlig infrastruktur behövs för att ge stabila planeringsförutsättningar för företag och kommuner.

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 inriktningsunderlaget fortsatt innehåller medel för att återställa eller bibehålla dagens funktionalitet i järnvägssystemet, men mer behövs för att kunna möta framtida krav. Om järnvägens parter ska kunna möta klimatutmaningen måste därför järnvägssystemet som helhet bättre svara upp mot en ökad efterfrågan och höga krav på punktlighet och pålitlighet. Trafikverkets inriktningsunderlag 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 nationell plan ska kunna färdigställas.

I inriktningsunderlaget saknas vidare tydliga och specifika mätbara mål som reflekterar ambitionsnivån när det gäller hållbara transporter. Uppföljning och tidsatta mål är en förutsättning om överflyttning av person- och godstrafik från väg till järnväg ska kunna bidra till en bättre och mera fokuserad planering av både infrastruktur och berörda verksamheters aktiviteter.

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 mera robust järnvägsnät inom Sverige.

”Åtta av tio tåg antingen startar eller slutar i Stockholm” sade Trafikverkets 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 pekar på osäkerhetsfaktorer i sina prognoser såsom effekterna av den nu pågående 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. För resor för arbetspendling är detta givetvis bekymmersamt, eftersom sådana resor svårigen kan förläggas andra tider samt att ett fullt nyttjande riskerar göra hela systemet ytterligare 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.

Jernhusen anser därav att Trafikverkets inriktningsunderlag behöver ta höjd för en ombyggnad av Stockholm Centrals bangård. Utan den nödvändiga kapacitetshöjningen riskerar Stockholm Central annars 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. Jernhusen är övertygat om att en förstärkt dialog mellan involverade aktörer och bolag 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 januari 2021

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 drygt 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.