

Kurt Hultgren
0707-88 44 77

ReFo skr 950
Stockholm 2009-11-16

Näringsdepartementet
Att: Leif Zetterberg
103 33 Stockholm

Resenärsforum över betänkandet Höghastighetsbanor – ett hållbart samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74)

Resenärsforum företräder kollektivresenärerna i Sverige på riksnivå i nära samarbete med ett trettiotal lokala resenärsgrupper. Antalet medlemmar-intressenter i landet uppgår till drygt 6000 personer. Kollektivresenärernas intressen bevakas när det gäller resor med tåg, buss och båt.

Vi har i vårt yttrande valt i första hand inriktat oss på de aspekter som är av primär betydelse för resenärerna.

Samordning med övrig tågtrafik och övriga trafiksystem

Höghastighetståg kommer av merparten resenärer inte att uppfattas som ett separat eller isolerat trafiksystem. Byte mellan höghastighetståg och regional- eller lokaltåg och övrig lokaltrafik kommer att ske i minst samma omfattning som mellan dagens X2000-tåg, övriga tåg och lokaltrafik. Höghastighetstågen måste därför ingå i dagens tidtabellssamordning såväl av trafikerings-skäl som för att ge resenärerna attraktiva förbindelser med korta bytestider och korta totala restider. Av samma skäl måste höghastighetstågen ingå i ett nationellt samordnat informations- och biljettsystem.

Restidsmål

I betänkandet formuleras restidsmål för huvudrelationerna. Dessa innebär en stor skillnad i genomsnittlig reshastighet från drygt 150 km/tim Malmö- Göteborg till runt 230 km/tim Malmö – Stockholm. Målsättning vad gäller den senare relationen är ambitiös och även en något längre restid, dock klart under tre timmar, torde vara konkurrenskraftig. Restiden på Västkusten Malmö – Göteborg är i längsta laget för att möta konkurrensen från E 6, men ett helst snabbt fullföljande av utbyggnaden av Västkustbanan och en ny generation tåg som kan tillvarata banans möjligheter är det enda realistiska alternativet.

Förbättrad punktlighet och regularitet

Dagens X2000-trafik och då i synnerhet trafiken på Malmölinjen som passerar tre storstadsområden med tät lokal- och regionaltrafik uppvisar klart otillfredsställande

punktlighet. Höghastighetsbanorna kommer genom kapacitetsökningen och separeringen av snabba persontåg från övriga tåg att skapa förutsättningar för en betydligt högre regularitet och punktlighet. Detta är en ur resenärssynpunkt högst välkommen kvalitetsförbättring som även ökar järnvägens attraktivitet. För de operatörer som kommer att bedriva trafik på höghastighetsbanorna innebär detta troligen betydligt lägre kostnader för ersättningstrafik restidsgarantier mm än i dag. Även för övriga operatörer och deras resenärer är fördelarna uppenbara med säkrare anslutningar, reducerad väntan på försenade tåg och färre konflikter vad gäller tillgång till banan.

Trafikeringen under utbyggnadsfasen

Utbyggnadsfasen kan inte ses som en parantes utan en period då **trafikeringen successivt etableras och trafikunderlaget byggs upp**. Den samhällsekonomiska lönsamheten i en utbyggnad av ett höghastighetsnät torde högst påtagligt påverkas av hur, hur snabbt och i vilken omfattning detta kan ske. Utredningen förutser en projekterings- provnings- och utbyggnadstid på ca 15 år. Erfarenheterna från utbyggnaden av Västkustbanan mellan Lund och Göteborg samt Ådals- och Botniabanorna indikerar att betänkandets totala tidsram måste betraktas som påtagligt optimistisk och förutsätter dels en sammanhållen kontinuerlig planering, provning och utbyggnad och dels att inga ”bakslag” vad gäller finansiering och tillåtlighetsprovningar försenar projektet. Infrastrukturförvaltarens och operatörernas planering måste vara tillräckligt flexibel för att kunna hantera den ofrånkomliga osäkerheten i såväl utbyggnadstakt som den ordning i vilken de olika bansträckningarna kan färdigställas och tagas i drift.

Trafiken mellan Stockholm och Malmö/Lund kan nyttja det först färdigställda banavsnittet mellan Järna och Åby och sedan i tur och ordning de därefter öppnade avsnitten fram till Gripenberg. Södra stambanan söderut från Gripenberg kommer att förbli den snabbaste vägen till Lund/Malmö/Kastrup (som är det primära resmålet) ända fram tills dess banan Gripenberg – Jönköping – Värnamo – Markaryd med anslutning till Hässleholm är färdigbyggd.

En upprustning av sträckan **Malmö – Hässleholm** såväl vad gäller **hastighetsstandard** som **kapacitetshöjning** bör ske samtidigt med utbyggnaden från Järna mot Norrköping **så att kapacitetsbegränsningarna i Skåne inte bromsar en önskvärd trafikutveckling**. Även för sträckan Gripenberg - Nässjö – Hässleholm bör rimliga förbättringar vad gäller kapacitet och hastighet prövas. Ju tidigare och snabbare trafikutbudet mellan Skåne och Stockholm kan förbättras vad gäller restider och punktlighet desto bättre är de långsiktiga förutsättningarna för en höghastighetsbana till Skåne.

Utformning av och tillgång till fordon

Såväl en utökad och utsträckt arbetspendling med tåg i stället för med bil, som ett utökad ändpunktsresande till följd av en överflyttning av resenärer från flyget, förutsätter en **disposition och inredning som ger goda arbetsmöjligheter ombord på tåget**. Ur

resenärens synvinkel är det ytterst angeläget att de nya tåg som kommer trafikera höghastighetsbanorna erbjuder en standard som tillvaratar tågets möjligheter. De allvarliga misstag som i detta avseende skett vid upphandlingen av X31- och X40-tågen får inte upprepas. Den mer generösa (jämfört med kontinenten) ”vagnskorgsprofil” som är möjlig i Sverige måste utnyttjas.

Höghastighetstågen kommer att svara för en avsevärd del av anslutningsresorna till och från de större flygplatserna. Det gäller både i Sverige och visar sig – mycket tydligt – på kontinenten. Erfarenheterna från Öresundstågen pekar entydigt på att detta innebär många resenärer med mycket bagage och därmed på **behovet av generösa och lättillgängliga bagageutrymmen.**

Så snart den första nya bansträckningen är färdig att tas i bruk bör **de första av de nya tågen**, med möjlighet att nyttja banan hastighetspotential vara klara att sättas i trafik. Eftersom trafiken under ett antal år kommer att bedrivas såväl på de nybyggda höghastighetsbanorna som på dagens (då delvis utbyggda) bannät behövs tågsätt med en hög maxhastighet (över 250 km/tim) och **oundgängligen med korglutning** dvs ett tågsätt baserat på samma grundkoncept som ”Gröna tåget”. För övrigt även samma tågtyp som är långsiktigt optimal för att sättas i trafik på Västkustbanan, Norgebanan, Ostkust- och Botniabanen. Att övergå från fordon lämpade för ett kurvigt järnvägsnät till fordon enbart lämpade för spår utan påtagliga kurvor låter sig inte göras i en handvändning. Först när höghastighetsbanorna är kalra i sin helhet kan tåg utan korglutning sättas in. Det handlar om en fordonsgeneration. Och banan måste utnyttjas så snart den är klar med fordon som klara både högre hastigheter och kurviga äldre spår. De nybyggda sträckorna får intelligenta dåligt utnyttjade för att det inte finns lämpliga tåg att sätta in.

Infrastrukturförvaltaren måste noga följa de potentiella operatörernas planer vad gäller fordon för trafikering av de nya banorna och vara beredd samt även ges legala möjligheter att i ett initialskede medverka till att lämpliga fordon anskaffas och finns tillgängliga från ”dag ett”.

Stationsutformning och service

Varken höghastighetstågen eller dess passagerare ställer annorlunda krav på stationsutformning och service än t ex dagens X2000-trafik. Den förväntade trafiktillväxten kommer på sikt att ta mer spårkapacitet i anspråk på stationerna och fler resenärer kommer att passera stationerna. Betänkandet redovisar ett beräknat ökat resande i storleken 6 miljarder personkilometer per år vilket grovt kan översättas till 40000 – 60000 nya dagliga tågresenärer på sikt med höghastighetstågen. Detta ökande resande kommer att ske mellan ett 15-tal stationer.

Trafiken med ”nya höghastighetståg” mellan Stockholm och Skåne kommer successivt att ersätta dagens X2000-trafik. Här kommer dagens tågägen in och ut från Stockholm och

Malmö i kombination med längre tågsätt rimligtvis att kunna svälja trafiktillväxten under åtskilliga år.

Stockholms C rustas nu upp bl a med bättre gång- och trappförbindelser samtidigt som Citybanans nya underjordiska station om ett antal år tillkommer att avlasta dagens Stockholm C. Göteborg C har nyligen utvidgats liksom f ö Lund C. Malmö C byggs om och utvidgas vad gäller utrymmen för resenärer och serviceinrättningar för dessa. Om ett år kommer dessutom många av dagens resenärer på Malmö C flytta till station Triangeln. Vår uppfattning är att de tre största stationerna borde ha kapacitet för höghastighetstågens resenärer under åtskilliga år framåt.

Alla möjligheter vad gäller bytesmöjligheter till och från övriga banor med persontrafik måste tas tillvara vad gäller lokalisering av stationer. Stationsutformningen måste ta fasta på korta, lättillgängliga och tydliga bytesvägar, liksom bytena till lokal kollektivtrafik måste vara lika enkla och tydliga.

Andelen resenärer som nyttjar bilen till och från tåget torde öka jämfört med i dag på grund av den förväntade överföringen av resenärer från flyget. Många som idag kör bil på halvlånga sträckor kommer att finna att de kan kombinera bil och tåg. Goda och tillräckliga parkeringsmöjligheter i nära anslutning till stationerna är därför av utomordentlig betydelse för tågets attraktivitet. Fler kommer också att cykla på kortare sträckor, varför även cykelparkering måste byggas ut.

På flera orter som t ex Värnamo, Ulricehamn planeras för perifera stationslägen. Dessa stationer måste, om de ej kan repliera på närliggande service, kunna erbjuda en service motsvarande en medelstor flygplats. Trygga övervakade parkeringsplatser är här en nödvändighet.

Kurt Hultgren

Kurt Hultgren
generalsekreterare Resenärsforum