

16 januari 21

Infrastrukturdepartementet
Regeringskansliet

Remissvar till Trafikverkets Inriktningsunderlag

Södra stambanan, Stockholm-Malmö/Köpenhamn är Sveriges viktigaste järnväg, mer än 52 % av all tågtrafik i landet utnyttjar hela eller delar av Södra stambanan. Trafiken består av lokaltåg, regionaltåg, fjärrtåg och godståg. Södra stambanan är också Sveriges enda järnväg för den expanderande tågtrafiken till Danmark, Tyskland och vidare i Europa.

Den kommer även med full utbyggnad av Nya stambanor vara pulsådern för godstrafiken ut i Europa och central för utvecklingen av pendeltågstrafiken.

Södra stambanans utveckling är en nationell angelägenhet.

Stambanan.com är ett nätverk med 28 kommuner och 5 regioner som samverkar för att utveckla och förbättra Södra stambanan.

Kraftigt utöka reinvesteringar och underhåll på Södra stambanan.

Stambanan.com instämmer i Trafikverkets förslag att kraftigt utöka reinvesteringar och underhåll på Södra stambanan efter en lång tid av bristande insatser. Störningarna i tågtrafiken innebär att resenärernas förtroende för tågtrafiken minskar och att näringslivets kostnader för godstrafiken ökar.

Vi har nyligen tagit fram förslag på närtidssatsningar på reinvesteringar på 2,3 miljarder för kontaktledningsbyte och spårbyte. Vi har även redovisat förslag på 20 åtgärder på 8,3 miljarder för att förbättra kapaciteten på Södra stambanan i väntan på större utbyggnader av Södra stambanan skall bli klara.

Genomföra beslutade etapper Lund-Hässleholm och Ostlänken (Linköping-Stockholm) i snabbare takt och finansiering utanför planen.

Kapacitetsbelastningen är redan idag, enligt Trafikverket, mycket hög på bandelarna Malmö-Alvesta samt Linköping-Stockholm. Corona pandemin har tillfälligt minskat resandet men denna effekt beräknas upphöra successivt i närtid.

Nu är arbetet med Fehmarn-Bält förbindelsen mellan Danmark och Tyskland påbörjat. Färdigställandet av förbindelsen år 2029 kommer att öka efterfrågan på tåg både från resenärer och godstransportörer. Kapacitetsbristen på Södra stambanan kommer också att öka eftersom godsspåret Hallsberg-Mjölby kommer att vara fullt utbyggt med dubbelspår.

Stambanan.com anser att det är särskilt angeläget att genomföra beslutade etapper Lund-Hässleholm och Ostlänken (Linköping-Stockholm) i snabbare takt. Alternativet är att kapacitetsbristen ökar under lång tid framöver och kommer att förhindra en fortsatt positiv utveckling av tågtrafiken i Sverige. Enligt Trafikverkets underlag kommer de båda etapperna inte att vara fullföljda förrän tidigast 2040.

Trafikverket har med sin nya organisation för nya stambanor förberett sig för en snabbare utbyggnad av dessa sträckor. Vi instämmer i Trafikverkets argument att dessa etapper bör hanteras och finansieras utanför planen. Flera skäl anges:

- ett sammanhållet projekt under kortare tid ger en effektivare utbyggnad till en lägre kostnad
- en annan finansiering skulle medge en snabbare utbyggnad

Målet bör vara att dessa etapper ska öppnas för trafik senast 2035.

Centrala stationslägen.

Trafikverket anser att det är dyrt med centralt placerade stationer. Vi vill framhålla de stora vinster som centrala stationer innebär. Hässleholm C är tex en stor knutpunkt för ett flertal järnvägslinjer och en betydande andel av resenärerna på Södra stambanan kommer från anknyttande linjer. Stationerna i Lund, Hässleholm, Linköping och Norrköping bör ligga centralt för att möjliggöra en god samverkan med annan trafik som tex pendeltågstrafiken. Centrala stationslägen gör det enklare att ordna bra kollektivtrafik för resenärerna. Externa stationslägen skulle försämra tågens konkurrenskraft och även ifrågasätta motiven för utbyggnaden.

Det kan också konstateras att efter utbyggnaden Lund -Hässleholm genomförts så kommer enligt Trafikverkets banprognos det råda stor kapacitetsbrist på sträckan Hässleholm-Alvesta. Fortsatt planering norr om Hässleholm behöver påbörjas för kommande etapper på Södra stambanan.

Nyinvesteringar och fullfölja gällande plan.

En finansiering av dessa nya etapper utanför planen skulle också frigöra medel för andra viktiga järnvägssatsningar som också berör Södra stambanan. En stor andel av resandet till och från Södra stambanan kommer via viktiga sidobanor i Hässleholm, Alvesta, och Nässjö som idag har stora kapacitetsproblem vilket också redovisas i regionernas remissvar.

Stambanan.com instämmer också med Trafikverket ställningstagande att beslutade objekt i den nuvarande planen skall fullföljas, t ex triangelspår i Alvesta som är viktigt för godstrafiken och som också avlastar stationen i Alvesta.

Stambanan.com

Lena Wallentheim
Ordförande

Pontus Lindberg
vice ordförande