

## **Appendix till återkoppling hearing i november 2020 Regeringsuppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg**

### *Synpunkter på RU4*

Vi uppskattar att Trafikverket tagit intryck av synpunkterna som framfördes vid hearingen och att dessa resulterat i ett kompletterande utredningsalternativ. Det är mycket positivt att två centrala/stads-nära stationsläget återförts. Vi noterar dock att ett av dem är det mest kostnadsdrivande. Frågan är om samma resurser i stället kunde omsatts i centrala/stadsnära stationslägen på ännu fler stora orter och att den samlade tillgängligheten, resenärsnyttan och därmed den samhällsekonomiska effekten blivit ännu större. Om kostnadstaket är av avgörande betydelse kan man även fundera på om en station någonstans längs Kust till kustbanan ger mer än centrala stationslägen i de större städerna. Eftersom en sådan inte i något alternativ kommer att vara samlokaliserad med den nuvarande stationen i Värnamo behöver en analys av detta göras för att försvara kostnaden för en sådan station

Dessvärre måste vi konstatera att Trafikverket i RU4 missat tillfället att illustrera möjligheter till förbättrade effekter och sänkta kostnader. Genom att belysa fler alternativ hade ett bredare beslutsunderlag kunnat levereras till politikerna. Vi hoppas att det fortfarande finns tid att inkludera detta i arbetet.

Trafikerings scenariot i RU4 är identiskt med det i RU2. Vi förordar starkt att Trafikverket tar tillfället i akt att belysa effekterna av en trafikering med som mest fem tåg per timme och sträcka i linje med det behov SJs och Sverigeförhandlingens (PwC:s) prognoser pekar på. Då Sampers i grunden är en utbudsdriven modell är vi övertygade om att en ökad trafikering med attraktiva höghastighetståg – i kombination med ett minskat flygutbud på samma sträckor – skulle resultera i ökade resandevolymer och därmed förbättrad samhällsekonomisk nytta. Vi anser att det är fullt rimligt att på detta vis belysa den sanna potentialen de nya stambanorna medför. Att den angränsande sträckan Järna-Stockholm initialt kanske inte kan hantera en sådan trafikering fullt ut anser vi inte skall utgöra en begränsning i detta läge då kapaciteten på denna sträcka inom en inte allt för avlägsen framtid ändå måste utökas. Vi förordar därför starkt ett tillvägagångssätt liknande det som tillämpades i motsvarande arbete inför investeringen i Citytunneln i Malmö där hänsyn i resandeprognosen togs även till ett antal kringinvesteringar.

Vi skulle även gärna sett att Trafikverket tagit tillfället i akt och närmare undersökte de möjligheter till sänkta byggkostnader som en renodling av banorna för de snabbaste tågen (trafikkod P1) och användning av modern och industrialiserad byggt teknik med prefabricerade brobanor skulle medföra. Återgången till fixerade spår öppnar också för en hastighetshöjning

till 320 km/h – eller rent av 350 km/h – vilket ytterligare skulle förbättra den samhällsekonomiska nyttan.