

2009-11-16

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

Dnr N2009/7055/IR

## **Remiss av SOU 2009:74 ”Höghastighetsbanor - ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft”**

Branschföreningen Tågoperatörerna begränsar sitt yttrande till ett fåtal punkter som bör vara vägledande i regeringskansliets fortsatta arbete, nämligen samhällsnyttan av höghastighetsbanor samt behovet av finansiering och organisering i särskild ordning.

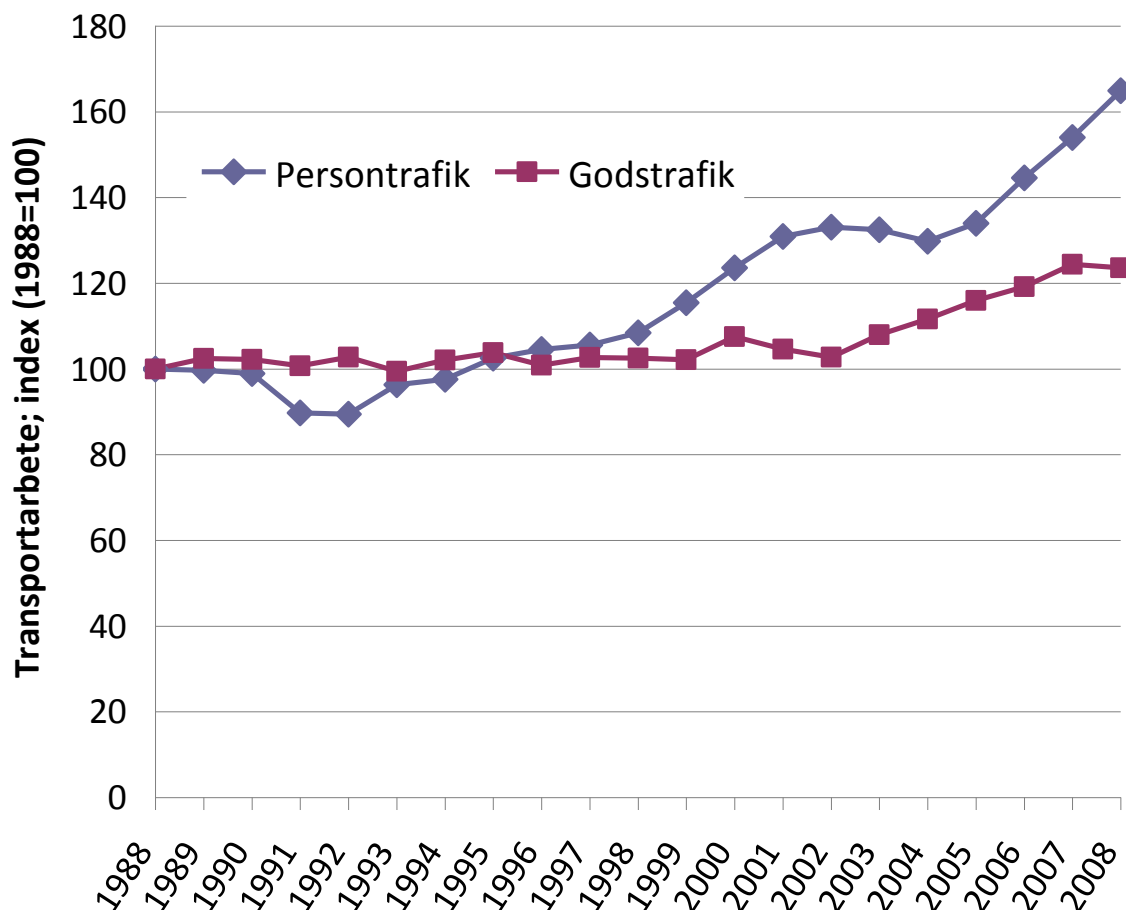
### **Höghastighetsbanor utvecklar järnvägstrafiken och samhället**

Branschföreningen välkomnar utredarens förslag att Sverige investerar i höghastighetsbanor för trafik Stockholm-Jönköping-Göteborg och Stockholm-Jönköping-Helsingborg-Malmö. Som utredaren skriver är detta att betrakta som ett samhällsbygge, som inte bara motiveras av sänkta restider och förbättrade resmöjligheter. Ett dedikerat höghastighetsnät skulle ge ett betydande kapacitetstillskott och avlasta en del av de delar av dagens järnvägsnät som är särskilt ansträngda - inte minst runt de större städerna – och därmed öppna upp för en väsentligt utvecklad regional persontrafik och godstrafik på det befintliga nätet.

För att få bättre insikt i järnvägssektorns situation och behov av idag är det viktigt att beakta den utveckling som skett de senaste 20 åren efter 1988 års transportpolitiska beslut, med bildandet av Banverket och trafikhuvudmännens ökade involvering i den regionala trafiken.

Under den djupa lågkonjunkturen i början av 1990-talet inleddes på allvar en nysatsning på järnvägens infrastruktur. Detta gjorde det möjligt att få en kraftig expansion av persontrafiken under andra halvan av 1990-talet, inte minst med hjälp också av nya tåg på det uppgraderade bannätet. I början av 2000-talet minskade investeringarna. Detta tillsammans med externa faktorer som lågprisflygets expansion bidrog till ett minskat resande, men ungefär samtidigt inleddes en vändning uppåt för godstrafiken. Från 2003 ökade återigen investeringarna och sedan dess har expansionen för såväl person- som godstrafiken fortsatt mot allt högre höjder, som framgår av figuren nedan. Sett över hela perioden 1988-2008 har persontransportarbetet på järnväg ökat med över 65% och godstransportarbetet med 25%. Järnvägen har därmed vuxit snabbare än andra trafikslag och alltså ökat sin marknadsandel. Samtidigt har antalet anställda i sektorn minskat med åtminstone 40%, vilket gör att branschen kan uppvisa en svårslagen produktivitetsutveckling. Internationellt sett har utvecklingen i Sverige också varit exceptionellt bra. Branschföreningen Tågoperatörerna anser att detta tydligt visar att när staten och de regionala trafikhuvudmännen valt att satsa på järnvägen har operatörerna levererat.

## Transportarbetet på järnväg 1988-2008



Baksidan av den goda utvecklingen är att järnvägsnätet på flera håll och särskilt i högtrafik uppnått taket vad gäller den tillgängliga kapaciteten. Enbart de tre storstäderna med omland beräknas ha mer än 500 000 fler invånare år 2020. Om järnvägssektorn skall kunna bygga vidare på vad som uppnåtts hittills, och inte minst kunna hantera ett framtida växande behov av person- och godstransporter med hög kvalitet, är det nödvändigt att tillföra ny kapacitet till systemet.

Utökad kapacitet kan tillkomma på flera sätt. Branschföreningen Tågoperatörerna anser dock att ett separat höghastighetsnät är det enda rimliga alternativ som erbjuder en kombination av både väsentligt snabbare persontågtransporter och en långsiktig kapacitetsförstärkning för övrig trafik. Att enbart upprusta/uppgradera nuvarande stambanor ger inte tillräcklig extra kapacitet och kan t.o.m. förvärra kapacitetssituationen för godstrafiken och den regionala persontrafiken, i och med att de kapacitetsslukande hastighetsskillnaderna i nätet förstärks. Att bygga parallella spår bredvid de nuvarande blir dyrare p.g.a. längre sträckning. Även om det behövs flera åtgärder i nuvarande nät för att förbättra dess kapacitet och kvalitet är det

kombinationen med en satsning på separata höghastighetsbanor som kan ge järnvägen de rätta förutsättningarna att möta framtidens transportbehov. Det är dessutom denna lösning som torde ha störst potential för att ge andra dynamiska effekter.

Företrädare för olika delar av kollektivtrafikbranschen i Sverige har, med stöd från bl.a. Näringsdepartementet, tagit initiativ till ”Partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik” – det s.k. fördubblingsprojektet. Branschföreningen anser att om målet med en fördubblad kollektivtrafik skall nås (och på sikt en fördubblad marknadsandel) utgör en satsning på järnvägens infrastruktur i form av höghastighetsbanor en absolut nödvändighet. Om statsmakterna skulle besluta att skjuta upp beslutet om ett höghastighetsnät bortom överskådlig tid uppkommer en helt ny planeringssituation på järnvägsområdet. Efterfrågan kommer att driva fram ett antal stora investeringar i anslutning till Södra och Västra stambanorna, men marknadsmässigt skulle inte totalresandet och järnvägens marknadsandel komma i närheten av vad som prognostiserats för Götalandsbanan och Europabanan.

### **Underskattad nytta**

Även om utredningens kalkyler redan visar på en positiv samhällsnytta av en satsning på höghastighetsbanor anser Branschföreningen att det sannolikt är så att denna underskattas, i och med att kalkylerna exempelvis inte fångar in alla de regionala effekter som bygget kan leda till. Även den i sammanhanget relativt korta 40-åriga tidshorisonten gör att den samhälls-ekonomiska kalkylens nettonuvärdeskvot underskattas. Utredaren har uppgett att man på prov räknat också med en 100-årig kalkylperiod och då kommit fram till nettonuvärdeskvoten 1,53 (att ställas mot 1,15 med 40 år). För den typ av investeringar vi här talar om hade det förmodligen varit rimligt att använda en kalkylperiod på åtminstone 60 år. Prognoser och kalkyler för investeringar i nya banor har ibland ifrågasatts men har ofta överträffats när banorna öppnats och trafiken kommit igång. Erfarenheterna visar att de dynamiska effekterna av stora systemförändringar ofta underskattas.

Med den höga kvalitet och kapacitet som blir tillgänglig som följd av höghastighetsbanorna kan tåget bli det bästa alternativet i många relationer. Järnvägen får potential att ta en mycket stor del av transportererna i de aktuella korridorerna både för person- och godstransporter, vilket kan bidra till att lösa miljö, klimat- och trängselproblem.

### **Finansiering och organisering i särskild ordning**

En satsning på höghastighetsbanor i Sverige är att betrakta som ett unikt och storslaget infrastrukturprojekt, i klass med beslutet att bygga de första stambanorna på 1850-talet. Därmed måste också finansieringen ske i särskild ordning, med en egen budget som inte belastar de anslag och medel som är avsedda för järnvägsnätet i övrigt. Det ordinarie, nuvarande nätet är ingalunda färdigbyggt. Det måste få fortsätta att utvecklas och underhållas. Som Branschföreningen pekat på i flera sammanhang saknas t.o.m. resurser för att göra detta på ett tillfredsställande sätt. Därtill kan det behövas vissa extra åtgärder för att knyta samman delar av dagens nät med ett kommande höghastighetsnät. Utredaren har också visat hur kompletterande satsningar i dagens bannät kan länka in annan trafik och därmed expandera höghastighetsbanornas totala upptagningsområde. Endast en sammantagen resurstilldelning

som tar hänsyn till dessa realiteter kan säkerställa att satsningen på höghastighetsbanor når sin fulla potential och att Sverige får ett järnvägsnät i världsklass för såväl person- som godstrafik.

Utredaren föreslår att 43 miljarder av den beräknade anläggningskostnaden på 125 miljarder (2008 års penningvärde) finansieras genom privat medfinansiering. Den privata medfinansieringen bygger på en maximering med hänsyn till hur stor andel av investeringen som kan bäras av banavgifter från tågoperatörerna och utgångspunkten är liksom tidigare den i sammanhanget relativt korta kalkylperioden 40 år. Enligt utredaren kan dessa avgifter uppgå till ca 30 procent av operatörernas trafikintäkter, eller motsvarande i genomsnitt 0,33 kr per personkilometer. När all trafik är i gång år 2025 beräknas dessa banavgifter årligen inbringa 4,3 miljarder kronor (2025 års penningvärde). Till detta kommer ett bidrag från den utökade godstrafiken på stambanan med en spåravgift på 0,03 kronor per bruttotonkilometer, vilket förväntas inbringa 500 miljoner kronor per år (i 2025 års penningvärde).

Branschföreningen anser liksom utredaren att medfinansieringen från operatörerna bör utgå från de banavgifter som dessa kan bära. För själva höghastighetsnätet kommer det sannolikt att finnas ett resandeunderlag och sådana marknadsförutsättningar i övrigt att tågoperatörerna kan bidra med banavgifter i en utsträckning som motsvarar utredarens förslag. Biljettpriserna får dock inte bli så höga att resandet på de nya banorna hämmas och leder till ett underutnyttjande. Hänsyn måste också tas till den eventuella konkurrerande trafik på dagens stambanor som följer av ett öppet marknadstillträde.

När det gäller utredarens skrivningar om bidraget från en spåravgift på 0,03 kronor per bruttotonkilometer för godstrafiken på stambanan, vill Branschföreningen inledningsvis påpeka att detta är 8-9 gånger högre än dagens avgiftsnivå. Enligt förtydligande uppgifter från utredaren tycks avgiften bara vara avsedd för den del av godstrafiken som gynnas av ett höghastighetsnät. Inte desto mindre ställer sig Branschföreningen mycket tveksam till eventuella *tillkommande* avgifter för användningen av dagens bannät som en följd av en investering i höghastighetsbanor. Den kapacitetsförstärkning som uppnås på stambanorna kommer att leda till en väsentligt ökad godstrafik och regionaltrafik. Detta ger i sig en volymeffekt på intäkterna från banavgifter som bör motsvara eller överträffa det bidrag på 500 mkr/år som utredaren räknar med i sitt förslag. Därmed uppnås indirekt ett bidrag till satsningen även från trafiken utanför höghastighetsbanorna. Positiva effekter av den här typen riskerar att gå om intet om en tilläggsavgift införs som motverkar ett "level playing field"; godstågen har inte mycket nytta av mer kapacitet om de inte längre är konkurrenskraftiga mot landsvägen. Väl att märka är att Branschföreningen inte ställer sig kategoriskt avvisande till höjda banavgifter, men anser att sådana måste grundas i mervärden för tågoperatörerna och deras kunder, t.ex. i form av förbättrad leveranskvalitet. Dessutom måste samtida hänsyn tas till balansen i avgiftsuttagen med konkurrerande transportslag.

Ett projekt för höghastighetsbanor motiverar också en *organisering* i särskild ordning. Branschföreningen bejakar därför utredarens förslag om att bilda en särskild projektorganisation utanför Banverket (eller det kommande Trafikverket), för att driva projektet. Tidigare erfarenheter visar att stora projekt som hanteras på detta sätt, t.ex. Öresundsbron,

förbättrar möjligheten att hålla såväl budget som tidsram. Det förefaller också rimligt att dela upp upphandlingen av projektet i mindre delar för att få hanterbara kontrakt.

### **Övriga synpunkter**

Branschföreningen anser att det nu är hög tid att inleda arbetet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör, lämpligen genom att utreda projektet med det nya perspektiv som utgörs av en bro över Fehmarn Bält färdigställd år 2018 och ett svenskt höghastighetsnät klart för trafik år 2025.

Det är viktigt att regeringen samarbetar med Danmark och Tyskland i syfte att åstadkomma en effektiv korridor för gods- och persontrafik från Sverige till Europa och tillgodogör sig de möjligheter som finns till medfinansiering från EU.

### **Avslutning**

Effekterna av 1990-talets och det tidiga 2000-talets satsningar på såväl uppgraderade banor som nya fordon för fjärr- och regionaltrafik visar på järnvägens förmåga att svara på ambitiösa offentliga satsningar. Med detta i åtanke vill Branschföreningen Tågoperatörerna avslutningsvis poängtera att en investering i höghastighetsbanor kan lyfta järnvägen till en helt ny nivå. Vid sidan om alla goda argument är detta att betrakta som ett i högsta grad visionärt projekt, något relativt ovanligt på det svenska transportområdet och även i det svenska samhället i stort. Det är i högsta grad välkommet och ligger väl i linje med de satsningar som gjorts på kontinenten i länder som t.ex. Frankrike och Spanien och som lett till en omdaning av både järnvägssektorn och samhället. Branschföreningen uppmanar därför regeringen att visa mod och gå vidare med att föra visionen närmare ett förverkligande.



Peder Wadman  
VD Branschföreningen Tågoperatörerna