

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

Swedtrain  
c/o Teknikföretagens Branschgrupper AB  
Box 5510  
114 85 Stockholm

## SWEDTRAINS remissvar angående

# Höghastighetsbanor

- **ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft**

Betänkande om Utredningen om höghastighetsbanor

SOU 2009:74

Swedtrain är en branschförening  
bestående av 20 medlemsföretag  
verksamma inom järnvägsindustrin  
som har en betydande position  
och starka traditioner i Sverige.  
Branschen har växt de senaste åren  
och företagets exportandel är relativt hög

---

**Swedtrain** Föreningen Svenska Järnvägsindustrier – Kansli hos Teknikföretagens Branschgrupper AB

Postadress  
Box 5510  
114 85 Stockholm

Gatuadress  
Storgatan 5

Telefon  
08 - 782 08 00

Telefax  
08 - 660 33 78

E-post och Internet  
swedtrain@teknikforetagen.se  
www.swedtrain.org

Swedtrain lämnar härmed sitt remissvar till Utredningen om höghastighetsbanor. Svaret innehåller såväl kommentarer på själva utredningen som sådan, såväl som andra relevanta synpunkter i sammanhanget.

### Sammanfattning

Swedtrain **ser positivt på utredningens förslag att bygga höghastighetsbanor** i Sverige.

Den **tillverkande järnvägsindustrin** i Sverige är idag en framtidsbransch på tillväxt, präglad av hög kompetens och utvecklingsnivå. Bygget av höghastighetsbanor skulle kunna utveckla den vidare till att bli en bransch som sysselsätter ännu fler människor samt ökar exporten ännu mer. För detta finns goda förutsättningar i den kompetens, industriinfrastruktur och exportverksamhet som redan idag finns bland företag och högskolor. Att bygga höghastighetståg och infrastruktur är idag inget nationellt projekt utan genomförs på en internationell marknad där goda erfarenheter erhållits i projekt efter projekt under flera årtionden. Tekniken kan därför idag anses som väl beprövad. Företagen i Sverige deltar på denna marknad antingen som enskilda företag eller som delar av internationella koncerner.

Swedtrain ser också positivt på utbyggnadens påverkan på **regioner och befolkningscentra**.

Swedtrain har kommentarer kring **projektets organisation och genomförande, finansiering och samhällsekonomiska effekter**.

### Projektets påverkan på järnvägsindustrin och övriga näringslivet

Swedtrain ser positivt på utredningens förslag att bygga de föreslagna höghastighetsbanorna i Sverige och att detta ger goda möjligheter för järnvägsindustrin i Sverige att kunna vidareutvecklas. Härigenom kan den svenska industrin få värdefulla influenser att anpassa och vidareutveckla lösningar, bl a sådana som är specifika för Sverige, vilka också kan utgöra grund för att vidmakthålla en stark position på världsmarknaden.

Genom detta stora samhällsbygge kommer staten i sin roll som beställare att ge betydande injektioner till näringslivet på samma sätt som skett under tidigare årtionden och som skapat en stark svensk position på många teknikområden som bl a telekommunikation, försvar, kraftöverföring och järnväg (jfr. IVA-projektet Samverkan för tillväxt; 2009). Sverige är en i förhållande till folkmängden mycket stark forsknings- industriell utvecklingsnation, även på järnvägsområdet. För att vidmakthålla denna position inom flera industrisektorer är det därför en förutsättning att staten kan utmana och stimulera industrin genom stora beställningar, så som nu sker i många andra europeiska länder. De föreslagna höghastighetsbanorna skulle ge en sådan värdefull stimulans inte bara till berörda industrisektorer utan till samhällets alla delar.

Swedtrain vill också betona att svenska höghastighetsbanor skulle medföra ett flertal tekniska utvecklingsområden för den svenska järnvägsindustrin innefattande teknologier såväl kring bygget av

själva banan inklusive signalsystem som av högteknologiska komponenter till de fordonssystem som skall trafikera densamma. Men redan idag är svensk järnvägsmaterialindustri engagerad i projekt för höghastighetståg runt om i hela världen, både på fordonssidan och för fasta installationer.

I Sverige pågår bland annat ett fordonsutvecklingsprojekt, Gröna Tåget, som engagerar flera svenska järnvägsföretag och forskningsinstitutioner i utvecklingen av höghastighetståg för de specifika nordiska driftsförhållandena. Projektet kommer att kunna ha stor betydelse för fordonen på det svenska höghastighetsnätet. Projektet drivs av den svenska järnvägsbranschen under ledning av Banverket och Bombardier i samarbete med bl a KTH, Chalmers och VTI och andra ledande järnvägsföretag. Bakgrunden till projektet är att när det svenska snabbtåget X2000 togs fram för ett 20-tal år sedan lanserades i Sverige en världsunik teknik innebärande att tåget både på raka och kurviga spår kunde framföras med högre hastighet och god komfort utan att slitaget på spåret ökade. Denna teknik och andra nya konstruktioner och lösningar vidareutvecklas och provas nu inom projekt Gröna Tåget. Exempel på ny teknik och nya lösningar som utprovas är ny typ av motorer med lägre vikt och ännu mindre energiförluster, olika lösningar för att minska tågets externa och interna ljud, ny strömavtagare samt funktionella och attraktiva inredningslösningar.

Swedtrain är således övertygad om att byggandet av de föreslagna höghastighetsbanorna i Sverige kommer att förbättra förutsättningarna för svensk järnvägsindustri att fortsatt delta i utvecklingen av såväl europeiska höghastighetsystem som projekt i andra delar av världen. Det bör noteras att svensk järnvägsindustri befäst sin position på världsmarknaden genom att i Sverige utveckla flera "centers of excellence" vars produkter ingår i järnvägsfordon över hela världen med Kina som en växande marknad. Detta gäller bl a utvecklingen av signalsystem och driv-, styr- och bromssystem samt koppel. En satsning på höghastighetståg i Sverige skulle stärka den svenska industrins globala konkurrenskraft och ytterligare bekräfta den ledande position järnvägsindustrin har på utvecklingen av centrala delar till höghastighetståg och bananläggningar.

Sammantaget kommer de föreslagna höghastighetsbanorna att medföra en betydande injektion för alla aktörer i järnvägsbranschen att fortsatt kunna medverka i en expanderande sektor och därigenom stimulera till innovation och stärkt konkurrenskraft som kommer hela samhället till del.

#### Analys av höghastighetsalternativ (kap 7, sid 170-)

Swedtrain vill betona vikten av att höghastighetsbanorna blir uppgraderingsbara med avseende på hastighet. Att låsa fast sig vid 320 km/h är ej klokt med tanke på att många av de tåg som säljs idag har topphastigheter på 360-380 km/h. Högre hastigheter är att förvänta i framtiden och det är ju också möjligt att framtida generationer av resenärer kommer att ha högre krav på hastighet.

#### Projektets påverkan på regioner och befolkningscentra (10.3.3, sid. 312 – 316)

Swedtrain är övertygad om att utbyggnaden av de två höghastighetsbanorna medför en stimulans och en dynamisk tillväxt i de regioner som såväl direkt som indirekt påverkas av den nya transportkapaciteten. Erfarenheter från jämförbara projekt såväl i Sverige som i övriga Europa stödjer detta. För sysselsättningen kommer detta att ge positiva effekter och ur ett arbetsgivarperspektiv blir det möjligt att få bättre matchning av kvalificerad arbetskraft.

De förbättrade kommunikationerna i Syd-Sverige kommer dessutom att reducera trycket på vissa befolkningscentra och ge människor ökade möjligheter att bo och arbeta inom större regioner än vad nuvarande transportmöjligheter tillåter. Swedtrain anser därför att byggandet av höghastighetsbanorna underlättar en fortsatt regionförstoring i Sverige. Byggandet av de föreslagna höghastighetsbanorna flyttar dessutom hela Sverige närmare Europa.

#### Projektets organisation och genomförande (8.1, sid. 241 – 242, 9.1, sid. 273 – 274))

Swedtrain delar utredningens förslag att bilda ett projektbolag för hela projektet med två höghastighetsbanor och ser detta som en förutsättning för ett effektivt genomförande.

Swedtrain är däremot orolig för att ett effektivt genomförande av projektet kan försvåras eller t o m hindras av komplicerade tillståndsprövningar och enskilda överklaganden som enligt dagens regelverk ofta måste hanteras i sekvensiella processer. Swedtrain utgår från att Riksdagen fattar beslut om nödvändiga lagändringar som kan förkorta handläggningstiderna för tillståndsprövningar och bygglovsfrågor för järnvägsbygget genom möjlighet till parallella processer. Swedtrain ser därför positivt på att en parlamentarisk kommitté tillsatts för att analysera och komma med förslag till förändringar av planeringsprocessen (regeringens direktiv 2009:16).

Swedtrain anser att en accelererad tidplan för genomförande är önskvärd och att fördelarna med en sådan prövas.

#### Projektets finansiering (8.1, sid. 241 – 242)

Swedtrain vill att erfarenheter av alternativa finansieringsformer belyses mer, i första hand OPS-lösningar med funktionsentreprenader som kan upphandlas med incitament. Öresundsprojektet är t ex en sådan modell att studera. En fördel skulle kunna vara att risken att projektet av politiska eller statsfinansiella skäl blir en "budgetregulator" i statens finanser över tiden med åtföljande konsekvenser som förseningar, fördyringar och osäkerhet om planeringsförutsättningar för såväl industri som övriga samhällsfunktioner minskar.

Swedtrain ser fördelar med att staten utvecklar ett regel- eller ramverk för OPS-projekt i samband med beslut om höghastighetsbanorna för att undvika kostnads- och tidskrävande processer med konsulter och jurister varje gång ett OPS-projekt skall genomföras.

Swedtrain anser att Sverige aktivt måste arbeta för att höghastighetsbanorna skall räknas in i TEN-T för att säkerställa möjligheterna att söka pengar för finansiering via EU. Enligt EU-kommissionen kan finansiering av projekt genom TEN-T ske för infrastrukturprojekt som omfattas av riktlinjerna för TEN-T. Enligt riktlinjerna ska prioritering ges till projekt som kan underlätta transporter, optimera den befintliga infrastrukturens effektivitet, samordna nätets olika delar och integrera miljödimensionen i transportnätet.

#### Projektets samhällsekonomiska effekter (6, sid. 141)

Swedtrain delar utredningens analys om fortsatt stark efterfrågan på järnväg, samtidigt som dagens infrastruktur begränsar kapaciteten och operatörernas möjlighet att möta efterfrågat utbud av

transporter och kvalitet. Denna tillväxt kräver stora investeringar i befintlig kapacitet för att överhuvud taget klara det växande transportbehovet. Detta kommer dessutom från flera olika operatörer med mycket varierande transportkoncept på samma banor. Som exempel kan nämnas godstrafik med långsam fjärrtrafik och få stopp, lokaltåg med många stopp, snabba regionaltåg med många stopp samt snabba fjärrtåg med färre stopp. Detta innebär, som utredningen konstaterar, betydande investeringar i befintliga stambanor och anslutande bankapacitet för att kunna möta den ökade efterfrågan på järnvägskapacitet.

Det bör betonas att projektet är redan lönsamt, även utan att betydande dynamiska effekter är medräknade eller att anläggningens restvärde finns med. Swedtrain anser dock att fortsatta utredningar bör fördjupa analysen av effekterna av att investeringar i befintlig kapacitet till del kan undvikas men också att andra investeringar inom transportområdet skulle kunna undvikas (flygplatser och vägprojekt). I beräkningarna bör effekterna av frigjord kapacitet för godstrafik och regionaltrafik som följd av höghastighetsbanor ingå. Dock måste betonas att en satsning på höghastighetsbanor ej får ske på bekostnad av nödvändig utveckling av befintliga spår.

Swedtrain anser att utredningen inte tillräckligt tagit hänsyn till att investeringar i höghastighetsbanor resulterar i betydande produktivitetshöjningar då varje höghastighetsfordon kan producera 20-30% mer än dagens tåg. Utredningen beräknar en daglig prestation från ett höghastighetståg till 1 000 km vilket är mycket lågt. Enligt Swedtrain skulle t ex ett höghastighetståg kunna genomföra ytterligare en rundtur per dag Stockholm – Göteborg utöver vad utredningen beräknat.

#### Avreglering och effekter av ökad konkurrens (7.3, sid. 183 – 188)

Swedtrain delar utredningens förslag att låta privata aktörer i så stor utsträckning som möjligt svara för den verksamhet som skall bedrivas på och kring den nya järnvägen och därmed begränsa infrastrukturförvaltningen av själva banan till Banverket och nödvändig myndighetsutövning som tillträde m.m. till Transportstyrelsen.

Swedtrain vill i det sammanhanget varna för etableringen av monopol oavsett om dessa ägs av staten (t ex Jernhusen) eller annan så att operatörernas och industrins möjligheter att utveckla bra lösningar över tiden kan säkerställas. Swedtrain anser att rollen som "regulator" inte kan kombineras med ett lönsamhetsuppdrag. För att avregleringen av järnvägsmarknaden skall fungera enligt Riksdagens beslut och att industrin skall kunna utvecklas på ett dynamiskt och effektivt sätt krävs att marknadsbegränsande kapacitet i form av ban- och markkapacitet endast bör disponeras i transparenta myndighetsstrukturer som Banverket eller Transportstyrelsen och inte i aktiebolagsform oavsett ägarstruktur. (7.3.1, sid. 184-186).

Swedtrain anser det felaktigt att låta Jernhusen AB ensamt disponera tillgänglig mark för att uppföra depåer för fordonsunderhåll i stället för att låta marknads aktörer avgöra vilka lösningar som ger störst nytta för operatörerna. I utredningen "Konkurrens på spåret, SOU 2008:92" föreslås som en lösning att tillgänglig mark skall kunna ställas till rådigheten från statlig myndighet för byggande av underhållsverkstäder och uppställningsdepåer. Swedtrain förordar därför starkt utredningens förslag att låta frågan om depåer för fordon och fordonsunderhåll vara en

angelägenhet för operatörerna tillsammans med underhållsleverantörer och mark- och fastighetsägare. (7.3.2, sid. 187-188).

Swedtrain vill därför att frågan om Jernhusens roll och uppdrag ses över för att undvika kostnadsdrivande och suboptimerande åtgärder från Jernhusens sida och som kommer att få mycket negativa konsekvenser för järnvägens möjligheter att utvecklas.

Swedtrain föreslår också att frågan om att avskaffa Jernhusens monopol i sektorn blir föremål för en särskild utredning.

#### Transportpolitiska mål (10.1.1, sid. 301 – 302)

Swedtrain saknar tydligt formulerade mål för den svenska transportpolitiken på järnväg som direkt skulle ha kunnat avspeglas i förslaget om höghastighetsbanor. Exempelvis har den spanska regeringen som uttalat mål att Spanien till 2020 ska ha 1 000 mil höghastighetsjärnväg och att 90 procent av landets befolkning ska bo inom fem mil från en station på höghastighetsnätet (Järnvägssektorns utveckling 2008 – Banverkets sektorsrapport, 2009). Den spanska regeringen har också som mål att alla större städer ska ha mindre än fyra timmars restid till huvudstaden Madrid och mindre än sex och en halv timme till Barcelona.

#### Projektets påverkan på miljö (Sammanfattning sid. 24)

Swedtrain är medvetet om att byggandet av höghastighetsbanor i Sverige får stor påverkan på den fysiska miljön på kort sikt genom olika ingrepp i naturen. Den långsiktiga effekten på miljön är dock mycket positiv enligt Swedtrain genom att transportsektorn tillförs ny kapacitet som möjliggör dels en överföring från sektorer med stor miljöbelastning som flyg- och vägtransporter, dels kan tillåta en betydande expansion på transportområdet utan att få negativa miljömässiga effekter.

EU och Sverige har idag ambitiösa och nödvändiga energieffektiviseringsmål. Inom en rad sektorer i samhället (bebyggelse, industri, jordbruk) finns idag långtgående politiska styrmedel. Inom transportsektorn utgör tåget det mest energieffektiva transportsättet och så kommer det med stor sannolikhet att vara även i framtiden oavsett utveckling av elbilar eller alternativa drivmedel inom väg och flyg.

Järnvägen är en framtidsbransch som kommer att stärka utvecklingen och konkurrenskraften i det svenska näringslivet och varje person eller godsekipage som i framtiden väljer tåget framför andra transportsätt är en vinst för miljön och klimatet.

Mvh

Klas Wåhlberg

Ordförande SWEDTRAIN

Magnus Davidsson

Verksamhetsledare SWEDTRAIN