



Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
n.registrator@regeringskansliet.se
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Diarienummer N2016-00179-TIF

Branschföreningen Tågoperatörerna
Box 555 45
102 04 Stockholm

SWEDTRAIN
Box 5510
114 85 Stockholm

Remissvar – Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar

Om Tågoperatörerna

Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) driver frågor av intresse för kommersiella tågoperatörer verksamma i Sverige samt andra kommersiella aktörer i järnvägssektorn. Tågoperatörerna har 43 medlemmar, varav 30 bedriver järnvägstrafik och 13 är verksamma som leverantörer eller entreprenörer i järnvägsbranschen. Medlemmarna driver såväl persontrafik- som godstrafik på järnväg. Tågoperatörernas verksamhet fokuserar på 3K: Högre Kvalitet, Ökad Kapacitet och Förbättrad Konkurrenskraft.

Om SWEDTRAIN

SWEDTRAIN är branschföreningen för järnvägsindustrin i Sverige. Bland medlemsföretagen finns flera av världens största tillverkare av tåg och signalsystem, fordonsunderhållsföretag, konsultföretag, fastighetsföretag och forskningsinstitut. SWEDTRAIN representerar en stor del av järnvägssektorns viktigaste aktörer.

Syftet med höghastighetsjärnväg

Järnvägstrafiken har under en längre period ökat och kapacitetsläget på både Västra och Södra stambanan är ansträngt varför ny kapacitet behöver tillföras genom nya stambanor för höghastighetstrafik. Sverige har en mycket kraftiga befolkningstillväxt och SCB:s senaste prognos pekar på 3 miljoner fler invånare 2060 vilket kommer att medföra behov av en kraftig utbyggnad av landets transportinfrastruktur för att klara både den ökade efterfrågan på personresor och det ökade behovet av gods- och varutransporter. Den tilltagande urbaniseringen talar för att huvuddelen av dessa investeringar kommer att behöva göras i södra Sverige (Götaland och Svealand).

Ur ett persontrafikperspektiv bidrar nya stambanor med bättre tillförlitlighet, kortare restider och gör järnvägen till ett än mer attraktivt alternativ jämfört med mindre miljövänliga transportslag, framförallt när det kommer till mellanlånga resor. Ur ett godsperspektiv möjliggör de nya banorna en avlastning av befintliga stambanor och utrymme skapas att utveckla robusta godstrafikkorridorer. En höghastighetsjärnväg är viktigt för svenskt näringsliv eftersom utveckling av handel och godstransporter är tätt sammankopplade. Den svenska industrins produktionsanläggningar befinner sig i utkanten av en global marknad vilket gör transportsystemet till en akilleshäla. Ska svensk industri behålla sin position på världsmarknaden krävs att även transportsystemet håller världsklass.

Järnvägen bästa alternativet ur miljösyn

Sveriges klimatmål för transportsektorn år 2050 innebär att nettoutsläppen av klimatgaser ska ner till en nivå nära noll. För att lyckas krävs en förändring av vårt förhållningssätt till transporter och planering. Vägtrafikens utsläpp behöver minskas och ökad andel gods behöver flyttas från väg till järnväg och sjöfart. Dagens transportsystem saknar dock de förutsättningar som krävs för att möjliggöra en större växling mot hållbara transporter.

Eftersom Sverige och EU har mycket ambitiösa miljömål blir den logiska slutsatsen att det bästa sättet att möta det kraftigt ökade transportbehovet och miljömålen i första hand är att investera i infrastruktur för det mest energieffektiva transportslaget, järnvägen.

Kommersiella förutsättningar för trafik finns

Investering i höghastighetsjärnväg är ett riktigt och nödvändigt steg i utvecklingen av den svenska transportinfrastrukturen för att hantera det kraftigt ökande rese- och godsvolymer och samtidigt tillgodose Sveriges och EU:s tuffa klimatmål.

Tågoperatörerna och SWEDTRAIN delar i stort Sverigeförhandlingens förslag gällande höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar. Det är viktigt att slå fast att det givet rätt förutsättningar finns goda möjligheter att på kommersiell grund bedriva en attraktiv och mot andra transportslag konkurrenskraftig trafik på den nya höghastighetsjärnvägen.

Vi delar Sverigeförhandlingens syn på behov av tydligare syfte och mål för den nya höghastighetsjärnvägen. Vi ställer oss bakom utredningens krav på förutsättningar som bör vara uppfyllda för att kommersiell trafik ska bli framgångsrik. Det innebär korta körtider mellan Stockholm C-Göteborg C och Stockholm C-Malmö C, mycket hög punktlighet och längre framförhållning i kapacitetstilldelning än idag. Vidare måste höghastighetstågen prioriteras i kapacitetstilldelningsprocessen och banavgifterna hållas på en rimlig nivå.

Regeringen bör därför fastställa att det primära syftet med byggandet av höghastighetssystemet är snabb trafik mellan landets storstäder. Det kommer att vara styrande

vid utformningen av banorna, val av stationsorter, lokalisering av stationer, tilldelning av kapacitet, utformning av operativa prioriteringsregler m.m.

Vår uppfattning är att Trafikverket underskattat resandet med höghastighetsjärnvägen, t.ex. överflyttning från flyg till tåg, ökat resandet från södra Sverige till Kastrup och Köpenhamn finns inte med, samt effekter av öppnande av Fehmarn-Bält förbindelsen.

Prognosmodeller och metoder för värdering av samhällsekonomiska nyttor bör ses över.

Kapacitet in till de tre storstäderna behöver förstärkas

Vi vill noga understryka vikten av att ett komplett höghastighetssystem hela vägen fram mellan de tre storstäderna. I Sverigeförhandlingens föreslagna projekt finns bara höghastighetsbanor utanför storstäderna. Där kapacitetsproblemen är som störst kommer de nya banorna inte att underlätta, utan riskerar tvärtom att förvärra situationen.

Kapaciteten in till storstäderna i allmänhet, och in till Stockholm C i synnerhet, behöver förstärkas så att punktlig och robust trafik kan bedrivas. Inte minst när de nya höghastighetsjärnvägarna öppnas och ytterligare trafik tillkommer. Det bästa alternativet är att förlänga höghastighetsbanorna hela vägen in till respektive ändpunkt. Ett alternativ är att kapaciteten på de befintliga banorna in till storstäderna förstärks. Även förbättrad tillgänglighet till Arlanda bör utredas.

Sträckorna är redan nu mycket hårt belastade och förseningar för framför allt fjärrtågen är vanliga. Därtill kommer efterfrågan på tågresa att öka kraftigt, även om höghastighetsjärnvägar inte byggs. I Trafikverkets analyser¹ av kapacitetsutnyttjandet på de anslutande sträckorna in till Stockholm, Göteborg och Malmö framgår det tydligt att kapacitetsutnyttjandet kommer att hamna på en nivå som i princip omöjliggör ett punktligt trafiksystem. Detta trots att Trafikverkets bedömning av behovet av antal höghastighetståg per timme är betydligt lägre än Tågoperatörerna och SWEDTRAINS prognos.

Om kapacitetssituationen närmast ändpunkterna inte adresseras och en ensidig prioritering sker av lokal- och regionaltrafik och godstrafik så kommer dels hela syftet med höghastighetsbanorna att förfelas då restidsmål och punktlighetsmål inte kommer att realiseras, dels så kommer det att drabba den snabbtågstrafik som kvarstår på västra och södra stambanorna, till exempel Stockholm-Karlstad-Oslo, Stockholm-Skövde-Uddevalla och Göteborg-Malmö.

Kapacitetsutredningen

Tågoperatörerna och SWEDTRAIN står bakom kapacitetsutredningens förslag och anser att det finns goda förutsättningar att förbättra kapaciteten och minska störningarna om förslagen

¹ Till exempel i rapporterna "Trafikering med nya höghastighetsbanor Stockholm – Göteborg/Malmö" och "Järnvägssystemet Järna-Stockholm"

genomförs. Kapacitetutredningen har en rad förslag i form av nya och förlängda mötesspår, spårupprusning, förbigångsspår, nya växlar m.m. som skulle innebära avsevärda förbättringar.

Det är angeläget att planeringen och byggandet av de nya stambanorna inte försenas, detta arbete behöver göras parallellt med upprustning och underhåll av befintlig infrastruktur.

Risker för höghastighetsoperatörer

Vi instämmer med den beskrivning som utredningen gör i kapitel 2.5 om operatörernas behov och risker. Höghastighetsjärnvägen får inte trafikeras av en allt för stor blandning av trafik med olika egenskaper d.v.s. blandningen mellan snabb och långsam trafik. Det är dessutom ett faktum att blandad trafik sänker kapaciteten, det vill säga färre tåg per timme kan köra på banan. Om kapacitetsutnyttjandet blir för stort eller om punktligheten inte förbättras riskerar höghastighetsjärnvägen att drabbas av samma problem som dagens järnvägstrafik.

Internationella erfarenheter visar att blandad trafik ger sämre punktlighet och därmed färre resenärer som väljer tåget. Ett avskräckande exempel på det är Tyskland. Den dåliga punktligheten har resulterat i att det långväga resandet med järnväg i Tyskland är lägre idag än det var 1994 när höghastighetstågen introducerades.

Banavgifter och andra kostnader

Banavgifterna måste vara rimliga för att trafiken ska vara kommersiellt gångbar. Höga banavgifter tvingar fram högre biljettpriser och osäkrare trafikeringsförutsättningar. Sverigeförhandlingen beskriver väl riskerna med en ökning av banavgifterna. Vi bedömer att 32 kr per tågakilometer är en rimlig nivå. Högre avgifter än denna kommer sannolikt att påverka biljettpriserna och trafikeringen och därmed resandevolymer och den samhällsekonomiska nyttan med hela investeringen.

De relativt höga investeringskostnaderna kompenseras i stor utsträckning av de lägre operativa kostnaderna för att köra tågen, räknat per resande. Den höga medelhastigheten gör att både tåg och tågpersonal kan utnyttjas betydligt effektivare än för långsammare tåg. Internationella erfarenheter pekar på mer än 50% bättre, dvs de kan köra mycket längre på samma tid.

Inköp av höghastighetståg är något dyrare per sittplats än långsammare tåg men den ökade medelhastigheten väger tungt ekonomiskt. Med rätt val av tåg blir de operativa kostnaderna lägre än för dagens tåg, räknat per tåg-km. Antal sittplatser per meter tåg är därför en viktig parameter.

Från ett TOC-perspektiv, dvs Total Cost of Ownership, är själva investeringen bara en del av kostnaden över en livscykel. Banavgifter, energikostnad, underhållskostnad m.m. utgör också betydande delar av kostnaderna över tågens livscykel.

Prioritera underhåll för trafiktäta stråk

Det kommer att ske många anslutningar från den konventionella järnvägen till höghastighetsbanan. Dagens järnväg måste göras så attraktiv som möjligt för att attrahera resenärer så att anslutningarna till höghastighetsbanan blir möjliga. Vi anser att det på den konventionella järnvägen är det i första hand trafiktäta sträckor med både ett stort person- och godstransportarbete som ska prioriteras vid insatser för vidmakthållande och trimning.

Finansiering

Kapitel 3 i utredningen redovisar på ett utförligt och föredömligt sätt de olika finansieringsmetoder och finansieringskällor som finns att tillgå. Tågoperatörerna och SWEDTRAIN håller med Sverigeförhandlingen om att byggande av höghastighetsjärnväg till största del kräver finansiering via lån. Investeringen kommer således att ställas mot andra utgifter längre fram i tiden, men mot bakgrund av de värdefulla nyttor som höghastighetsjärnvägen för med sig långt in i framtiden, ser vi finansiering genom lån som en stabil och trygg investering.

Huvudregel är att ny infrastruktur i Sverige skall betalas direkt med anslag från statsbudgeten. Det har tidigare gjorts undantag, t.ex. både Botniabanan och Öresundsbron. Den svenska statsskulden är idag låg med internationella mått mätt och det råder snarare brist på svenska statsobligationer idag och Sverige har idag världens kortaste statsskuld. Staten lånar billigast genom att låta Riksgälden ge ut nya vanliga statsobligationer. Att matcha hela lånetiden för med att emittera obligationer på löptider längre än 20 år är också ett sätt att minska risken i den svenska statsskulden.

De beräknade räntenivåerna på 3 procent är förmodligen också rimliga, då obligationer med förfall om 23 år, dvs 2039, idag ger ungefär 1,5% ränta och inflationen är obefintlig.

Vid val av finansiering är en lång planeringshorisont avgörande för att snabbt, rationellt och kostnadseffektivt kunna genomföra byggandet av höghastighetsbanorna. Det är därför angeläget att den finansieringslösning som väljs stöttar detta så att arbetet inte riskerar att med kort framförhållning behöva minska eller öka takten i arbetet som följd av oregelbunden och svårprognosticerad tillgång till ekonomiska resurser.

En parameter som sällan lyfts fram är om vi har råd att *inte* investera i höghastighetsjärnväg eller nya stambanor. Ställs värdet av den betydande förstärkning i infrastruktur Sverige får mot bakgrund av befolkningsutveckling, ökat resande och ökad handel med andra länder, kan det vara en förlustaffär att inte investera i höghastighetsjärnväg.

Koncessionsbaserade OPS-avtal med exklusiv rätt att trafikera banan under lång tid är ingen självklart val då erfarenheterna i Sverige är begränsade (Arlandabanan) och det gäller i sammanhanget mycket stora belopp. Risker med koncessionsmonopol som exkluderar kommersiella operatörer från att trafikera höghastighetssystemet kan medföra sämre trafikutbud och högre priser med en mindre överflyttning av resenärer från andra trafikslag än

önskvärt. OPS bör ändå utredas vidare då det finns betydande erfarenheter internationellt. Detta gäller även förslaget att sälja av statliga tillgångar för att finansiera byggandet av ny infrastruktur.

Den finansieringslösning som väljs skall möjliggöra ett snabbt och effektivt byggande av höghastighetsjärnvägen.

Etapputbyggnad

Det är angeläget att en hel sträcka mellan två ändpunkter öppnar vid samma tidpunkt. En etappvis utbyggnad med stegvis öppnade skulle vara negativ för den långväga höghastighetstrafiken eftersom det finns stor risk att den upplevda lediga kapaciteten kommer att fyllas med långsammare storregional trafik. När hela ändpunktssträckan är färdigutbyggd kommer det sannolikt att vara svårt att skapa tillräckligt med utrymme för att klara efterfrågan på höghastighetståg. Det går inte att motivera investeringar i höghastighetstågen för höghastighetstrafik på kommersiella grunder om dessa endast kan utnyttjas till fulla delar av sträckan mellan två ändpunkter. Den restidsvinst de gör kommer gå förlorad på de sträckor de tvingas köra på den konventionella krokigare banan där de kommer att ha sämre prestanda än nuvarande X 20000.

Sammanfattningsvis vill vi tacka för en mycket väl genomförd och genomarbetad utredning om höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar.

Frågor kring remissvaret kan ställas till Björn Westerberg, 073-802 67 11, info@tagoperatorerna.se alternativt Pia Lagerlöf på 08-782 09 15, SWEDTRAIN@tebab.com

Stockholm 2016-03-31

BRANSCHFÖRENINGEN TÅGOPERATÖRERNA

SWEDTRAIN

Björn Westerberg
Verkställande direktör

Pia Lagerlöf
Generalsekreterare