

Näringsdepartementet  
Trafikenheten  
103 33 Stockholm

Yttrande  
2009-11-13

Er ref: N2009/7055/IR  
Vår ref: BR2009/011/GH  
Sid. 1 (3)

## **Remiss av betänkandet Höghastighetsbanor – ett hållbart samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74)**

### ***Inledning***

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är en intresseorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer.

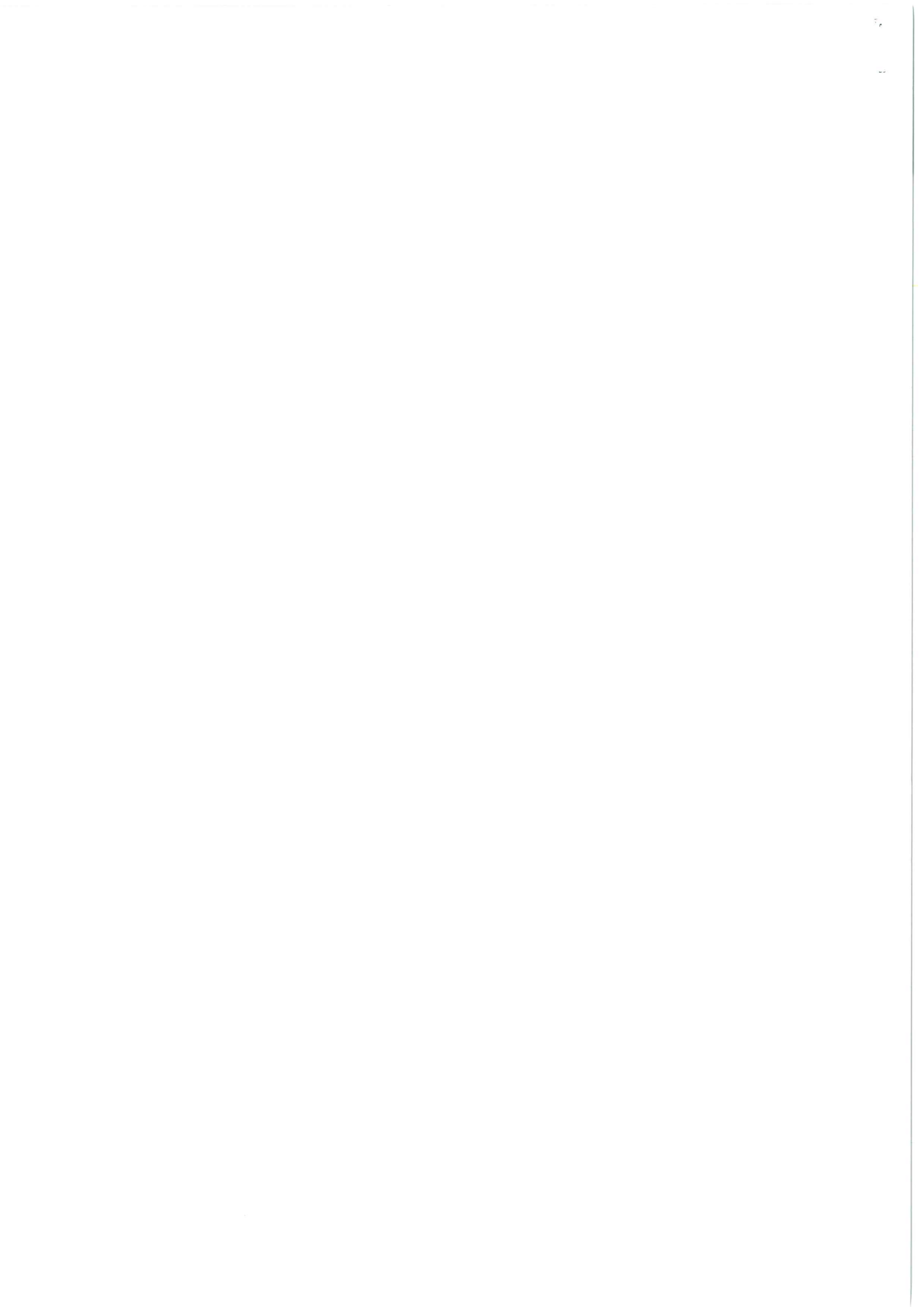
Tågtrafikens betydelse för den interregionala och regionala kollektivtrafiken i ett Sverige med stora avstånd är väsentlig. Med ökade hastigheter och höghastighetståg knyts arbetsmarknadsregionerna ännu mer samman. Möjligheterna till daglig arbetspendling ökar och därmed rörligheten på arbetsmarknaden, vilket ökar den ekonomiska tillväxten och den regionala utvecklingen. Detta är det väsentligaste motivet till en utbyggnad av höghastighetståg i Sverige.

Problemen med samhällsekonomiska kalkyler, vilket framgår tydligt av utredningen, är att alla nyttor och positiva effekter inte går att kvantifiera, utan kan ses först i ett historiskt sammanhang. Det är komplicerat att förutse regionala tillväxt- och utvecklingseffekter av enskilda förbättrade kommunikationer. Men det är troligt att anta att höghastighetsbanor har en klart större samhällsnytta än kostnaderna för investeringarna.

Det är dock uppenbart att utredningens kostnads- och konsekvensanalyser är bristfälliga till följd av den korta utredningstiden. Risken är mycket stor att projektet blir dyrare och tar väsentligen längre tid att genomföra än vad utredningen skisserar. Analyserna måste därför fördjupas innan riksdagen kan besluta i ärendet.

Däremot är argumenten för höghastighetsbanorna att de minskar miljö- och klimatpåverkan inte hållbara eller relevanta för ett beslut om ett nytt järnvägssystem.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Se exempelvis VTI-rapporten "Höghastighetsjärnvägar – ett klimatpolitiskt stickspår" (2009).



## **Finansiering och ekonomisk ram**

---

En förutsättning för en utbyggnad av höghastighetsbanor är att den inte får göras på bekostnad av investeringar, drift och underhåll av infrastrukturen för transportsystemen och andra satsningar på kollektivtrafik. Inte heller löses dagens akuta kapacitetsproblem på det befintliga järnvägsnätet med ett höghastighetsnät år 2025. Höghastighetsbanorna måste därför finansieras i en särskild ordning och utanför de ekonomiska ramar som ligger till grund för den Nationella Planen för transportsystemet för 2010-2021.

Den avgörande bristen är den av regeringen angivna budgetramen, som kraftigt begränsar utvecklingen av transportsektorn och därmed Sveriges tillväxt och konkurrenskraft. Ambitionerna handlar i huvudsak om att förvalta nuvarande infrastrukturnät och klara tidsperiodens ökande krav på resande på oförändrad standardnivå. De föreslagna nyinvesteringarna av angelägna infrastrukturprojekt påbörjas dessutom sent under planperioden och blir klar först i etapper, vilket är ett uttryck för en alltför låg ambitionsnivå. Den föreslagna anslagsramen måste därför höjas med minst 20-25 procent för att dagens infrastruktur ska kunna förbättras.

**Investeringar i infrastruktur** är, enligt BR, primärt en statlig angelägenhet. Huvudproblemet med den statliga finansieringen av investeringar är att de finansieras genom anslag och därmed konkurrerar med andra viktiga statliga utgiftsområden. Staten har som huvudregel att finansiera en investeringskostnad i sin helhet via ett anslag och göra en direktavskrivning. Direktavskrivning utgör därför ett hinder för utvecklingen då det krävs oerhört stora summor under en kort period och detta bidrar till att viktiga investeringar senareläggs. I de allra flesta fall väljer näringslivet, kommuner, landsting och enskilda hushåll att lånefinansiera långsiktiga investeringar. Även staten bör använda alternativ med lånefinansiering och därigenom kan budgetutrymmet breddas för nödvändiga och produktiva investeringar i infrastruktur. En satsning på höghastighetsbanor måste därför jämfört med utredningens förslag i än högre utsträckning finansieras med lånade medel.

Medfinansiering från andra aktörer, exempelvis OPS/PPS-lösningar, kan därför endast vara ett komplement till staten, som även i framtiden bör ha huvudansvaret för en välfungerande infrastruktur för transporterna.

Det övriga järnvägsnätet bör inte heller finansiera investeringar i de särskilda höghastighetsbanorna och därför är inte förslaget om att banavgifter ska tas ut för frigjord spårkapacitet för godstrafik på stambanorna skäligt.

Förslaget om ett särskilt statligt projektbolag med uppgift att planera, upphandla, förvalta och samordna de statliga insatserna för höghastighetsbanorna är välmotiverat, då dessa banor separeras organisatoriskt från övrig nationell infrastrukturplanering.

## **Utred alternativ**

---

När nu ett sådant omfattande investeringsprojekt föreslås är det viktigt att denna teknologiska utmaning utvecklar järnvägen som transportmedel, men också svensk högteknologisk industri och forskning. Den föreslagna tekniken,

som är i dag standarden i EU:s höghastighetsnät, bygger på 1800-talsteknologi som utvecklats och förfinats väsentligt, men likväl utgår den i från traditionell spårteknik. För ett sådant omfattande och storskaligt industriellt projekt i Sverige år 2010, som ska vara i drift resten av detta århundrade, är det naturligtvis dagens forskning och högteknologi som ska vara utgångspunkten för morgondagens järnvägssystem.

Därför är det en avgörande brist att utredningen inte utvärderat alternativa tekniska lösningar. Utgångspunkten i utredningsdirektiven (dir 2008:156) är dagens höghastighetssystem i EU och sammankopplingen med ett europeiskt höghastighetsnät samt TEN-T. Därför har inte andra högst intressanta internationella erfarenheter varit relevanta för utredaren. Exempelvis nämns i förbifarten ett stycke under redovisningen av höghastighetstågen i Kina magnetvävartågen, Maglev.

Innan regering och riksdag fattar beslut om höghastighetståg med tanke på att det som byggs ska förvaltas under resten av seklet bör därför utredningen kompletteras med utvärdering av andra tekniska alternativ.



Anna Grönlund  
Förbundsdirktör  
Svenska Bussbranschens Riksförbund