



Näringsdepartementet

Enheten för Infrastruktur

Kansliråd

Lars Stenström

Telefon 08-4051588

Remissammanställning avseende Utredningen om höghastighetsbanors betänkande Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74)

Sammanfattning.....	2
1. Inledning.....	4
1.1 Uppdraget.....	4
1.2 Remissomgången.....	4
1.3 Läsanvisning.....	4
2. Betänkandets förslag och resultat	4
2.1 Höghastighetsbanor för järnväg i Sverige.....	4
2.2 Staten bör bilda ett projektbolag som samordnar de statliga insatserna.....	17
2.3 Regering och riksdag bör fatta ett samlat beslut.....	31
2.4 Av remissinstanserna påtalade brister i betänkandet och behov av kompletteringar	36
2.5 Övriga synpunkter	50
Bilaga 1 Remissinstanser: Inkomna svar	53

Sammanfattning

Regeringen bemyndigade den 18 december 2008 statsrådet Åsa Torstenson att tillkalla en särskild utredare med uppgift att utreda förutsättningarna för en utbyggnad av höghastighetsbanor för järnväg i Sverige. I sitt arbete har utredaren även analyserat om en eventuell utbyggnad av höghastighetsbanor kan bidra till att uppnå samhällsekonomiskt effektiva och hållbara transportlösningar för ett utvecklat transportsystem med förbättrad kapacitet, framkomlighet och tillgänglighet.

Den 14 september 2009 lämnade utredaren betänkandet *Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft* (SOU 2009:74). Näringsdepartementet sände därefter ut betänkandet på remiss till sammanlagt 99 remissinstanser, som ombads inkomma med yttranden senast den 16 november 2009. Sammanlagt har yttranden inkommit från 170 remissinstanser, varav 93 på eget initiativ. Detta är en sammanställning av deras synpunkter.

Remissammanställningen baseras på Näringsdepartementets beredning av samtliga inkomna yttranden, vilka har lästs, analyserats och sammanvägts till det helhetsintryck som nedan redovisas. Här redovisas även remissinstansernas huvudsakliga synpunkter på utredarens förslag, samt, som exempel, ett urval av deras synpunkter.

Nedan sammanfattas remissinstansernas yttranden med utgångspunkt i betänkandets förslag.

En övervägande majoritet av instanserna delar utredarens uppfattning att en utbyggnad av höghastighetsbanor bör ses som ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft. Många motiverar det med att höghastighetsbanor kan bidra till en positiv regional utveckling, ökad regional och nationell tillväxt samt minskad miljöpåverkan från transporter.

En stor majoritet av instanserna är positiva till en satsning på infrastruktur för höghastighetståg. Flertalet påtalar dock att en sådan satsning inte får ske på bekostnad av andra angelägna investeringar i väg- och järnvägsnätet. Betänkandet utgör, enligt flera remissinstanser, inte ett tillräckligt underlag för beslut. Olika motiv för detta förs fram, men vanligast är uppfattningen att det krävs mer ingående utredningar, förstudier och analyser av effekter, kostnader och finansiering innan ett definitivt beslut kan fattas. Remissinstanserna påtalar också att miljöbedömningar bör integreras i det fortsatta arbetet.

En mycket stor majoritet av remissinstanserna är positiva till utredarens förslag om att separata höghastighetsbanor för persontrafik ska byggas, och med den sträckning som utredaren anger. Vissa remissinstanser föreslår en alternativ sträckning.

Flertalet av instanserna ser det som mycket positivt att höghastighetsbanorna kopplas samman med det befintliga järnvägsnätet i landet, med de stora flygplatserna samt med ett framtida europeiskt järnvägsnät för höghastighetståg.

Flertalet av remissinstanserna tillstyrker utredarens förslag om att staten bör bilda ett projektbolag som samordnar de statliga insatser och svara för planering, projektering, upphandling och framtida förvaltning av avtal som avser höghastighetsbanorna. En majoritet av instanserna stödjer utredarens förslag om att regering och riksdag bör fatta ett samlat beslut om finansiering av höghastighetsbanor.

Det finns en tveksamhet till den del av finansieringsmodellen som innebär medfinansiering från kommuner och regioner till höghastighetsbanor. Många instanser anser att infrastruktursatsningar av den föreslagna digniteten är ett statligt ekonomiskt åtagande samt att möjligheten till högre medfinansiering från EU än den utredaren anger bör eftersträvas.

1. Inledning

1.1 Uppdraget

I december 2008 beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att utreda förutsättningarna för en utbyggnad av höghastighetsbanor för järnväg i Sverige. I september 2009 överlämnade utredaren betänkandet *Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft* (SOU 2009:74). I denna rapport sammanställs remissyttranden över betänkandet.

1.2 Remissomgången

Näringsdepartementet sände i september 2009 ut betänkandet på remiss till sammanlagt 99 remissinstanser, som ombads inkomma med yttranden senast den 16 november 2009. Sammanlagt har yttranden inkommit från 77 av dessa remissinstanser. Dessutom har 93 yttranden inkommit från instanser som inte fanns med på departementets remisslista, totalt således 170 yttranden. Inkomna yttranden finns tillgängliga på regeringens hemsida (www.regeringen.se/hoghastighetsbanor).

1.3 Läsanvisning

I det följande redovisas utredarens förslag, remissinstansernas huvudsakliga synpunkter på dessa samt ett exemplifierat urval av instansernas övriga synpunkter.

2. Betänkandets förslag och resultat

2.1 Höghastighetsbanor för järnväg i Sverige

Utredarens förslag:

Separata höghastighetsbanor för persontrafik bör byggas på sträckorna Stockholm-Malmö (Europabanan) och Stockholm-Göteborg (Göteborgsbanan).

För Europabanan bör sträckningen Jönköping-Värnamo Helsingborg/Hässleholm-Malmö väljas.

De svenska höghastighetsbanorna ska kunna sammankopplas med det europeiska höghastighetsnätet.

Höghastighetsbanor är ett bättre alternativ än en uppgradering och utbyggnad av västra och södra stambanorna, det s.k. stambanealternativet.

Sammanfattning av remissinstansernas inställning och synpunkter

En övervägande majoritet av instanserna delar utredarens uppfattning att en utbyggnad av höghastighetsbanor bör ses som ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft. Många motiverar det med att höghastighetsbanor kan bidra till en positiv regional utveckling, ökad regional och nationell tillväxt samt minskad miljöpåverkan från transporter.

En mycket stor majoritet av remissinstanserna är positiva till utredarens förslag om att separata höghastighetsbanor för persontrafik ska byggas, och med den sträckning som utredaren anger. Vissa remissinstanser föreslår en alternativ sträckning.

En majoritet av instanserna anser att det är angeläget att planering och byggande av höghastighetsbanorna skyndas på.

Flertalet av remissinstanserna ser det som mycket positivt att höghastighetsbanorna kopplas samman med det befintliga järnvägsnätet i landet, med de stora flygplatserna samt med ett framtida europeiskt järnvägsnät för höghastighetståg.

Exempel på synpunkter

Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft

Tillväxtverket delar utredarens syn på att separata höghastighetsbanor för persontrafik bör byggas mellan Stockholm och Göteborg och mellan Stockholm och Malmö (och i den prioriteringsordningen). Verket menar att införandet av höghastighetssystem innebär väsentligt förbättrad tillgänglighet för näringslivet och för medborgarna samtidigt som den kapacitet som frigörs på stambanorna möjliggör en utveckling av godstrafiken, vilket i hög grad bidrar till att uppnå de transportpolitiska målen. De negativa konsekvenserna för näringslivet av eftersatt infrastruktur är stora och leder till minskad konkurrenskraft för hela landet.

Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Jönköpings län är positiva till utredarens slutsatser och ställer sig bakom förslaget att bygga ut banor för höghastighetståg, och delar också utredarens uppfattning att byggandet av höghastighetsbanor ska ses som ett samhällsbyggnadsprojekt och inte bara som ett traditionellt infrastrukturprojekt.

Länsstyrelsen i Östergötlands län ser mycket positivt på utredarens förslag. Särskilt betydelsefullt är att satsningarna lyfts fram som ett långsiktigt samhällsbyggnadsprojekt för hållbar utveckling.

Region Skåne (Skåne läns landsting) är positiv till betänkandet som helhet. Ett höghastighetstågssystem är viktigt i en nära framtid, med global konkurrens och ökande behov av ett mer hållbart transportsystem.

Höghastighetståg är en viktig satsning som bör komma till stånd pga. den stora samhällsnyttan, den förbättrade tillgängligheten för personresor i landet, den förbättrade kapaciteten för godstågstrafik, möjligheterna till större arbetsmarknader och ökad konkurrenskraft för Sverige samt möjligheten att skapa ett mer miljöanpassat transportsystem. I detta instämmer ett stort antal av de skånska kommunerna, t.ex. *Malmö stad, Staffanstorps, Trelleborg, Tomelilla, Hörby, Lund, Eslöv.*

Regionförbundet Jönköpings län instämmer i utredarens bedömning att höghastighetsbanor är något mycket mer än ett traditionellt infrastrukturprojekt, och anser att den samhällsekonomiska kalkylen enbart bör vara en del av bedömningen tillsammans med andra mätbara och inte mätbara faktorer.

Lunds universitet (Lunds Tekniska Högskola) hävdar att beslutet att bygga ett höghastighetsnät i Sverige inte kan baseras enbart på samhällsekonomiska kalkyler. Det måste ske genom ett strategiskt, politiskt beslut om hur Sveriges transportsystem ska se ut i framtiden. Däremot kan sådana kalkyler användas för att jämföra olika alternativ. Vidare anses att utredarens argumentation för de två föreslagna linjerna i stort sett är övertygande.

Handelskammaren i Jönköpings län, Jernhusen AB, IKEA, Arlandaregionen och *SSAB* ställer sig positiv till utbyggnad av höghastighetsbanor. *SSAB* ser dessutom Ostlänken som en naturlig första etapp. Arlandaregionen förordar att höghastighetsbanorna går ända till Arlanda.

Näringslivets Transportråd, Stambanan.com m.fl. anser att en svensk utbyggnad av höghastighetsbanor inte får göras på bekostnad av investeringar, drift och underhåll av viktiga transportstråk och anslutningar till noder, bortbyggnad av flaskhalsar och investeringar i intermodalitet av betydelse för näringslivets transporter. Betänkandet anses ge ett bra underlag för preliminära ställningstaganden och fortsatt utredningsarbete. Förberedelsearbetet inför byggandet av höghastighetsbanor bör därför fortsätta utan att för den skull skapa för tidiga låsningar. Bland annat behöver de samhällsekonomiska kalkylerna breddas och fördjupas, vilket kan leda till omprövning av utredarens slutsatser. En förstudie av Europabanans sträckning likvärdig med den som gjorts för Götalandsbanan bör göras.

Swedtrain (Föreningen Svenska Järnvägsindustrier) ser positivt på utredarens förslag att bygga de föreslagna höghastighetsbanorna i Sverige och att detta ger goda möjligheter för järnvägsindustrin i Sverige att kunna vidareutvecklas. Härigenom kan, enligt *Swedtrain*, 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. *Swedtrain* betonar även den svenska järnvägsindustrins höga teknologiska kompetens vad

gäller både byggandet av själva höghastighetsbanan och signalsystemen till denna som av högteknologiska komponenter till dess fordonssystem. En satsning på höghastighetståg i Sverige skulle stärka den svenska industrins globala konkurrenskraft och ytterligare bekräfta den ledande position järnvägsindustrin har i utvecklingen av centrala delar till höghastighetståg och bananläggningar.

Fastighetsägarna i 4:e storstadsregionen anför att utredaren lyfter fram de tre storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö som tänkbara placeringssorter för servicefunktioner kopplade till höghastighetstågen. Fastighetsägarna påpekar att det kan finnas en poäng i att inte fastna i en nutidsbild utan även se vilka områden som med rätt förutsättningar kan utvecklas till nya storstadsområden. Med beaktande av redovisade synpunkter tillstyrker fastighetsägarna kraftfullt att genomförandet av höghastighetsbana enligt utredarens förslag snarast påbörjas. Denna synpunkt delas av *Marknadsbolaget i 4:e storstadsregionen*.

Jönköpings kommun tillstyrker utredarens förslag, och betonar vikten av att systemet som helhet byggs ut, inte minst för att klara en effektiv godstrafik på järnväg. Kommunen delar utredarens uppfattning att projektet är mer att betrakta som ett samhällsbyggnadsprojekt, och menar därför att det ska behandlas som ett sådant, även i kalkylavseende. Kommunen ifrågasätter dock den föreslagna etappindelningen som lägger Götalandsbanan mellan Borås och Jönköping sist. Kommunen anför att samtliga delar på Götalandsbanan nu kommit så långt i den formella planeringsprocessen att det finns minst en förstudie. Att det, som utredaren anger, skulle behövas ytterligare två år innan det fortsatta planeringsarbetet kan startas upp förefaller för kommunen helt ologiskt.

SJ AB anser att ett nät av höghastighetsbanor kommer att bli den långväga persontrafikens trafikstarkaste länkar och en framgångsrik investering måste planeras med nationellt perspektiv. SJ menar att en omfattande uppgradering av Västra stambanan och/eller Södra stambanan inte är goda alternativ till Götalandsbanan och Europabanan, då dessa trots stora investeringar inte öppnar nya marknader i samma omfattning och inte heller till rimlig kostnad ger tillräckligt kapacitetstillskott.

Helsingborgs stad, Svalövs kommun m.fl. delar utredarens uppfattning att byggandet av höghastighetsbanor är ett samhällsbyggnadsprojekt som kommer att få omfattande betydelse för stora delar av samhället. Ett beslut om utbyggnad kräver dock ett starkt politiskt ledarskap som kan mana till samling och samsyn kring denna för Sverige så viktiga framtidsatsning. Projektet kommer, enligt stadens uppfattning, inte tränga ut andra angelägna samhällsinsatser utan snarare skapa ökat utrymme för sådana. Staden anser också att biljettpriserna bör kunna hållas på rimliga nivåer när ju fler resande som väljer tåget, desto större potential för lägre biljettpriser, vilket också överensstämmer med erfarenheterna från den europeiska utbyggnaden av höghastighetsbanor. Helsingborgs stad kan

konstatera att vedertagna metoder har använts och att resultatet tyder på en tydlig samhällsnytta med höghastighetsbanor.

EuroMaint Rail AB ser positivt på utredarens förslag till en strategisk satsning på höghastighetsbanor i Sverige. EuroMaint anser att satsningen är samhällsekonomiskt lönsam även enligt utredarens konservativa beräkningar. EuroMaint anser också att en utbyggnad skulle förbättra effektiviteten och produktiviteten i järnvägen.

Bombardier Transportation Sweden AB anser att höghastighetsbanor ska byggas snarast i Sverige i enlighet med utredarens förslag. Bombardier påtalar nyttorna för samhället men påvisar också behovet av att satsningar görs för att järnvägsindustrin i Sverige även fortsättningsvis ska kunna vara stark och konkurrenskraftig.

Ängelholms kommun delar utredarens uppfattning att byggandet av höghastighetsbanor inte får reduceras till enbart ett transportprojekt eller klimatprojekt utan måste istället ses som ett samhällsbyggnadsprojekt som kommer att få konsekvenser för stora delar av samhället. Kommuner delar inte den uppfattning som framförts i debatten att resor med höghastighetståg kommer att bli för dyrt för ”vanligt folk”. Kommunen tror snarare att de blir billigare än dagens tågresor.

Nyköpings kommun delar utredarens uppfattning att byggandet av höghastighetsbanor måste ses som ett samhällsbyggnadsprojekt och att ett snabbt beslut om att starta planeringen för höghastighetsbanor måste fattas. Kommunen anser att det viktiga just nu är att skapa enighet kring att det är möjligt att finansiera projektet och att den politiska viljan att förverkliga ett höghastighetssystem finns. Utredaren visar att utbyggnaden av hela systemet med nya höghastighetsbanor skulle åstadkomma en god kapacitet på Västra stambanan och Södra stambanan för godstrafiken.

Val av linjesträckning, etappindelning och bedömningar av miljöaspekter

Vägverket påpekar att kostnaderna för att undvika otillåten miljöpåverkan kan bli mycket stora. Därför bör ett beslut om investering föregås av noggranna inventeringar av miljökrav och hur dessa ska mötas eller om en annan linjedragning ska genomföras.

Luftfartsverket ser utvecklingen av ett nät för höghastighetståg med anslutning till prioriterade noder som en angelägen åtgärd för att förbättra intermodaliteten mellan olika transportslag och öka tillgängligheten. För Luftfartsverket är det angeläget att Stockholm/Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport ansluts till höghastighetsnätet, och att det förslag till upplägg av trafikering som redovisas i betänkandet förbättrar tillgängligheten till de stora flygplatserna.

Statens energimyndighet påtalar att de föreslagna bansträckningarna kan komma att passera områden som av myndigheten ansetts som riksintresse för vindbruk. Detta gäller främst Götalandsbanan inom Ulricehamns, Boxholms och Tranås kommuner. Det kan även gälla Europabanan på några platser i Småland. Energimyndigheten framhåller att höghastighetsbanor och vindbruk inte behöver vara konkurrerande intressen. Myndigheten anser att en avstämning mot riksintresseanspråk för energiändamål bör ske vid tidpunkten för eventuellt beslut om att bygga höghastighetsbanor.

Riksantikvarieämbetet betonar särskilt vikten av att den övergripande planeringen av banornas lokalisering i landskapet och den kommunala planeringen av anföringsstationer m.m. utgår från en gemensam helhetsyn på landskapet. Ämbetet framhåller vikten av att tillräckligt utrymme säkerställs för väl avvägd lokalisering, utformning samt förebyggande åtgärder. Vidare framhålls att planeringen ska bygga på goda kunskapsunderlag i form av landskaps- och ortsanalyser, som utgår från en helhetssyn på landskapet och bebyggelsen.

Länsstyrelsen i Stockholms län är positiv till de föreslagna höghastighetsbanorna som stärker tillgängligheten mellan storstadsregionerna i Sverige, där även Norrköping/Linköping kan räknas in. Det senare är särskilt viktigt sett ur Stockholmsregionens tillväxtperspektiv. Vidare anser länsstyrelsen att trafikeringen med höghastighetståg måste ske på ett sådant sätt att den kan förenas med den övriga angelägna utvecklingen av befintlig järnvägstrafik som planeras i Stockholm-Mälardalen för att kapaciteten ska nyttjas fullt ut hos höghastighetstågen.

Länsstyrelsen i Södermanlands län ser också positivt på att utredarens förslag att Ostlänken ingår i den första utbyggnadsetappen av Götalandsbanan då det är ett starkt regionalt intresse att kunna utveckla regionaltågtrafiken.

Länsstyrelsen i Jönköpings län delar utredarens förslag att ett höghastighetsnät bör knyta ihop landets tre storstadsområden med mellanliggande större tätorter där Jönköping blir en knutpunkt för Götalandsbanan och Europabanan. Enligt länsstyrelsens uppfattning är det även angeläget att de nya höghastighetsbanorna kan integreras med det befintliga järnvägssystemet i regionen. Den strategiska utmaningen när det gäller trafikeringen blir att hitta en balans mellan ett separerat och ett integrerat system som medger bästa tänkbara utnyttjande av banorna och därmed den största samhällsekonomiska effekten.

Länsstyrelsen i Kronobergs län anser att den södra sträckningen av den föreslagna höghastighetsbanan (Europabanan) saknar en förstudie likvärdig den som gjorts för Götalandsbanan. Att med det nu presenterade underlaget ta ställning till Europabanans slutliga sträckning med hänsyn till funktion, miljö och ekonomi ser inte länsstyrelsen som möjligt. För

beslut fordras en mer ingående analys av vad redovisade skillnader avseende restider, potentiella marknader och järnväglängder har för betydelse för helheten. Länsstyrelsen anser också att den till betänkandet hörande miljöbedömningen är ofullständig.

Länsstyrelsen i Skåne län ser positivt på utredarens förslag. Höghastighetsbanor kommer att ge helt nya förutsättningar för resande med tåg genom att korta restiderna och utgör dessutom en viktig del i ett miljöanpassat transportsystem. Dessutom avlastas det befintliga järnvägsnätet, vilket i sin tur kan utveckla den interregionala och regionala person- och godstrafiken. Rörligheten (på arbetsmarknaden) och regionförstoringen kommer att öka, vilket kommer att stimulera den ekonomiska utvecklingen och näringslivet.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län tar endast ställning till behovet av en ny järnväg mellan Stockholm och Göteborg och menar att den bör byggas enligt den sträckning som utredaren föreslår. Länsstyrelsen konstaterar vidare att utbyggnad av höghastighetståg får delvis betydande lokala miljökonsekvenser, men att dessa får identifieras och åtgärdas i detaljplaneringen. Eftersom det råder osäkerhet kring miljöeffekternas storlek råder det även osäkerhet kring projektets slutliga kostnader.

Länsstyrelsen i Jämtlands län anser att ett eventuellt beslut om höghastighetsbanor enligt utredarens förslag måste därför till stor del bygga på politiska bedömningar av effekterna av ett så stort samhällsbyggnadsprojekt som det är frågan om. En eventuell satsning på höghastighetsbanor bör därför ses som en viktig länk i ett sammanhängande transportsystem med en modern fungerande infrastruktur också i norra delarna av landet. En eventuell satsning på höghastighetsbanor mellan Stockholm och Göteborg och Stockholm och Malmö får inte tränga undan viktiga investeringar i vår del av landet.

Regionförbundet Uppsala län anser att de föreslagna höghastighetsbanorna Stockholm-Malmö och Stockholm-Göteborg kommer att stärka tillgängligheten till storstadsregionerna och ge förutsättningar för större arbetsmarknadsregioner och kortare restider till dessa, samt frigöra kapacitet på det nuvarande järnvägsnätet, vilket gynnar godstransporterna på järnväg. Enligt regionförbundet måste målet för höghastighetssystemet vara att locka över en betydande andel av vägtrafikanter och flygresenärer på korta/medellånga distanser till järnvägen och att antalet resenärer blir tillräckligt stort för att väga upp kostnaderna.

Regionförbundet Östsmå stödjer till fullo utredarens förslag och förordar att staten snarast fattar beslut om att bygga ett system för höghastighetståg i enlighet med förslaget för att på så sätt knyta ihop landets tre storstadsområden med mellanliggande tätorter. Även kopplingen till det internationella järnvägsnätet bedöms viktigt. Regionförbundet anser att med de banstäckningar som föreslås blir höghastighetsprojektet ett för-

sta rangens samhällsbyggnadsprojekt. De föreslagna höghastighetsbanorna skapar förutsättningar att bygga upp ett modernt järnvägssystem för landet under 2000-talet. Att uppgradera Södra och Västra stambanorna blir dyrt i förhållande till de möjligheter som erhålls att öka transporterna på järnvägsnätet. Regionförbundet anser vidare att en utbyggnad indirekt får positiva miljöeffekter genom överföring av väg- och flygtrafik till järnväg med minskade utsläpp som följd. Järnvägen är dessutom ett trafiksäkert alternativ

Regionförbundet Jönköpings län delar även utredarens bedömning att ett höghastighetsnät i Sverige bör knyta samman landets tre storstadsområden med mellanliggande tätortsnoder där Jönköping blir knutpunkt.

Regionförbundet i Kalmar län anser att ett höghastighetsnät är nödvändigt för att skapa snabba och miljövänliga transporter. Förbundet anser även att det är viktigt att binda ihop Nordens huvudstäder liksom Sveriges tre största befolkningscentra för att skapa ett samhälle som står sig i konkurrensen med övriga Europa. Att bygga ett helt nytt järnvägssystem är att bygga ett nytt samhällssystem för mycket lång tid framöver.

Regionförbundet Södra Småland ställer sig bakom utredarens förslag om att bygga höghastighetsbanor och förslag till sträckning men menar att de beskrivna satsningarna på Kust-till-kustbanan förmodligen inte är tillräckliga samt att Södra stambanan är i behov av upprustning oberoende i närtid.

Region Halland delar utredarens slutsatser gällande framtida höghastighetsbanor i Sverige och de valda spårdragningarna. Ur ett halländskt perspektiv ser Region Halland det dock som viktigt att i sammanhanget framhålla att anslutningarna (tre länsjärnvägar) till höghastighetsbanorna från Hallands tätbefolkade områden prioriteras och utreds vidare. Upprustningen av dessa banor bör ses som ett led i byggandet av höghastighetsnätet samt att det utreds vidare var och hur bytesmöjligheterna från dessa banor till det nya höghastighetsspåret kommer att se ut.

Stockholms läns landsting, Regionplanenämnden ser positivt på utredarens förslag om utbyggnad av höghastighetsbanor förutsatt att det inte kommer att innebära en begränsning av tillgänglig spårkapacitet eller investeringsutrymme för den angelägna utveckling av regional- och lokaltågstrafiken som planeras i Stockholm-Mälardalen. De föreslagna höghastighetsbanorna stärker tillgängligheten mellan storstadsregionerna och ger förutsättningar för utökade pendlingsomland till dessa. En koppling till de stora flygplatserna ger förutsättningar för viss överföring av resande från flyg till järnväg på kort/medellånga distanser, vilket är positivt av klimat och miljöskäl men också för att det ökar utrymmet för långväga flygresor. Utbyggnad av höghastighetsbanor frigör kapacitet på befintligt järnvägsnätet för en önskvärd ökning av godstrafik på spår. För att få full effekt på trafiken med höghastighetståg och klara spårkapacitetsbe-

hovet långsiktigt, anser Regionplanenämnden att det bör övervägas beredskap för utbyggnad av höghastighetsbana innanför Järna. Regionplanenämnden stödjer även det yttrande som har lämnats av AB Storstockholms Lokaltrafik.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) stödjer utredarens förslag om att höghastighetsbanor bör byggas mellan landets största städer, och ser det som angeläget att planering och byggande skyndas på. Dock tas inte ställning till den föreslagna detaljerade sträckningen av höghastighetsbanorna. SKL anser vidare att höghastighetsbanor kan bidra till en positiv regional utveckling, ökad tillväxt och minskad miljöpåverkan från transporter, och ser det som mycket positivt att dessa kopplas samman med det befintliga järnvägsnätet i landet och med de stora flygplatserna.

Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) delar utredarens bedömning om linjesträckningen.

Handelskammarförbundet framhåller att höghastighetsbanor kräver relativt stort befolkningsunderlag, varför det är naturligt att utredaren föreslagit höghastighetsbanor mellan Stockholm och Göteborg och mellan Stockholm och Skåne. Vidare framhålls att höghastighetsbanor även har betydande positiva effekter för stora delar av landet som inte ligger i omedelbar anslutning till höghastighetsbanorna. Eftersom höghastighetstågen även kan köra på det vanliga järnvägsnätet kan orter som t.ex. Karlstad, Örebro, Uppsala, Västerås, Mora, Borlänge, Gävle, Sundsvall, Karlskrona, Kalmar, Växjö och Halmstad anslutas till och utnyttja delar av höghastighetsnätet. Sammantaget anses de höghastighetsbanor som föreslås gynna större delen av södra och mellersta Sverige. För godstrafiken från Norrland till hamnar i södra och västra Sverige ger de föreslagna sträckningarna betydande kapacitetstillskott på befintliga banor. Inrikesflyget i berörda delar av landet kommer, enligt Handelskamrarna, att slås ut, helt eller delvis.

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren ser positivt på höghastighetsbanor i Sverige och vikten av att ansluta dessa till det europeiska höghastighetsnätet, men vill samtidigt betona att en utbyggnad inte kan ske på bekostnad av andra angelägna investeringar i väg- och järnvägsnätet.

Branschföreningen Tågoperatörerna välkomnar utredarens förslag att Sverige investerar i höghastighetsbanor för trafik Stockholm-Jönköping-Göteborg och Stockholm-Jönköping-Helsingborg-Malmö. Tågoperatörerna delar utredarens syn att en utbyggnad är 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. Tågoperatörerna anser vidare 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.

Svenska Naturskyddsföreningen välkomnar utredningen som betydligt breddar kunskapen kring höghastighetsjärnvägar i Sverige. Naturskyddsföreningen anser dock att det alltjämt återstår att klarlägga några från miljösynpunkt väsentliga frågeställningar, inte minst beträffande problem med intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer. I det fortsatta arbetet med höghastighetståg bör, enligt Naturskyddsföreningen, Göta-landsbanan prioriteras eftersom denna bana ger helt nya förbindelser och dess nytta är oberoende av åtgärder i andra länder.

Svensk kollektivtrafik välkomnar en utbyggnad av separata höghastighetsbanor Stockholm-Göteborg respektive Stockholm-Malmö.

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) är positiva till införandet av trafik med höghastighetståg på separata höghastighetsbanor, under förutsättning att det inte ger negativa konsekvenser för den lokala och regionala tågtrafiken i Stockholms län och i regionen. SL anser att höghastighetsbanorna och trafiken på dem kommer att knyta Stockholmsregionen ännu närmare såväl kontinenten som andra svenska storstäder, samt att möjligheten till pendling över längre sträckor, t.ex. Stockholm-Linköping och Stockholm-Jönköping, ökar i båda riktningarna. Trafik på separata banor kan, enligt SL, även bidra till att förbättra kapaciteten för lokal och regional trafik på de befintliga hårt belastade Västra och Södra stambanorna. Beslut om inrättandet av separata höghastighetsbanor kan därför bidra till att trafiken på de nämnda stambanorna kan utvecklas.

Johan Lennartsson framför sitt stora missnöje med utredarens förslag på sträckning av höghastighetsbanans södra del, Europabanan. Den sträckning som föreslås är, enligt Lennartsson, en katastrof för Kalmar län, Blekinge och östra Kronoberg. Redan i dag anser han att sydöstra Sverige är grovt misshandlat när det gäller infrastruktur.

Oxelösunds Hamn AB och ONYX Näringslivsutveckling AB, Henry Ståhl Fastigheter AB, Linköpings Byggförening inom Sveriges Byggindustrier delar utredarens slutsats om att de samhällsekonomiska vinsterna är stora med de föreslagna investeringarna i höghastighetsbanor. Vidare anser de att Ostlänken är en naturlig första etapp i ett sådant nät, då den bidrar till tillväxt och därmed fler jobb när arbetsmarknadsregioner binds samman. Ett antal remissinstanser, t.ex. *Trosa kommun, Sveriges Byggindustrier, Nyköping-Östgötalänken AB, Linköpings kommun, Företagarna Östergötland*, lyfter Ostlänken som en naturlig första etapp.

Trosa kommun delar utredarens uppfattning att med de bansträckningar som föreslås blir höghastighetsprojektet ett mycket intressant samhällsbyggnadsprojekt.

Mjölby kommun anser att staten snarast bör fatta ett principbeslut om utbyggnad av ett höghastighetsnät med den sträckning som utredaren förordar.

Folkpartiet Liberalerna Jönköping delar utredarens uppfattning att Sverige bör satsa på ett särskilt järnvägsnät för höghastighetståg. Vidare delar man även utredarens förslag till bansträckning.

Kustbostäder AB anser att utredarens förslag i grunden är mycket bra och framhåller att den andra generationens stambanenät i form av höghastighetsbanor är en nödvändighet för att upprätthålla konkurrensen med övriga Europa. Företaget stödjer den föreslagna bansträckningen, men betonar samtidigt Södra och Västra stambanornas stora betydelse för godset och i förlängningen miljön.

Linköpings kommun framhåller att nya höghastighetsbanor är kommunens och regionens förstahandsprioritering när det gäller trafikinvesteringar.

Europakorridoren instämmer i utredarens förslag och ser stora potentialer både för det långväga resandet och för det kortväga med flera stopp för lokal- och regionalståg på dels de nya banorna och på de befintliga.

Sjuhärads kommunalförbund tillstyrker utredarens förslag och anser att staten snarast bör fatta ett principbeslut om utbyggnad av ett höghastighetsnät med den sträckning som utredaren förordar. Systemet bör, enligt kommunen, skyndsamt byggas ut som en helhet och projektets samhällsbyggnadsdimension bör vara styrande.

Gislaveds kommun är positiv till en utbyggnad av höghastighetsbanor enligt utredarens förslag. De bansträckningar som utredaren förslår anser kommunen är bra, och anför att det är viktigt att det ges utrymme för både höghastighetståg samt interregionala och regionala tåg och att hänsyn tas till resenärens hela resa vid val av linjesträckning och stationslokaliseringar. Kopplingarna till anslutningsbanor måste, enligt kommunen, fungera, inte minst vid stadspassagerna. Det nya systemet med höghastighetsbanor frigör godskapacitet på stambanorna, vilket gör att ett helhetsgrepp på järnvägstrafiken måste tas; i vilket även de anslutande matarbanorna utvecklas eller rustas upp och elektrifieras, exempelvis Kust till kustbanan och järnvägen Halmstad-Nässjö.

Hässleholms kommun ser positivt på innehållet i betänkandet som helhet, utbyggnad av höghastighetsbanor i Sverige skapar underlag för tillväxt och ett mer miljövänligt resande. Kommunen ställer sig i huvudsak bak-

om Region Skånes yttrande med följande tillägg. Kommunen anser att sträckningen från Markaryd ner mot Hässleholm är en bra lösning för hela Skåne och inte minst nordöstra Skåne men detta förutsätter att banan Markaryd- Hässleholm byggs om som en fullvärdig höghastighetsbana. Kommunen anser också att den första etappen som bör prioriteras är relationen Markaryd-Hässleholm-Malmö/Kastrup. Kommunen anser också att det är olyckligt att denna enskilt största infrastruktursatsningen i modern tid i Sverige inte finns med i den Nationella planen för infrastruktur.

Alstom Transport AB ställer sig bakom utredarens förslag att separata höghastighetsbanor byggs på sträckorna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö. Alstom anser att ett tekniskt utvecklingsbart system med höghastighetsbanor i Sverige bör byggas som är i linje med utvecklingen mot ökade hastigheter i tågsystemen i Europa och globalt och som inte medför tekniska inläsningseffekter.

YIMBY stödjer utredarens förslag om separata höghastighetsbanor på sträckorna Stockholm-Malmö och Stockholm-Göteborg, men delar inte utredarens förslag om sträckningen Jönköping-Malmö.

Future Rail Sweden delar utredarens motivering om varför höghastighetsbanor på de föreslagna sträckorna ska byggas. Föreningen menar vidare att med nya spår kan den totala kapaciteten öka, och spåren kan utnyttjas bättre. Givet att det måste byggas nya spår, blir kostnaden högre för att anlägga traditionellt dubbelspår enligt den sträckning som redan finns längs med stambanan, än enligt utredarens föreslagna bansträckning för en höghastighetsbana. Tidsvinsten är viktigare för persontrafiken, medan godset gynnas av en ökad och bättre definierad kapacitet, vilket skapar bättre förutsägbarhet.

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) delar utredarens motivering om varför höghastighetsbanor på de föreslagna sträckorna ska byggas. GR anser vidare att medfinansiering av en höghastighetsbana måste diskuteras i särskild ordning och att det bör finnas en beredskap för att det i framtiden kan finnas förutsättningar för fler höghastighetsbanor.

Göteborgs stad ser med tillfredsställelse att utredaren föreslår att en separat höghastighetsbana byggs mellan Göteborg och Stockholm. Staden ser dock med förvåning att utredaren placerat delsträckan Borås-Jönköping i utbyggnadsetapp tre. Just nu har Banverket ställt ut en förstudie för denna sträcka, vilket medför att planeringsläget är betydligt bättre än delsträckor som placerats i etapp 2. Genom att påskynda hela sträckan Borås-Linköping till etapp två, kan Götalandsbanan trafikeras tidigare.

Borås stad delar utredarens motivering om varför höghastighetsbanor på de föreslagna sträckorna ska byggas. Staden anser dock att utbyggnaden av delen Jönköping-Borås bör följa omedelbart på utbyggnadsdelen Al-

medal–Borås för att färdigställa Götalandsbanan och få avgörande systemeffekter snarast möjligt.

Marks kommun tillstyrker utredarens förslag. Kommunen anser att staten snarast bör fatta ett principbeslut om utbyggnad av ett höghastighetsnät med den sträckning som utredaren förordar, systemet bör byggas ut som en helhet och utrymme bör skapas för såväl höghastighetståg som interregionala och regionala tåg på banorna.

Kopplingen till ett framtida europeiskt höghastighetsnät

Västra Götalandsregionen anser att ett höghastighetsnät i Sverige bör knyta samman landets tre storstadsområden i en gen sträckning mellan strategiska bytespunkter/tätortsnoder och med koppling till det internationella järnvägsnätet.

Region Skåne anser att satsningen Stockholm–Köpenhamn utgör en viktig del av förverkligandet av den Nordiska triangeln. Denna satsning medger också att på sikt ansluta till ett framtida europeiskt höghastighetsnät. I detta instämmer ett stort antal skånska kommuner och *Kommunförbundet Skåne*.

Regionförbundet Jönköpings län framhåller även kopplingen till det internationella järnvägsnätet.

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren och Västsvenska Industri- och Handelskammaren ser positivt på höghastighetsbanor i Sverige och betonar vikten av att dessa ansluts till ett framtida europeiskt höghastighetsnät.

2.2 Staten bör bilda ett projektbolag som samordnar de statliga insatserna

Utredarens förslag:

Det statliga projektbolaget ska samordna de statliga insatserna och svara för planering, projektering, upphandling och framtida förvaltning av avtal som avser höghastighetsbanorna. Bolaget bär statens risker i projektet och hanterar bidrag från EU, regioner och kommuner.

Vidare fordon för persontrafik på banorna anskaffas och bekostas av respektive operatör. Stationerna längs banan ägs och förvaltas av Jernhusen AB, andra fastighetsbolag eller av lokala aktörer som exempelvis kommuner. Stationerna bör organisatoriskt ligga utanför projektet.

En betydande andel av projektet kan privatfinansieras samt bekostas av trafikintäkter. Medfinansieringen från operatörerna bör utgå från banavgifter som dessa kan bära. Medfinansieringen från berörda kommuner och regioner baseras på nyttan, främst i form av kortare restider. Sammantaget bedömer utredaren att den privata finansieringen och medfinansieringen från EU, kommuner och regioner uppgår till 53 procent av den totala investeringskostnaden, och den statliga till 47 procent.

Sammanfattning av remissinstansernas inställning och synpunkter

Flertalet av remissinstanserna tillstyrker utredarens förslag om att staten bör bilda ett projektbolag som samordnar de statliga insatser och svara för planering, projektering, upphandling och framtida förvaltning av avtal som avser höghastighetsbanorna.

Det finns en tveksamhet till den del av finansieringsmodellen som innebär medfinansiering från kommuner och regioner till höghastighetsbanor. Många instanser anser att infrastruktursatsningar av den föreslagna digniteten är ett statligt ekonomiskt åtagande samt att möjligheten till högre medfinansiering från EU än den utredaren anger bör eftersträvas.

Exempel på synpunkter

Organisation och genomförande

Riksgäldskontoret avstyrker de förslag som rör projektets organisation. Vidare ifrågasätter Riksgälden en organisation där projektet drivs i bolagsform och föreslår istället myndighetsform.

Banverket instämmer i utredarens betoning på en samlad genomförandeorganisation, men menar att samlad genomförandeorganisation med utredning, planering, marklösen, tillståndsfrågor och anläggningsförvalt-

ning inte nödvändigtvis måste finnas i ett separat bolag. Banverket anser att Götalandsbanan i sin helhet bör byggas före Europabanan.

Vägverket menar att frågan om projektbolag måste studeras vidare, då den är komplex och kan vara politiskt kontroversiell. För- och nackdelar måste studeras noga. Vägverket anser att ett absolut villkor för framgång är att berörda kommuner och övriga aktörer är med och tar ansvar för sina områden fullt ut redan från början av planeringsprocessen. Alla möjligheter till civilrättsligt bindande åtaganden bör tas tillvara för att undvika avhopp och/eller särskilda nya krav senare i planerings och genomförandeprocessen.

Rikstrafiken anser att samfinansierad infrastrukturutbyggnad inom ramen för dagens system och med en projektorganisation ledd av Trafikverket är fullt genomförbar. Det som krävs för att klara stora projekt på utsatt tid och till en rimlig kostnad är inte särskilda projektbolag utan en bra projektstyrning. Enligt Rikstrafiken ger en projektorganisation inom Trafikverket även en kontinuerlig möjlighet att pröva de olika etapperna av projektet mot alternativa satsningar vid olika tidpunkter.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) anser att förslaget om genomförandet av projektet är ofullständigt. Den projektlag som beskrivs är oklart formulerad avseende hur den skulle påverkas av gällande EU-direktiv för strategisk miljöbedömning. Diskussionen om miljökonsekvensbeskrivningar behöver klargöras. Enligt VTI tar projektförslaget inte tillräcklig hänsyn till behovet av att fördela risker för kostnadsöverskridanden och möjligheter till oväntat. Erfarenheter från andra länder av projekt med offentlig och privat finansiering bör studeras, inte minst då det är viktigt att säkerställa att staten inte får stå för eventuella kostnadsöverskridanden. VTI anser att utredarens förslag om att det offentliga tar huvudansvaret för infrastrukturen medan trafiken bedrivs av kommersiella intressen inte fördelar risk. Det är bättre om marknadsaktörerna även också bär risk för byggandet av infrastrukturen.

Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) instämmer i att förenklningar behövs för att det ska vara möjligt att genomföra stora infrastrukturinvesteringar utan orimliga tidsfördröjningar och merkostnader. Tillväxtanalys förordar att det föreslagna projektbolaget utnyttjar fördelarna med samarbete och riskdelning genom att använda sig av OPS-lösningar. Den organisatoriska strukturen bör kompletteras med strukturer som fångar regionala tillväxtperspektiv och hållbarhetsaspekter.

Riksantikvarieämbetet föreslår, mot bakgrund av att anpassningen till landskapet och bebyggelsen är viktig för att banorna ska bli en del av ett hållbart samhällsbygge, att en controllerfunktion för sådana frågor knyts till projektledningen.

Länsstyrelsen i Skåne län ser positivt på att ett projektbolag bildas. Det fortsatta planeringsarbetet och framtagande av MKB bör ske i parallella processer. En förstudie bör tas fram snarast, en åsikt som delas av *Härnryda kommun*.

Region Skåne anser i likhet med utredaren att ett projektbolag bör bildas så snart som möjligt, så vidare planering kan starta. En formell statlig förstudie för projektet bör startas. Denna synpunkt delas av Kommunförbundet Skåne och flera kommuner i Skåne samt av *Regionförbundet Sörmland*, och *Regionförbundet Jönköpings län*.

Västra Götalandsregionen tillstyrker att det skapas en särskild genomförandeorganisation för projektet, närmare utformning får bestämmas bl.a. utifrån hur man löser finansieringen.

Regionförbundet Östsam tillstyrker utredarens förslag om att staten bildar ett särskilt statligt projektbolag med de av utredaren föreslagna uppgifterna och att Ostlänken ska ingå i etapp 1. Samtidigt vill förbundet slå fast att kapacitetssituationen är så ansträngd längs Ostlänkenstråket (Östergötland-Sörmland-Stockholm) att om beslut om genomförandet av höghastighetsbanan drar ut på tiden måste underhandsåtgärder och delar genomföras med nationell plan för transportsystemet 2010-2021.

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren, Svenska bussbranschens riksförbund, Östsvenska Industri- och Handelskammaren, Värnamo kommun, Folkpartiet Liberalerna i Jönköping, Kustbostäder AB, Europakorridoren, Oxelösunds kommun, Ulricehamns kommun, Sjuhärads kommunalförbund, Gislaveds kommun, Bombardier Transportation Sweden AB, Future Rail Sweden, Habo kommun, Borås stad, Marks kommun, Mjölby kommun, Gislaveds kommun och *Swedtrain* stödjer förslaget om att bilda ett separat statligt projektbolag.

Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) anser att projektet bör planeras och finansieras som en helhet indelat i lämpliga etapper.

Branschföreningen Tågoperatörerna anser det väl motiverat att en projektorganisering sker i särskild ordning. Branschföreningen bejaktar 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.

Svensk Kollektivtrafik anser att den föreslagna organisationsmodellen där staten bildar ett projektbolag som samordnar statliga insatser med planering, upphandling osv. kan fungera. Svensk kollektivtrafik instämmer

också i att det är Banverket som bör tilldela kapacitet på höghastighetsbanorna inom ramen för det ordinarie tågplanarbetet.

Jernhusen AB instämmer i utredarens förslag om att stationer och depåer bör ligga utanför projektbolaget. Företaget menar att staten bör separera ansvaret för huvudspår/infrastruktur respektive ansvaret för sidospår/stödfunktioner där de senare blir alltmer marknadsorienterade. Erbjudanden inom sidospår/stödfunktioner bör vara efterfrågestyrda och marknadsprissatta – med minsta möjliga inslag av subventioner. För att möjliggöra detta behöver lagstiftning ses över och en tillsynsmyndighet tillsättas.

EuroMaint Rail AB understyrker vikten av att genomföra projektet i form av en OPS-lösning med ett statligt ägt privat projektbolag. Detta för att skapa och säkra bästa förutsättningar för att projektet genomförs på kortaste tid, till bästa kvalitet och till lägsta kostnad. Projektbolaget ska svara för konstruktion, upphandling, genomförande och drift av banorna, liksom av anskaffning av rullande materiel samt byggande av nya depåer för service och underhåll, enligt EuroMaint.

Vaggeryds kommun delar utredarens uppfattning att ett snabbt beslut om att starta planeringen för höghastighetsbanor måste fattas och att regeringen ser till att det projektbolag som utredaren föreslår kommer i arbete redan från början av 2010. Kommunen anser att det är viktigt att de regionala banorna underhålls och förstärks inför ett införande av höghastighetståg för att kunna fungera som matarlinjer. Kommunen menar att det viktiga just nu är att skapa konsensus kring att det går att finansiera och att den politiska viljan att förverkliga visionen finns. Målet måste vara att vi i Sverige ska kunna inviga vår första höghastighetsbana senast år 2023, enligt kommunen.

Finansiering och finansieringsmodell

Riksgäldskontoret uttalar sin tveksamhet till privat medfinansiering av en investering i höghastighetsbanor. Istället rekommenderas anslagsfinansiering, vilket också påtalas är huvudregeln enligt budgetlagen.

Ekonomistyrningsverket anser att frågan om genomförande och finansiering kräver en fördjupad analys. För det första innebär utredarens förslag att avgifter till viss del ska finansiera projektet ett avsteg från nuvarande princip att banavgifterna ska motsvara marginalkostnaden, vilket i sin tur innebär en risk att banorna inte utnyttjas på ett effektivt sätt. För det andra är Ekonomistyrningsverkets erfarenhet att vid så här stora projekt kräver externa medfinansierare att statens finansiella åtagande och risker är genomsynliga; externa aktörer är oftast inte intresserade av att medverka utan omfattande statliga garantier. För det tredje, förutser Ekonomistyrningsverket betydande svårigheter att styra och följa upp projektet samt att överblicka statens finansiella åtaganden. För det fjärde innebär privat upplåning att kostnaderna för finansiering blir högre än

om finansieringen sker via statsbudgeten, utan att riskerna för staten minskar i motsvarande omfattning om det är så att staten behöver garantera de privata lån som tas upp. Ekonomistyrningsverket påminner om att riksdagen tidigare har beslutat att omvandla lån som tagits upp på marknaden för att finansiera infrastrukturprojekt. Om projektet finansieras genom statsbudgeten eller lån i Riksgälden påverkas statsskulden omedelbart.

Banverket delar utredarens bedömning att såväl offentliga som privata intressen bör kunna bidra till samfinansieringslösningen. De angivna principiella motiven för en samfinansieringslösning ligger väl i linje med de principer som ligger till grund för de dialoger om medfinansiering som pågått inom ramen för nationell plan för transportsystemet 2010-2021. Banverket anser att det i grunden är ett bra alternativ med finansiering genom riksgäldsupplåning, men anser ändå att vi bör öppna för privat medfinansiering, som OPS, om det ur riskfördelningssynpunkt och andra omständigheter, t ex byggtid, skapar bättre förutsättningar för genomförandet. Idag ställer lagstiftningen krav på att Banverkets prissättning och avgiftssystem ska bygga på samma princip för hela järnvägsnätet. Det innebär att en förbättrad prestanda eller utrymme på Västra och Södra stambanan måste harmonisera med Banverkets prissättning av dessa tjänster måste samordnas med verkets prissättning på övriga delar av nätet. Banverket hyser tveksamhet till om det är realistiskt att utgå från att ytterligare 500 Mkr ska kunna tas ut på en mycket begränsad del av järnvägsnätet.

Vägverket påtalar att ett projekts direkta och indirekta kostnader måste vara väl kartlagda. Medfinansiering förbättrar inte den samhällsekonomiska kalkylen, eftersom vem som betalar saknar relevans för om kostnaderna ska ingå i en samhällsekonomisk kalkyl eller analys. Det är inte förenligt med god vetenskap att se bidrag vare sig från EU eller från kommuner/regioner som ”gratispengar”. Samtliga kostnader ska finnas med i kalkylen. Vidare menar Vägverket att den finansieringsmodell som utredaren föreslår måste studeras vidare, eftersom den är komplex och möjligen politiskt kontroversiell.

Tillväxtverket betonar också vikten av att den fortsatta förhandlingen med EU ger starka argument för en europeisk medfinansiering av det norra europeiska gränsöverskridande järnvägsnätet. Tillväxtverket menar även att utredaren bör lyfta frågan om finansiering från den kommunala nivån till den regionala nivån.

Länsstyrelsen Västernorrlands län menar att de kommuner och landsting där höghastighetsbanorna dras bör bidra genom medfinansiering. Högre banavgifter och brukaravgifter bör dessutom övervägas.

Region Skåne anser att kostnaden för utbyggnaden är stor, men man understryker att investeringen likväl är lönsam enligt gängse kalkylmetoder.

I detta ingår inte de externa effekterna, såsom påverkan på näringsliv, arbetsmarknadsstorlek och i förlängningen Sveriges och Nordens konkurrenskraft. Dessa sekundära effekter ligger utanför kalkylen, men kommer enligt Region Skåne att vara betydande och är en stor utgångspunkt och motiv för en satsning på höghastighetståg i Sverige. Denna synpunkt delas av *Kommunförbundet Skåne* och de skånska kommuner som yttrat sig i ärendet. Region Skåne anser att det är alltför tidigt att diskutera om utredarens förslag till finansieringsmodell är rimlig. Det är mycket viktigt att spelregler och incitament är tydliga innan förhandlingar startar.

Västra Götalandsregionen delar uppfattningen att flera intressenter bör medverka till projektets finansiering fördelningen mellan olika intressenter behöver diskuteras vidare.

Region Västerbotten menar att det nuvarande systemet med årliga anslag inte fungerar. Brukaravgifter, vägtullar eller trängselavgifter bör tidsbegränsas. Regionen menar också att utredaren inte ger en trovärdig bild av hur projektet står sig lönsamhetsmässigt. Diskussionen om att ökade brukaravgifter kombinerat med att biljettpriserna skulle vara opåverkade är också svår att förstå. Region Västerbotten anser det finns ett stort behov utveckla kalkylerna och finansieringsformerna.

Region Dalarna finner det märkligt att utredaren föreslår att banavgifter ska tas ut för frigjord spårkapacitet för godstrafik på gällande järnvägsnät för att finansiera delar av investeringar i höghastighetsbanor. Det torde vara intäkter från trafiken och banavgifter på själva höghastighetsbanorna som står för en del av finansieringen.

Regionförbundet Örebro påtalar att kostnadsberäkningarna noga bör analyseras. Effekterna av att höghastighetsbanorna delvis ska finansieras av ökade banavgifter för godstrafik på stambanorna är inte redovisade. Detta kommer troligen hämma överflyttningen från väg till järnväg av godstrafik. Regionförbundet påtalar också att betänkandet saknar förslag om ersättning till regioner som får längre restid.

Regionförbundet Sörmland menar att det är för tidigt att ta ställning till om den föreslagna finansieringsmodellen är rimlig. Dock bör staten helt stå för den offentliga medfinansieringen. Men det kan visa sig att det kan finnas dynamiska tillväxteffekter regionalt och lokalt och så kan viss regional och lokal medfinansiering bli aktuell. Medfinansiering måste sökas längs banornas hela sträckning. Spelreglerna för finansieringen av höghastighetsbanorna måste vara klara för alla innan förhandlingarna startar.

Regionförbundet i Kalmar län anser att om kostnaden blir 125 miljarder kronor så är det inte troligt att den offentliga sektorn på lokal och regional nivå kan stå för de 19 miljarder kronor utredaren anger. I underlagsrapporterna till betänkandet framgår att man förväntar sig en medfinan-

siering från Kalmar län på cirka 200 miljoner kronor, vilket utredaren motiverar med att Kalmar får snabbare restid till Stockholm. Vid närmare granskning har det visat sig att utredaren räknar med något eller några tåg per dag under högtrafiktid, dvs. i samma tidsläge som flyget, som går mer än tre gånger så snabbt. Utredaren redovisar inte heller någon förbättring mot Öresund för sydöstra Sverige. Regionförbundet anser således att man förväntas betala för ingenting samt att det finns risk för att anslaget till höghastighetsnätet urholkar anslagen till annan transportinfrastruktur. Från Regionförbundets sida uppger man sig vara beredd att ta upp frågan om medfinansiering av transportinfrastruktur om det på ett tydligt sätt medverkar till att utveckla och stärka sydöstra Sverige. Regionförbundet anser att det dock måste vara statens ansvar att stå för utbyggnaden och att stödet från EU bör kunna bli väsentligt högre. Särskilt höga banavgifter, indirekt biljettpriser, bör enligt förbundet kunna bidra till finansieringen i större utsträckning än vad utredaren föreslår.

Regionförbundet Södra Småland anser att det är fel att göra detta beslut om och genomförande av projektet beroende av regional och kommunal medfinansiering. Ett sådant krav på regioner och kommuner kommer ovillkorligen att medföra påverkan på andra välbehövliga infrastrukturella investeringar där regioner och kommuner också avkrävs medfinansiering. Regionförbundet anser att utredaren kraftigt överskattat regionernas, kommunernas och näringslivets förutsättningar till denna medfinansiering och framhåller istället en finansiering av detta samhällsbygge i särskild ordning.

Regionförbundet Blekinge menar att utredaren inte tillräckligt analyserat finansiering, kostnader och intäkter.

Regionförbundet Uppsala län principiella hållning till medfinansiering är att detta är ett statligt ansvar, och kommunernas kostnader är omfattande redan för att bygga resecentra. Depåer för tågunderhåll är också något som bör vara under statens ansvar att uppföra och tillhandahålla.

Sveriges Kommuner och Landsting uppmanar regeringen att lägga stor kraft på att höghastighetsbanorna mellan storstadsregionerna pekas ut som prioriterade TEN-T objekt och att EU-finansiering söks. Sveriges Kommuner och Landsting motsätter sig den del av finansieringsmodellen som innebär medfinansiering från kommuner och regioner till höghastighetsbanor.

Handelskammaren i Jönköpings län menar att regionerna bör bidra till finansieringen av höghastighetsprojektet i enlighet med den potentiella nytta som varje region får av höghastighetsbanorna. Nyttan motsvaras av det antal resenär som färdas i en viss region.

Branschföreningen Tågoperatörerna anser att finansieringen måste ske i särskild ordning, med en egen budget som inte belastar de anslag och

medel som är avsedda för järnvägsnätet i övrigt, anser Tågoperatörerna. Det ordinarie, nuvarande nätet är ingalunda färdigbyggt. Det måste få fortsätta att utvecklas och underhållas. Tågoperatörerna 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. Tågoperatörerna ställer sig dock mycket tveksam till eventuella tillkommande avgifter för användningen av dagens bannät som en följd av en investering i höghastighetsbanor. Utredarens skrivningar om bidraget från en spåravgift på 0,03 kronor per bruttotonkilometer för godstrafiken på stambanan, är 8-9 gånger högre än dagens avgiftsnivå. 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. Tågoperatörerna ställer sig dock inte kategoriskt avvisande till höjda banavgifter, men anser att sådana måste grundas i mervärden för tågoperatörerna och deras kunder, t.ex. i form av förbättrad leverans kvalitet. Dessutom måste samtida hänsyn tas till balansen i avgiftsuttagen med konkurrerande transportslag.

Näringslivets Transportråd och *Sveriges Åkeriföretag* lyfter fram att en fördjupad riskanalys behövs inför ett ställningstagande av riksdag och regering. *Näringslivets Transportråd* anser att regering och riksdag inför ett ställningstagande till utredarens förslag bör genomföra en fördjupad riskanalys av projektet inklusive kostnader och finansiering. Rådet anser att möjligheten att öka andelen privat finansiering i projektet bör undersökas. Rådet avstyrker dock förslaget om att banavgifter ska tas ut för frigjord spårkapacitet för godstrafik på stambanorna för att finansiera investeringar i höghastighetsbanor.

Transportindustriförbundet och *Sveriges Hamnar (TransportGruppen)* betonar att höghastighetsbanor inte får byggas på bekostnad av elimineringar av flaskhalsar, kapacitetshöjningar samt drift och underhåll i den befintliga transportinfrastrukturen. Banorna måste därför finansieras separat från den ordinarie anslagsramen. TransportGruppen påpekar att höghastighetsbanorna måste ses som en integrerad del av övriga transportsystemet. Flygsektorn är ett av transportslagen som kommer påverkas av höghastighetsbanorna och om staten till fullo finansierar banorna, som sedan kan komma att konkurrera ut flyget på vissa sträckor, innebär detta en snedvridning i konkurrensen mellan transportslagen. Finansieringen måste därför i så stor utsträckning som möjligt vara konkurrensneutral exempelvis genom att användarna finansierar projektet genom banavgifter.

Svenska bussbranschens riksförbund påpekar att betänkandets kostnads- och konsekvensanalyser är bristfälliga. Risker är att mycket stor att pro-

jektet blir dyrare och tar längre tid att genomföra än vad utredaren skisserar.

Swedtrain (Föreningen Svenska Järnvägsindustrier) anser att erfarenheter av alternativa finansieringsformer behöver belysas mera, i första hand OPS-lösningar med funktionsentreprenader. Öresundsbroprojektet lyfts fram som ett lärande exempel väl värt att studera. Swedtrain ser även 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.

Svenska bussbranschen riksförbund menar att staten bör använda sig av lånefinansiering för att bredda budgetutrymmet för infrastruktur. Höghastighetsbanor måste i större utsträckning än vad utredaren anger finansieras genom upplåning. Svenska bussbranschen riksförbund menar att utredarens förslag om att banavgifter på godstrafiken delvis ska finansiera höghastighetsbanorna inte är skäligt.

Jernhusen AB påtalar även att det inte är självklart i vilken grad eventuella exploateringsvinster i närheten av stationerna kan bidra till finansieringen av stationerna. Företaget tycker att det är en styrka att det i dagsläget till stora delar är kommunerna som utformar stationerna. Jernhusen AB utvecklar samfinansieringslösningar med kommuner och lokala aktörer för att skapa attraktiva stationer. Företaget menar att man behöver diskutera frågan om huvudmannaskap mer utförligt än som har gjorts av utredaren. Vidare föreslår företaget att det kan vara möjligt att finansiera plattformarna i form av avgifter för angöringsstopp, enligt en italiensk modell. Företaget är tveksamt till att "fastighetsnytta" ska vara en finansieringskälla. Terminalavgifter bör sättas efter tillgång och efterfrågan, inte enligt utredarens förslag.

Europakorridoren föreslår att regeringen utser en förhandlingsman med uppgift att tillsammans med kommuner och regioner hitta en rimlig medfinansiering.

Oxelösunds kommun och *Kustbostäder AB* har invändningar mot den föreslagna finansieringsmodellen, och motiverar detta med att kravet på medfinansiering får en stor inverkan på den enskilda kommunen, då den indirekt får konsekvenser på annan kommunal verksamhet. Oxelösunds kommun anser att infrastruktur är ett statligt ansvar och ska ägas av staten.

Nyköping-Östgötalänken AB anser att en finansieringsmodell måste grunda sig på begripliga bedömningar av nationella, regionala och kommunala nyttor av satsningen, dvs. för utbyggnader av resecentrumområden respektive huvudbanan. Det är därför viktigt, anser företaget, att betänkandet i denna del får en handfast uppföljning.

Hässleholms kommun anser att det är alltför tidigt i utredningsskedet för att diskutera vilken modell för medfinansiering som är rimlig, medan *Ulricehamns kommun* är positiv till förslaget om medfinansiering.

Fastighetsägarna i 4:e storstadsregionen anför att med tanke på projektets storlek är det av stor vikt att privata intressenter tidigt inlemmas i planeringsarbetet och ges möjligheter att både påverka och delta i prospekteringsarbetet av nya stationsområden som närliggande bostäder och lokaler.

SJ AB anser att en årlig utgift på drygt 10 miljarder kronor under en tioårsperiod för byggandet av höghastighetsbanor kan förefalla möjlig, men med utgiftstaket beaktat kommer enbart anslagsfinansiering knappast i fråga. *SJ AB* förordar en finansiell samverkanslösning på affärsmässiga grunder mellan privata och offentliga aktörer och bedömer att en del av kostnaderna för höghastighetsbanorna bör kunna täckas av privat finansiering, det vill säga i praktiken banavgifter. Statens andel av den totala finansieringen ska då inte behöva överstiga 50 procent. Banavgifter på en nivå som främjar stor resandevolymer kan skapas om avskrivningstiden sätts betydligt längre än de 40 år i utredarens kalkyl. *SJ AB* anser att delfinansiering genom banavgifter för höghastighetstågen också bör innebära att endast dessa tåg ges tillträde till höghastighetsbanorna samt att operatören/erna ges full frihet att utforma sitt utbud. *SJ AB* anser att avgifter på höghastighetsnätet och det konventionella järnvägsnätet ska hållas isär och att avgifterna för respektive system sätts utifrån sina meriter och belastar de opererande företagen på respektive bana.

Växjö kommun ställer sig starkt kritiskt till den tänkta regionala/kommunala medfinansieringen på 19 miljarder. Det kommer ovillkorligen att medföra påverkan på andra infrastrukturinvesteringar inom ramen för perioden 2010-2021 där medfinansiering prövas, vilket kommer att få till följd att redan prioriterade objekt kommer att tryckas ut ur dessa planer.

Alstom Transport AB och *Bombardier Transportation Sweden AB* ställer sig bakom utredarens förslag till finansiering av utbyggnaden och anser att även möjligheten till offentlig-privat samverkan (OPS) bör prövas för att påskynda genomförandet, utveckla innovativa tekniska lösningar, en ändamålsenlig riskfördelning och att motverka kostnadsöverskridanden.

Arlandaregionen och *Knivsta kommun* ställer sig principiellt tveksam till omfattande regional och lokal medfinansiering av statligt transportinfrastruktur, i synnerhet i Stockholmsregionen som inte får proportionellt stor andel av infrastrukturinvesteringarna. Medfinansiering bör endast vara aktuell om nyttor kommer direkt kommunen till del och som är föranledda av markvärdestegringar som uppkommer då höghastighetsbanan byggs.

Future Rail Sweden anser att mot bakgrund av projektets speciella karaktär och höga möjliga andel av medfinansiering bör finansieringen kunna ske i tillägg till den nu beslutade ramen för den nationella planen för transportsystemet 2010-2021. De statsfinansiella konsekvenserna över projektets 15 år är rimligt förutsägbara. Budgetlagens krav måste uppfyllas, detta kan lösas genom att den statliga delen av finansieringen upplånas. Strikta incitament för att hålla budget och kvalitet förstärks vid en OPS-lösning. Det är viktigt att framhålla det faktum att finansieringen av detta projekt bör ske i särskild ordning, vid sidan av ordinarie anslagsram och utan att inkräkta på den nationella planen för transportsystemet 2010-2021. Projektet är redan lönsamt, även utan att betydande dynamiska effekter är medräknade, anser föreningen. Ny kapacitet med högre kvalitet har ett kommersiellt värde, som operatörer kan betala. Det finns därför klara förutsättningar att finansiera investering och drift med hjälp av banavgifter från operatörerna, enligt utredarens intentioner.

Åstorps kommun anser att det är alltför tidigt att ta ställning till om utredarens förslag till finansiering är en bra modell och en rimlig fördelning. Det viktiga är, enligt kommunen, att just nu skapa konsensus kring att projektet går att finansiera och att den politiska viljan att förverkliga visionen finns.

Nyköpings kommun anser att det är för tidigt att ta ställning till om den föreslagna finansieringsmodellen och fördelningen är rimlig. Det viktiga just nu är att skapa enighet kring att det är möjligt att finansiera projektet och att den politiska viljan att förverkliga ett höghastighetssystem finns. Det är mycket viktigt att spelregler och incitament är tydliga innan förhandlingar startar. En genomgripande diskussion om principerna för kommunal/regional medfinansiering av statlig infrastruktur måste därför komma till stånd. För närvarande saknas klara spelregler kring ansvarsfördelning mellan de olika samhällsnivåerna.

Borås stad anser att finansieringen av projektet bör ske i enlighet med utredarens intentioner där flera intressenter är delaktiga. Fördelningen mellan intressenterna bör vara en fråga i den fortsatta arbetet.

Samhällsekonomisk lönsamhet och anläggnings- och driftskostnad

Ekonomistyrningsverket påtalar att utredaren i den samhällsekonomiska kalkylen inte har inkluderat alla investeringar i form av utbyggnad av stationer och anslutningar av befintliga banor som behövs för anläggandet av höghastighetsbanor. Inte heller har kostnader för myndigheternas arbete med tillståndsprövning, överklaganden etc. samt markkostnader inkluderats i kalkylen.

Lantmäteriet påpekar att en försening av ett projekt p.g.a. att tiden för markåtkomsten har underskattats, kan förorsaka kostnader som vida överskrider kostnaderna för själva markförvärven.

Banverket har i underlaget till utredaren beräknat att anläggningskostnaden uppgår till 140 miljarder kronor. Utredarens förslag minskar osäkerheterna i Banverkets kalkyl för bland annat organisatoriska och tekniska risker. De minskade riskerna gör att utredaren minskar den uppskattade kostnaden från Banverkets underlag till 125 miljarder kronor med 50 procents sannolikhet. Kostnadsberäkningarna för Europabanan, menar Banverket, har inte varit möjliga att genomföra med fullständig successiv kalkylering eftersom underlaget varit ofullständigt. Den uppskattade anläggningskostnaden för Europabanan har baserats på kalkylunderlaget som tagits fram för Ostlänken. Uppskattningen bygger på jämförelser mellan de olika sträckorna med avseende på längd, innehåll och svårighetsgrad. Anläggningskostnaden för Europabanan bör utredas vidare i det fortsatta arbetet, anser Banverket. I betänkandet anges att merkostnaden för ballastfritt spårssystem har bedömts till 5 miljarder kronor. Merkostnaden för underbyggnad beror av geologiska förutsättningarna längs banan. För att minska osäkerheten i kalkylen krävs fortsatt utredning. Därför menar Banverket att det kvarstår fortfarande osäkerheter angående kostnaden för ballastfritt spårssystem. Banverket ställer sig bakom resultaten i den samhällsekonomiska kalkylen som helhet givet de förutsättningar som har gällt för kalkylen, men kommenterar ändå att det finns stora osäkerheter i kalkylen som påverkar både kostnader och nyttor. Detta rör främst att totalnivån för det långväga resandet i betänkandet avviker från det som använts inom den nationella planen för transportsystemet 2010-2021. Banverket påpekar dock att de samhällsekonomiska kalkylerna tenderar att underskatta effekter på arbetsmarknad och ekonomisk utveckling samt att det finns stora möjligheter att påverka lönsamheten i projektet genom att finna och välja kostnadseffektiva funktionella infrastrukturlösningar med stora marginalnyttor i förhållande till marginalkostnader. Banverket konstaterar att val av prognosmodell spelar mindre roll för resultatet av den samhällsekonomiska kalkylen av projektet. Banverket beskriver också att EET-strategin inte finns med som förutsättning i betänkandet, dock är förutsättningarna för gods på järnväg mer gynnsamma i betänkandet i den basprognos som använts i den nationella planen för transportsystemet 2010-2021 (som dock innehåller EET-strategin). Banverket menar att konsekvenserna av högre banavgifter för resande och trafikutbud behöver analyseras mer fördjupat.

Vägverket menar att en samhällsekonomiskt lönsam investering, som t.ex. höghastighetsbanor, inte självklart behöver genomföras, om det går att uppnå motsvarande effekter med en annan åtgärd som har högre samhällsekonomisk lönsamhet. Vägverket håller inte med utredaren om att det är givet att ett eventuellt höghastighetsnät avgränsat och dimensionerat för persontrafik är den mest kostnadsbesparande lösningen, även om det är uppenbart att kostnaderna minskar genom att kraven på underhåll och stigningar minskar. Vägverket menar att kostnader för nödvändiga investeringar i Stockholm och Göteborg bör belasta kalkylerna. Vägverket vill erinra om att den ursprungliga järnvägsutbyggnaden

norr om Stockholm, av kostnadsskäl, i huvudsak genomfördes med ”billig teknik”. Detta har påtagligt motverkat utvecklingen av järnvägstrafiken i denna del av landet och medfört att stora investeringar senare har behövts för att komplettera och kompensera för den ursprungligt låga kvaliteten. Det vore rimligt att av kostnadsskäl ta ställning för endast persontrafik på höghastighetsbanor, mot andra tänkbara kostnadsbesparingar, som exempelvis lägre dimensionerande hastighet. Vidare kan kostnaderna för att undvika otillåten miljöpåverkan bli mycket stora. Därför bör ett beslut om investering föregås av noggranna inventeringar av miljökrav och hur dessa ska mötas eller om en annan linjedragning ska genomföras.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) påtalar också stora osäkerheter kring anläggningskostnaderna för Stambane- och Höghastighetsalternativet och lyfter fram att Banverket i sina årsredovisningar under 2000-talet systematiskt har underskattat projektkostnaderna med mer än 25 procent. VTI ifrågasätter också varför successiv kalkylering bara har använts för Höghastighetsalternativet och inte har för stambanealternativet. VTI skriver också att utredaren borde diskutera det problem som kan uppkomma om banavgiftsnivån sätts för lågt. En för låg avgiftsnivå kan leda till för hög efterfrågan som tvingar fram kapacitetshöjande investeringar. VTI menar att dagens banavgifter ligger långt under marginalkostnad och att de därför kan höjas och differentieras.

Kungliga tekniska högskolan (KTH) menar att utredaren i de ekonomiska kalkylerna förutsätter ett europeiskt höghastighetståg av standardtyp, medan KTH:s forskning visar att framtida höghastighetståg kan producera tågtrafik betydligt billigare per resa än dagens höghastighetståg. Det innebär att kostnaderna för tågtrafiken i kalkylen överskattas av utredaren.

TransportGruppen lyfter fram att kostnaderna i betänkandet är underskattade. Ett förtydligande av hur de åtgärder som krävs för att koppla ihop de nya banorna med de regionala, för att leda tågen ända till slutstation, ska finansieras. Utredaren hänvisar till Banverkets ordinarie investeringsram men enligt den nationella planen för transportsystemet 2010–2021 finns inget utrymme för sådana investeringar. Förslagsvis finansieras åtgärderna med statliga anslag.

Svenska flygföretagens riksförbund (SFR) anser att en utbyggnad av höghastighetsbanor riskerar att bli kostsamt (125–300 miljarder kr), att pengarna i fråga har en betydande potential till alternativ användning, att restidsvinsterna är förvånansvärt små (13 procent Stockholm–Göteborg och 28 procent Stockholm–Köpenhamn) samt att ändamålet är missriktat (mellanliggande marknader kan tillgodoses med upprustning/komplettering av befintligt järnvägsnät till betydligt lägre kostnad). För en satsning som avser så stora samhällseliga resurser, så anser SFR att utredarens förslag inte är tillräckligt utredda.

SJ anser att det förekommer att kostnader för stora infrastrukturprojekt underskattas, men *SJ* menar också att erfarenheten visar att efterfrågan och marknadseffekter i hög grad kan bli underskattade.

Jonas Eliasson (prof. transportsystemanalys, Centrum för transportstudier, *KTH*) påpekar att utredaren förutsätter andra investeringar för flera miljarder kronor, något som inte diskuteras närmare i betänkandet.

SAS menar att infrastrukturinvesteringar såsom höghastighetsbanor måste vara samhällsekonomiskt lönsamma och att de ska finansieras av brukarna. I annat fall uppkommer snedvridning av konkurrensen gentemot luftfarten. *SAS* menar att det behövs en övergripande strategi för Sveriges intermodala transportssystem, i vilket flygets roll som kollektivt transportmedel tydliggörs.

BIL Sweden menar att den samhällsekonomiska kalkylen inte räcker som beslutsunderlag och att den behöver göras om. *BIL Sweden* ställer sig bakom Lars Hultkrantz särskilda yttrande. Dessutom menar *BIL Sweden* att både CO₂-värden och tidsvärden enligt ASEK4 bör ses över, då de inte ligger linje med EU-kommissionens handbok över trafikens externa kostnader.

EuroMaint Rail AB ifrågasätter uppgifterna rörande investeringskostnaden i fordon och antalet fordon som används i den samhällsekonomiska kalkylen.

Uppsala kommun delar inte utredarens uppfattning att depålågen är en fråga för operatörerna. Det är viktigt att skapa ett konkurrensneutralt system som är oberoende av operatör. Därför bör staten genom Banverket stå för den samlade infrastrukturen för ett höghastighetssystem.

2.3 Regering och riksdag bör fatta ett samlat beslut

Utredarens förslag:

Regering och riksdag bör fatta ett samlat beslut, inklusive beslut om finansiering, om byggande av höghastighetsbanor på sträckorna Stockholm-Malmö och Stockholm-Göteborg.

Utbyggnaden bör genomföras som ett samordnat projekt med en huvudman – projektbolaget – för att optimera planering, byggande och trafikstart.

Utbyggnaden delas upp i tre etapper, vilket medger en successiv trafikstart för höghastighetståg 2023-2025.

Sammanfattning av remissinstansernas inställning

En majoritet av instanserna stödjer utredarens förslag om att regering och riksdag bör fatta ett samlat beslut om finansiering av höghastighetsbanor.

Flertalet remissinstanser påtalar dock att en sådan satsning inte får ske på bekostnad av andra angelägna investeringar i väg- och järnvägsnätet samt att betänkandet inte utgör ett tillräckligt underlag för beslut. Olika motiv för detta förs fram, men vanligast är uppfattningen att det krävs mer ingående utredningar, förstudier och analyser av effekter, kostnader och finansiering innan ett definitivt beslut kan fattas. Remissinstanserna påtalar också att miljöbedömningar bör integreras i det fortsatta arbetet.

Exempel på synpunkter

Samlat beslut men inte på bekostnad av andra infrastruktursatsningar

Boverket rekommenderar starkt att mer ingående utredningar och analyser görs av effekter, kostnader och finansiering innan ett definitivt beslut fattas. Boverket vill att man försäkras om att satsningen på höghastighetsbanor inte medför en undanträngning av nödvändiga och skyndsamma investeringar av övriga järnvägsnätet.

Banverket anser att den enskilt viktigaste åtgärden för att åstadkomma en effektiv utbyggnad av höghastighetsbanor är, som utredaren slår fast, ett tydligt nationellt ställningstagande från riksdag och regering om att finansiering och samordnat genomförande går hand i hand. Ett tydligt ställningstagande från regering och riksdag samt en tydlig beskrivning av höghastighetsbanornas ändamål ger också länsstyrelser, regioner och kommuner samt olika sektorsmyndigheter viktiga signaler att kunna prioritera erforderliga åtgärder så att en samordning och samverkan i planeringsprocessen för höghastighetsbanorna kan fungera. Banverket anser

dock att beräknad tid för planeringsprocessen är för svenska förhållanden mycket optimistisk.

Rikstrafiken anser att ett samlat beslut om byggande vid sidan om det normala planeringssystemet ger ännu större risk för att beslutet tränger ut andra angelägna satsningar, vilket kan innebära en suboptimering av transportsystemet. Detta är enligt Rikstrafiken särskilt tydligt eftersom inga satsningar på höghastighetsbanor inkluderas i den nationella planen. Rikstrafiken anser att om höghastighetsbanor ska genomföras behöver de byggas ut etappvis på ett sådant sätt att varje etapp kan ge bidrag till att klara de mest angelägna kapacitetsproblemen på järnvägsnätet. Rikstrafiken anser därmed att förslaget att beslut om finansiering ska ske vid sidan av den ordinarie infrastrukturplaneringen bör förkastas.

Tillväxtverket menar att det är avgörande för att en utbyggnad av höghastighetsbanor ska bli verklighet att ett samlat beslut om utbyggnaden tas omgående av regering och riksdag.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län delar utredarens bedömning att en förutsättning för en effektiv planeringsprocess är att riksdagen fattar ett samlat beslut om utbyggnad av järnvägen, samt att finansieringen klaras ut i samband med beslutet. Ett samlat stöd från alla berörda parter är sannolikt också nödvändigt, som utredaren påpekar, för att projektet ska kunna slutföras inom rimlig tid.

Länsstyrelsen i Kronobergs län ställer sig positiv till en satsning på infrastruktur för höghastighetståg under förutsättning att en sådan satsning inte inverkar negativt på välbehövliga och viktiga satsningar inom ramen för den nationella transportplanen för perioden 2010-2021.

Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län och ett stort antal remissinstanser förordar att satsningen på höghastighetsbanorna i den fortsatta planeringsprocessen bör kopplas till den nationella planen för transportsystemet 2010-2021, men att finansieringen måste ske separat från de investeringar som är avsatta i den nationella planen.

Länsstyrelsen i Västmanlands län konstaterar att det samlade resursbehovet för angelägna infrastrukturåtgärder är mycket stort och att undanträngningseffekten av investeringar i höghastighetsbanor riskerar att bli mycket omfattande. 125 miljarder kronor är resurser som, enligt länsstyrelsen, på ett betydelsefullt sätt kan utveckla den svenska järnvägsinfrastrukturen att bidra till regionförstoring för ett större befolkningsunderlag än vad som är möjligt med höghastighetståg. Länsstyrelsen hävdar att det är angeläget att först prioritera viktiga spårinvesteringar i landets storstadsområden för att klara daglig arbetspendling samt övriga angelägna infrastrukturinvesteringar innan resurser kan övervägas för höghastighetståg.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län är positiva till utbyggnad av höghastighetsbanor under förutsättning att budgeten för nationell plan för transportsystemet 2010-2021 inte belastas, utan att ytterligare medel tillskjuts. Byggnaden av höghastighetsbanor måste dock vägas mot att få en grundläggande och acceptabel standard på järnvägsbanan längs hela Norrlandskusten.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser att Norrbottenbanan måste byggas före eventuella framtida höghastighetsbanor samt att kostnaderna och nyttorna med dessa måste studeras. Länsstyrelsen framhåller också att byggnaden av höghastighetsbanor måste föregås av en kraftfull utbyggnad av de kvarvarande och betydande felande länkarna i dagens konventionella svenska järnvägsnät, t.ex. Stambanan genom övre Norrland (sträckan Bräcke-Boden).

Region Skåne påtalar att den nationella planen för transportsystemet 2010-2021 inte innehåller tillräckliga medel för att gällande planer ens fram till 2015. Utredarens förslag bygger på att vissa satsningar är genomförda och att höghastighetstågssystemet ansluter till dessa då befintliga lösningar. Att så skulle bli fallet med det nu liggande förslaget till infrastrukturplan är inte troligt, menar region Skåne, och hävdar att anslagen till de ordinarie planerna måste ökas. Denna synpunkt delas av *Kommunförbundet Skåne* och de skånska kommuner som yttrat sig i ärendet.

Västra Götalandsregionen anser att staten snarast bör fatta ett principiellt beslut om att bygga ut ett höghastighetsnät med föreslagen sträckning. Det politiska beslutsunderlaget får grundas på en bedömning av projektets strategiska betydelse och effekter för samhällsutvecklingen i stort, kostnaderna för ett genomförande och möjligheterna att hitta en finansiering som fångar nyttan hos flera intressenter.

Region Dalarna påtalar att det samlade resursbehovet för infrastrukturåtgärder är mycket stort, varför investeringar i höghastighetsbanor riskerar att tränga undan många angelägna åtgärder för att utveckla befintligt järnvägsnät. En eventuell satsning på höghastighetsbanor kräver därför finansiella lösningar vid sidan av gällande anslagssystem.

Regionförbundet Uppsala län anser en investering i höghastighetsbanor kräver särskilda finansiella lösningar vid sidan av ordinarie anslagssystem, eftersom det annars finns stor risk för att andra viktiga satsningar i järnvägssystemet trängs ut eller försenas kraftigt.

Regionförbundet Östsam menar att en satsning på höghastighetsbanor bör följa en särskild genomförandeorganisation och särskild finansiering. En sammanhängande utbyggnad under en koncentrerad tidsperiod bör underlätta möjligheterna att utforma en modell för gemensam finansiering.

Regionförbundet Södra Småland anser att ett genomförande av en satsning i denna storlek och av denna vikt måste präglas av politiska visioner och ambitioner och därmed måste lösas, beslutas och finansieras i särskild ordning. Regionförbundet anser det tveksamt om denna fråga ska besvaras med hjälp av en samhällsekonomisk analys med alla de fel och brister som dessa analyser är behäftade med.

Sveriges Kommuner och Landsting stödjer utredarens förslag om att regering och riksdag bör fatta ett samlat beslut om finansiering av höghastighetsbanor utanför den nationella planen.

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren och *Västsvenska Industri- och Handelskammaren* menar att en utbyggnad av höghastighetsbanor inte kan ske på bekostnad av andra angelägna investeringar i väg- och järnvägsnätet, särskilt Södra Stambanan och Västkustbanan.

Branschföreningen Tågoperatörerna anser att 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.

Näringslivets Transportråd hävdar att stora satsningar på enskilda transportslag som höghastighetsbanor måste finansieras i särskild ordning och utanför de ekonomiska ramar som ligger till grund för trafikverkens förslag till nationell plan för transportsystemet för 2010-2021 liksom efterföljande infrastrukturplaner.

Skogsindustrierna anser att det redan idag saknas medel för utbyggnad av järnvägsinfrastrukturen och en investering i en höghastighetsbana riskerar att utarma de statliga medlen till andra järnvägsprojekt, menar Skogsindustrierna. En svensk utbyggnad av höghastighetsbanor får inte göras på bekostnad av investeringar, drift och underhåll av viktiga transportstråk och anslutningar till noder, bortbyggande av flaskhalsar och investeringar i intermodalitet av betydelse för näringslivets transporter.

Svenska Naturskyddsföreningen anser att en fortsatt satsning på höghastighetsjärnvägar inte får innebära att man avstår från att åtgärda de redan akuta, betydande bristerna i det existerande spårsystemet så att en utveckling av trafiken på dessa spår i det korta perspektivet hotas.

Lantbrukarnas riksförbund (LRF) anser det alltför riskabelt att avsätta historiskt mycket statliga medel på en höghastighetsbana när det finns ett omätligt behov av investeringar i befintligt järnvägsnät i närtid. Även *Blekinge Tekniska Högskola* och *Region Gävleborg* påpekar risken att investeringar i höghastighetsbanor tränger undan andra investeringar i infrastruktur.

Svenska bussbranschen riksförbund menar att höghastighetsbanor inte får byggas på bekostnad av investeringar, drift och underhåll av annan infrastruktur. Regeringens budgetram begränsar utvecklingen av transportsektorn och den nationella planen för transportsystemet 2010-2021 har alltför låg ambitionsnivå. Anslagsramen behöver höjas med 20-25 procent.

Sveriges Åkeriföretag lyfter fram att en utbyggnad av höghastighetsbanor inte får göras på bekostnad av investeringar, drift och underhåll av järnvägsnät och av bortbyggandet av flaskhalsar och investeringar i intermodalitet som behövs för effektiva godstransporter. Sveriges åkeriföretag menar också att det är tveksamt att ta ut banavgifter för frigjord spårkapacitet från godstrafiken. Det bör vara intäkter och banavgifter från höghastighetsbanorna som finansierar projektet.

Swedtrain (Föreningen Svenska Järnvägsindustrier) utgår från att riksdagen fattar beslut om nödvändiga lagändringar som kan förkorta handläggningstiderna, och ser därför positivt på att en parlamentarisk kommitté tillsätts för att analysera och komma fram med förslag till förändringar av planeringsprocessen. Swedtrain anser också att en accelererad tidplan för genomförande är önskvärd och att fördelarna med en sådan prövas.

Svensk kollektivtrafik vill understryka att staten måste skjuta till ytterligare medel till byggandet av höghastighetsbanor. Medel får inte tas från den nationella planen för transportsystemet 2010-2021.

SSAB menar att åtgärder för att förbättra kapaciteten genom effektivisering och investeringar i befintlig infrastruktur inte får trängas undan om höghastighetsbanor byggs.

2.4 Av remissinstanserna påtalade brister i betänkandet och behov av kompletteringar

Sammanfattning av remissinstansernas inställning och synpunkter

Flertalet av instanserna anser att betänkandet inte utgör ett tillräckligt underlag för beslut om att bygga höghastighetsbanor. Olika motiv för detta förs fram, men vanligast är uppfattningen att det krävs mer ingående utredningar, förstudier och analyser av effekter, kostnader och finansiering innan ett definitivt beslut kan fattas. Dessutom bör betänkandets förslag och slutsatser vidgas och kompletteras med ytterligare underlag och miljöbedömningarna bör integreras i det samlade beslutsunderlaget.

En majoritet av instanserna anser att de samhällsekonomiska kalkylerna bör kompletteras med en beräkning av alternativet att uppgradera och bygga ut västra och södra stambanorna, det av utredaren benämnda stambanealternativet. Remissinstanserna påtalar också att utan en sådan beräkning går den samhällsekonomiska lönsamheten i projektet inte att bedöma. Dessutom gör utredarens val av en annan prognosmodell än den som används i den nationella planen för transportsystemet 2010-2021 att det saknas jämförbarhet med den i övrigt pågående infrastrukturplaneringen.

Ett mindre antal remissinstanser menar att valet av restidsmål är oklart motiverat. Några andra remissinstanser menar att kalkylperioden är för kort. Någon remissinstans ifrågasätter måluppfyllelsen i förhållande till de transportpolitiska målen. Flera remissinstanser påtalar att analysen kring regionala effekter behöver fördjupas. Vissa remissinstanser har synpunkter på den sträckning som har valts. Frågor kring miljö- och landskapseffekter liksom marknadspåverkan lyfts fram av några remissinstanser.

Ett antal instanser påtalar att utredaren enligt direktiven skulle samråda med dem som arbetar med den nationella planen för transportsystemet 2010-2021. Syftet var att inhämta relevanta referensobjekt till alternativa åtgärder inom transportsystemet i enlighet med den s.k. fyrstegsprincipen. Detta har, enligt instanserna, inte skett.

Exempel på synpunkter

Den samhällsekonomiska kalkylen: jämförbarhet, stambanealternativet, prognoser, godsnyttor m.m.

Statskontoret, Sjöfartsverket, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Region Västerbotten Region Dalarna och Regionförbundet Örebro menar att kompletterande analyser behöver göras innan beslut kan tas.

Ekonomistyrningsverket, Riksgäldkontoret, Boverket, Vägverket, Rikstrafiken, Statens institut för kommunikationsanalys, Statens väg och transportforskningsinstitut, Transportstyrelsen, Regionförbundet Örebro, Region Dalarna, Region Blekinge, Blekinge Tekniska Högskola, Svenska Naturskyddsföreningen, Transportindustriförbundet, Växjö kommun, BIL Sweden och Sveriges Hamnar (TransportGruppen) lyfter fram att utredarens förslag inte är jämförbart med pågående nationella plan för transportsystemet 2010-2021 och att en samhällsekonomisk kalkyl behöver göras över stambanealternativet för att höghastighetsalternativets samhällsekonomiska lönsamhet ska kunna bedömas korrekt. *Boverket* menar att en fördjupad konsekvensanalys, som innefattar relevanta jämförelser inklusive nollalternativ bör göras. *Vinnova* påpekar att den samhällsekonomiska kalkylen bör analyseras vidare. *Transportindustriförbundet* och *Sveriges Hamnar (TransportGruppen)* påtalar att en uppgradering av de befintliga banorna för att anpassa dessa till snabbtåg till en betydligt mindre summa pengar inte bör förkastas utan istället utredas grundligt som ett reellt alternativ till att dra helt nya spår. *Sydsvenska Industri- och Handelskammaren* anser att de samhällsekonomiska kalkylerna bör kompletteras med en beräkning av stambanealternativet. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* anser att de samhällsekonomiska beräkningarna avseende de föreslagna höghastighetsbanorna förefaller mycket osäkra.

Vägverket anser att nettonuvärdekvoten för höghastighetsalternativet kan ifrågasättas. Både resandeprognosen och godstrafikprognosen avviker från den nationella planen för transportsystemet 2010-2021, kostnadsuppskattningarna är osäkra och dessutom finns osäkerheter om skattefinansieringen och allt detta sammantaget kommer att påverka projektets samhällsekonomiska lönsamhet (nettonuvärdekvoten). En kalkyl, på samma villkor som för höghastighetsalternativet, måste genomföras för ett nollalternativ (ingen åtgärd) och jämförelsealternativet (stambanealternativet) före eventuella beslut. *Banverket* å sin sida anser att en fördjupad analys av framtida trafikutbud och prognostiserad resandeutveckling på hela det svenska järnvägsnätet inklusive höghastighetsnätet behöver genomföras.

För att kunna ta ställning till betänkandet efterfrågar *Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)* ett mer komplett beslutsunderlag, av den typ som normalt sett används för infrastrukturinvesteringar, med en samhällsekonomisk analys av stambanealternativet, noggrannare analys av effekterna på godstransporter, utökade regionalekonomiska analyser samt jämförelse mellan stambanealternativets och höghastighetsalternativets effekter på uppfyllelse av de transportpolitiska målen. *SIKA* anser dessutom att det är viktigt att beslutsunderlag i form av samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning och analyser av måluppfyllelse kompletteras med andra typer av analyser som avser samhällsplanering i vidare bemärkelse och frågor av mera långsiktigt strategisk karaktär. Både *Banverket* och *Vägverket* saknar en fullständig samlad effektbedömning, där samhällsekonomisk kalkyl, övriga icke-värderade effekter och transportpoli-

tisk måluppfyllelse ingår. *Näringslivets Transportråd* anser att regering och riksdag inför ett ställningstagande till utredarens förslag bör genomföra en fördjupad riskanalys av projektet inklusive samhällsekonomisk kalkyl och samlad effektbedömning.

Väg – och transportforskningsinstitutet (VTI) kritiserar valet av prognosmodellen Samvips. Den prognosmodell som används i nationell plan för transportsystemet 2010-2021, Sampers, är vedertagen och bakgrundsdata är tillgängliga för alla, medan bakgrundsdata för Samvips är hemliga. VTI menar att ett mångmiljardprojekt inte kan baseras på en prognos som få har insyn i. Därför bör höghastighetsalternativet även beräknas med Sampers. *Vägverket* menar att både prognosmodell och prognosvärden måste genomgå en grundlig och kritisk granskning. Det är besvärande, menar *Vägverket*, att den nyss genomförda nationella planen för transportsystemet 2020-2021 inte kan jämföras med utredarens kalkyler av höghastighetsbanor pga. att olika prognosmodeller har valts. *SIKA* menar å sin sida att både Samvips och Sampers har styrkor och svagheter när det gäller hantering av kollektivtrafik i allmänhet och långväga kollektivtrafik i synnerhet. Valet av prognosmodell påverkar nettonuvärdekvoten, men det är något oklart hur stora skillnaderna kan vara i praktiken. *SIKA*:s sammanfattande bedömning är att valet av prognosmodell är rimligt. *SIKA* anser att värderingen av nytta av höghastighetsbanorna för godstransporter bör inkorporera de beräknade konsekvenserna av de nya reglerna för marina bränslen, dvs. nya beräkningar av godsnyttor behöver göras för både höghastighetsbanealternativet och stambanealternativet. I dessa nya beräkningar bör hänsyn tas till beräknade effekter av de skärpta miljökraven för sjöfarten, anser *SIKA*. *Lunds tekniska högskola* tycker att det är förvånande att vinsten för godstrafiken i den samhällsekonomiska kalkylen är så förhållandevis liten. *Regionförbundet Örebro* påtalar att konsekvenserna för person- och godstrafik är mycket översiktligt redovisade för stambanealternativet.

Kungliga tekniska högskolan (KTH) menar å sin sida att de prognoser som utredaren presenterar är realistiska och att prognosmodellen Samvips, som har utvecklats av KTH:s järnvägsgrupp, stämmer väl med utvecklingen av tågtrafiken. KTH lyfter dessutom fram att utredaren mer ingående bör diskutera att en upprustning av stambanorna inte ger samma effekter och inte samma kapacitet för framtida trafikökningar.

Både *Ekonomistyrningsverket* och *Vägverket* efterfrågar fler känslighetsanalyser. *Ekonomistyrningsverket* menar att den samhällsekonomiska kalkylen ger sken av en precision som inte existerar. Det vore bättre att uppge ett intervall, vilket utredaren gör för kostnaderna men inte för nyttorna. *Ekonomistyrningsverket* framhåller också att vid så stora projekt som det är att bygga höghastighetsbanor bör man diskutera hur kalkylen påverkas vid olika antaganden om den statliga finansieringen, enligt *ASEK*:s rekommendationer. *Vägverket* menar att en känslighetsanalys av kalkylerna bör genomföras där bl.a. marginalkostnaden av ökad

finansiering via offentliga medel för höghastighetsbanor analyseras, något som även VTI lyfter fram.

Region Skåne, Kommunförbundet Skåne, flertalet kommuner i Skåne län, *Länsstyrelsen i Södermanlands län, Regionförbundet Sörmland* och *Kungliga tekniska högskolan (KTH)* påpekar att den valda kalkylperioden på 40 år är för kort. En längre kalkylperiod skulle göra projektet ännu mer lönsamt. *KTH* påtalar att efter 60 år kan samhället behöva investera mer i ett upprustat stambanenät än i ett höghastighetsnät, vilket inte fångas i den valda kalkylperioden.

Transportstyrelsen förordar att mer detaljerade beräkningar görs av marknadsandelarna för alternativen med utbyggda stambanor och höghastighetsbanor. Transportstyrelsen anser även att det finns skäl att se över de använda ingångsvärdena med avseende på personkilometer för flyget. Transportstyrelsen anser att beräkningarna bör utgå från det faktiska transportarbetet för inrikestrafiken som ger en mer rättvisande bild av överflyttningspotentialen från flyg till järnväg.

Tillväxtverket efterlyser en bredare samhällsekonomisk kalkyl som på ett bättre sätt än dagens kalkylmodell tar hänsyn till de indirekta dynamiska effekterna inom näringslivet. *Riksantikvarieämbetet* vill särskilt understryka att kulturarvet i landskapet och bebyggelsen hanteras som en resurs och inte enbart som kostnader i den fortsatta utvecklingen av kostnadsberäkningar och samhällsekonomiska analyser.

Jonas Eliasson (prof. transportsystemanalys, Centrum för transportstudier, KTH) menar att betänkandet inte utgör tillräckligt underlag för att bedöma om höghastighetsbanor är den effektivaste användningen av offentliga medel, dvs. om de nyttor som avses skapas med höghastighetsbanorna lika gärna kan skapas med en alternativ användning av de offentliga medlen. För det första lyfter Eliasson fram den bristande jämförbarheten med den nationella planen för transportsystemet 2010-2021 pga. att andra prognosmodeller har använts samt pga. stambanealternativet inte har beräknats. För det andra menar Eliasson att utredaren använder datakällor som är svårtillgängliga. Trafikprognosen och den samhällsekonomiska kalkylen bygger på dataunderlag som inte är kvalitetssäkrat och tillgängligt för andra än för dem som har gjort beräkningarna. För det tredje menar Eliasson att utredarens utgångspunkt att banavgifter och biljettpriser är oförändrade är orealistisk och gör att nettonuvärdekvoten överskattas.

Skogsindustrierna föreslår att jämförelser med andra alternativ som t.ex. en uppgradering och utbyggnad av de befintliga Södra och Västra stambanorna görs i kommande utredningar.

Tillväxtverket menar emellertid att de redovisade samhällsekonomiska effekterna bedöms vara stora och sannolikt ännu större än vad utredaren kunnat redovisa.

Den samhällsekonomiska kalkylen: regionalekonomiska och icke-kvantifierbara effekter

Ekonomistyrningsverket menar att utredaren inte bara borde framhålla att det finns positiva effekter som inte kan kvantifieras utan även de icke-kvantifierbara negativa effekterna borde ha belysts. *SIKA* frågar sig om de regioner som drabbas av konkurrens effekter och förlorar på höghastighetsprojektet ska kompenseras på motsvarande sätt som de regioner som vinner på en utbyggnad av höghastighetsbanor ska medfinansiera projektet. Även *Regionförbundet Örebro* påtalar att betänkandet saknar förslag om ersättning till regioner som får längre restid. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* anser att det inte framgår av betänkandet om hur de samhällsekonomiska kalkylerna har bedömt fördelningen regionala respektive interregionala resor. *Region Dalarna* menar att det behövs en fördjupad analys för att se vilka effekter ett höghastighetsnät får gentemot det befintliga järnvägssystemet och inte minst ur ett systemperspektiv.

Vägverket menar att fördelningseffekter och regionalekonomiska effekter samt intrångseffekter bör analyseras i en samlad effektbedömning. Dock understryker *Vägverket* att det finns risk att nyttor dubbelräknas. Man måste noga skilja på effekter som är resultatet av restidsvinster och generaliserade reskostnader och effekter som verkligen ligger utanför kalkylen. Förbättrade restider för individen har historiskt tagit sig uttryck i ett glesare/bättre boende, dvs. ny bebyggelse är inte nödvändigtvis nytta utanför kalkylen, utan ett konkret uttryck för hushållens användning av sin andel av restids- och reskostnadsminskningar. *Ekonomistyrningsverket* menar att man bör vara försiktig med att ad hoc väga in regionalekonomiska effekter av ökad tillgänglighet. *Karlstads universitet* menar å sin sida att de regionala nyttorna är ännu mer begränsade än vad som framkommer i betänkandet samt att en del av det som uppfattas som tillväxtpotential i de gynnade regionerna endast handlar om omflyttning från mindre gynnade regioner.

Vad gäller de tillväxteffekter som inte fångas i den samhällsekonomiska kalkylen menar *Vägverket* att de främst handlar om den ökade marknadspotentialens effekter på arbetsmarknadens funktionssätt. Dessa effekter kan öka nettonuvärdekvoten från 0,15 till 0,17. *VTI* är inne på samma linje och menar dessutom att utredaren är otydlig kring de regionala utvecklingseffekter. Utredarens beräkningar tyder på att nettonuvärdekvoten för höghastighetsalternativet skulle öka med cirka 2 procent om regionala utvecklingseffekter beaktas. Utredarens beräkningar återspeglas dock inte i betänkandet, utan diskussionen ger intrycket av att de regionala utvecklingseffekterna är betydande. *Myndigheten för tillväxtpolitisk analys (Tillväxtanalys)* påtalar att storleken på de regionala tillväxtef-

fekterna avgörs bland annat av hur investeringen påverkar regionförstoringen samt förmågan att utveckla internationell attraktivitet.

Jonas Eliasson (prof. transportsystemanalys, Centrum för transportstudier, KTH) anser att diskussionen om ”effekter utanför kalkylen” inte är trovärdig, eftersom en analys av dessa effekter saknas. Utredaren skriver endast att dessa effekter är betydande, men redovisar inte vilka effekter det handlar om, vilka mekanismer som skapar effekterna och gör inga försök att kvantifiera dem. Inte heller gör utredaren troligt att dessa effekter är större för höghastighetsbanor än för andra investeringar, t.ex. stambanealternativet. Utredaren diskuterar inte i termer av vinnare och förlorare. Enligt Eliasson har SIKA visat att denna typ av nyttor är små på nationell nivå, även om de kan vara stora för mindre kommuner. Att generella nyttoförbättringar av sysselsättning och produktivitet finns är troligt, men de är troligen större för regionala arbetsresor än inte för långväga resor med höghastighetståg. Andra utredningar har funnit att den sistnämnda typen av nyttoförbättringar ligger på cirka 3 procent till nettonuvärdekvoten, enligt Eliasson.

Omotiverade restidsmål

Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Regionförbundet Örebro, Blekinge Tekniska Högskola, Lunds universitet (Lunds Tekniska Högskola), SIKA m.fl. diskuterar utredarens val av restidsmål. *Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Regionförbundet Örebro, Lunds universitet (Lunds Tekniska Högskola) m.fl.* menar att restidsmålen verkar godtyckligt satta men att de får stor betydelse för val av sträckning.

SIKA menar att restidsmålen ska ses som indikativa. Trots detta förkastar utredaren ett alternativ som skulle förbättra tillgängligheten för en ytterligare befolkning motsvarande två medelstora svenska städer och kraftigt minska behovet av ny infrastruktur på grund av att restiden skulle bli 11 minuter över det uppsatta restidsmålet.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län påpekar att det hade varit mer trovärdigt om övriga alternativ uteslutits av marknadsskäl, och inte på grund av alltför lågt satta restidsmål. Om det i praktiken visar sig svårt att nå restider ner mot två timmar mellan Stockholm och Göteborg, torde inte överflyttningen av trafik bli så stor som förutsätts i betänkandet. *Regionförbundet Örebro* påtalar att om t.ex. 75 procents restid i förhållande till bilresa hade valts hade utredaren inte kunnat utesluta stambanealternativet. *Lunds universitet (Lunds Tekniska Högskola)* menar att det hade varit intressant med en känslighetstest på de valda värdena.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län påpekar att utredaren har antagit att ett dubbelspår på Ostkustbanan sträckan Gävle-Sundsvall byggs och att detta antagande har använts som motiv till att målen om kapacitet och restider kan uppnås. En förutsättning för att uppnå restidsmålen är att

Ostkustbanan under planperioden 2010-2021 byggs ut till ett dubbelspår.

Blekinge Tekniska Högskola finner det märkligt att utredaren motiverar avfärdandet av vissa alternativ baserat på de indikativa mål han anger. Det är därför önskvärt med tydligare genomlysning av förväntade effekter vid delvis uppfyllande av angivna restidsmål.

YIMBY menar att ett godtyckligt satt resmål ska inte vara underordnad utförliga samhällsekonomiska analyser av tänkbara alternativsträckningar.

Användning av fyrstegsprincipen

Banverket, Regionförbundet Örebro, Region Blekinge m.fl. påtalar att fyrstegsprincipen inte har använts, varför utredaren inte ger svar på vilken strategi som ger den sammanlagt bästa lösningen för att öka kapaciteten och korta restiderna.

Vägverket påpekar att det i sig inte är något transportpolitiskt problem att Sverige inte har höghastighetsbanor. För en relevant analys före beslut behövs en stringent problemformulering, utifrån vilken man övergår i en fyrstegsprocess. En eventuell byggnad av höghastighetsbanor skulle första komma på steg fyra, men detta först efter andra alternativ har prövats.

Skogsindustrierna anser att fyrstegsprincipen bör ligga till grund för alla infrastrukturinvesteringar, inklusive höghastighetsbanor för tåg. *Skogsindustrierna* anser därför att staten först bör börja med de akuta flaskhalsarna i de centrala stråken för godstrafiken. Då skulle motsvarande eller större effekter kunna uppnås med en mindre investeringssumma vad gäller klimat och samhällsekonomisk nytta.

Behov av fördjupad analys av den föreslagna sträckningen

Boverket efterlyser en allsidig bedömning av sträckningen genom södra Sverige bör ingå. *Rikstrafiken* anser att om den fortsatta granskningen visar att höghastighetsbanor bör prioriteras, är det lämpligt att börja med sträckningen Stockholm-Göteborg via Jönköping, den s k Götalandsbanan. Sträckningen Jönköping-Skåne behöver utredas betydligt mer innan beslut om vilken korridor som ska väljas kan fattas. Det val av sträckning som görs i betänkandet baseras på en analys som enligt Rikstrafikens uppfattning är långt ifrån heltäckande.

Tillväxtverket menar att den föreslagna sekvenseringen av de olika stråkedelarna i betänkandet bör omvärderas eller ytterligare analyseras. Skälet till detta är att sekvenseringen i första hand bör göras utifrån potentialen för tillväxt i respektive stråk. Denna analys har utredaren endast gjorts i begränsad omfattning, men underlagen talar för ett färdigställande av hela Götalandsbanan innan den resterande Europabanan färdigställs, en-

ligt Tillväxtverket. *Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)* menar att en utförligare marknadsanalys med flera olika sträckningar av höghastighetsbanorna, t.ex. såväl öster som väster om Vättern hade varit både intressant och relevant; ett möjligt alternativ skulle kunna vara att öka kapaciteten på Vätterns västra sida även i det fall speciella höghastighetsbanor byggs.

Länsstyrelsen i Stockholms län och Stockholms läns landsting, Regionplanenämnden menar att konsekvenserna av betänkandets förslag för det samlade spårkapacitetsbehovet i Stockholm och Mälarenregionen behöver analyseras djupare för trafikeringen på den föreslagna sträckan Järna–Stockholm–Arlanda–Uppsala.

Region Skåne m.fl. anser att det vidare utredningsarbetet bör inriktas mot att ett framtida höghastighetståg byggs ut i en korridor utmed E4:an, den sk. Europabanan mellan Jönköping och Markaryd. Dessutom förordar man att trafikstart till Malmö sker via Markaryd och Hässleholm, i en ny höghastighetsbana i Markarydsbanans och Södra Stambanans sträckning. Vidare anser man att höghastighetsbanan från Markaryd till Helsingborg ska leda in till knutpunkten i Helsingborg via en nya tunnel under Tågaborg. Anslutning sker till Västkustbanan och i framtiden till en ny tunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Detta stöds av flera kommuner i Skåne.

Region Värmland (Samverkansorganet i Värmlands län) anser att norra benet i Nordiska triangeln, förbindelsen mellan Norges och Sveriges huvudstäder, borde ha ingått i betänkandet samt att kopplingen till nord-sydliga stråken, Vålbergsrakan och Nobelbanan borde ha studerats.

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) framhåller att det är svårt att se att den tillkommande trafiken med höghastighetståg ska kunna rymmas på spåren Järna till Stockholm och vidare mot Arlanda och Uppsala utan att den rådande kapacitetsbristen förstärks och att det ger negativa konsekvenser för möjligheten att ytterligare bygga ut den lokala och regionala tågtrafiken. Företaget föreslår därför en fördjupad analys av fortsatt utveckling och utökning av lokal och regional trafik visavi införandet av höghastighetståg och dess utveckling.

Länsstyrelsen Jönköpings län ifrågasätter den föreslagna etappindelningen som lägger Götalandsbanan mellan Jönköping och Borås sist och menar istället att sträckan Jönköping–Borås får en högre prioritering.

Västra Götalandsregionen anser att frågan om trafikering på det föreslagna höghastighetsnätet behöver utredas vidare för att mest kapacitet ska uppnås och i vilken utsträckning blandad trafik ska ske. Men *Länsstyrelsen i Västra Götaland* menar att alternativ för Götalandsbanan med en lägre hastighetsstandard än 320 km/h borde utredas. Även med en lägre standard uppnås de kapacitetseffekter som utredaren pekar på.

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren menar att betänkandet är för översiktlig för att ensamt utgöra grund för val av linjedragning. Effekterna för trafiken på Södra stambanan, och därmed för tillgängligheten i sydöstra Sverige är inte tillräckligt utredda. Det bör dessutom tydligare framgå vilka investeringar som krävs för att på ett adekvat sätt binda samman större städer i södra Sverige med stationslägen längs banan. Även *IKEA* anser att Södra stambanan som ett utbyggnadsalternativ behöver utredas mer, då denna är billigare att bygga och företaget är mycket beroende av att banan är i bra skick för sina godstransporter och för arbetspendling.

Regionförbundet i Kalmar län anser att utredningsarbetet inte är klart. Utredaren kunde ha analyserat samordningsvinster med en framtida höghastighetsbana mellan Stockholm och Oslo. Dessutom hanterar utredaren Öresundsregionens största knutpunkter Lund-Malmö-Kastrup-Köpenhamn och sydöstra Sverige med Växjö-Kalmar-Karlskrona-Kristianstad som en bibana till höghastighetsnätet. Kalmar anges på ett antal ställen i betänkandet som exempel på en ort som får förbättringar, vilket *Regionförbundet i Kalmar län* anser är helt felaktigt. *Region Blekinge* menar att ett alternativ med mer östlig sträckning av Europabanan bör utredas ordentligt. *Regionförbundet Örebro* menar att utredaren borde beakta järnvägssystemets utvecklingsbehov i hela landet. Det kapacitetsvinster som antas göras på Västra och Södra stambanan bedömer *Regionförbundet Örebro* vara begränsade.

YIMBY, Arlandaregionen, Knivsta kommun och Stockholms kommun menar att en förlängning från Stockholm via Arlanda till Uppsala och tillväxtregionerna norrut behöver studeras. I annat fall finns risk att Stockholm tappar i konkurrenskraft, något som får negativa konsekvenser för hela Sverige. Arlandaregionen anser att erfarenheterna från Frankrike som har anslutit sina höghastighetsbanor till CDG-flygplatsen bör tas tillvara.

Behov av fördjupade studier kring miljö- och landskapsaspekter m.m.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) anser att säkerhetsfrågorna kring höghastighetsbanorna är en av de aspekter som behöver lyftas fram så att projektet präglas av ett långsiktigt tänkande där robusthet eftersträvas och prioriteras i den anlagda infrastrukturen och i dess omgivning. Särskilt angeläget är att identifiera och säkra samhällsviktiga verksamheter och funktioner som kan komma att beröras av bansträckningarna. MSB anser också att eventuella konsekvenser och effekter av ökad belastning av farligt gods på befintliga banor bör utredas i det kommande arbetet.

Boverket menar att fördjupade studier om anpassning till landskapets strukturer behövs samt att de positiva effekterna på klimatet är förhållandevis små givet projektets omfattning. *Banverket* och *Stockholms*

kommun anser att ytterligare utredning krävs angående höghastighetstågens buller, vibrationer samt elektromagnetiska fält i anslutning till anläggningarna. *Vägverket* menar att möjligheterna att få tillåtlighet att passera känsliga områden inte är tillräckligt utredda. *Vägverket* menar vidare att dagens trend att skjuta hanteringen av såväl väg- som järnvägsgods allt längre bort från befolkningskoncentrationerna minskar järnvägens konkurrensförmåga och genererar ökande godstransporter på väg och därmed utsläppen av växthusgaser. Detta bekymmer löses inte genom tillkomsten av höghastighetsbanor, enligt *Vägverket*.

SIKA anser att det hade varit rimligt att inkludera ett utvärderingskriterium över vilka sträckningar som leder till minst intrång i känsliga landskap vid värderingen av sträckningsalternativ för Malmöbanan. *Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU)* menar att kunskapsbristerna kring ekologiska effekter behöver tydliggöras i betänkandet. Eventuella höghastighetsbanor aktualiserar att stängslingsrutiner och stängslingslagen behöver ses över. Även *Region Blekinge* menar att utredaren inte tillräckligt analyserat miljöeffekterna och behov av hänsyn.

Naturvårdsverket och *Svenska Naturskyddsföreningen* anser att betänkandet borde ha vidgats och kompletterats med ytterligare underlag. I den fortsatta processen bör miljöbedömningarna vara integrerade.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) påtalar att utredarens diskussioner om att förändring av landskapets karaktär är förlegad. Förändring, t.ex. genom infrastruktursatsningar, kan skapa framtida värden. Däremot måste förändring anpassas till andra mål, normer och värderingar. Dessutom påtalar *VTI* att utredaren inte har beaktat landskapskonventionen. Dessutom är den lista över karaktärsområden som presenteras oanvändbar, eftersom allmänhetens syn och värderingar inte är medräknade.

Riksantikvarieämbetet understryker att skärpt uppmärksamhet bör riktas mot strukturella effekter på nationell, regional och lokal nivå i avgränsningen av kommande miljöbedömningar, så att rimliga bedömningar kan göras av strukturell påverkan och kumulativa effekter. *Riksantikvarieämbetet* betonar även att medborgardialog bör betraktas som ett medel för att skapa legitimitet, acceptans, demokratisk förankring och därmed social hållbarhet.

Jonas Eliasson (prof. transportsystemanalys, Centrum för transportstudier, KTH) påtalar att utredaren inte diskuterar intrångseffekter.

SAS påtalar att när väl ett höghastighetssystem tas i bruk kommer övriga transportslags klimatpåverkan vara mindre än i dag. *SAS* menar att utredarens antagande att flyget kommer att minska utsläppen med 30 procent fram till och med 2025 är en underskattning. *SAS* menar dessutom

att en systematisk hållbarhetsanalys behöver göras inför eventuellt beslut.

Behov av fördjupad diskussion om marknadspåverkan

Konkurrensverket påpekar att utredarens förslag bygger på att det i framtiden kommer att finnas en utvecklad och fungerande konkurrens på järnvägsmarknaden i och med att SJ AB:s ensamrätt på den kommersiella persontrafikmarknaden avvecklas. Konkurrensverket menar dock att detta inte är tillräckligt; dessutom måste en klar gräns mellan kommersiell och samhällsköpt trafik upprättas, mer strikta regler för ekonomisk särredovisning tas fram och tillgång till verkstäder för drift- och underhåll säkerställas. Det bör vidare säkerställas att konkurrensen inte snedvrids i ett gemensamt system för bokning och försäljning av biljetter. Ett effektivt system för att fördela spårkapacitet bör utvecklas.

Konkurrensverket saknar vidare en analys över vilka marknadseffekter som kan tänkas uppkomma till följd av att höghastighetsbanorna byggs. Frågeställningar som bör belysas är vilka aktörer som gynnas och missgynnas, vilken typ av trafik som gynnas och vilken som missgynnas, både vad gäller spårtrafik och andra transportslag. Särskilt biljettpriserna och banavgifterna bör belysas i denna typ av marknadsanalys. Dessutom bör marknadsanalysen också studera hur fordonsmarknaden och tillgången på järnvägsfordon i höghastighetstrafiken kommer att utvecklas. *Ekonomistyrningsverket* å sin sida menar att det är en brist att utredaren inte diskuterar återverkningar i ekonomin i form av stora krav på anläggningsmarknaden och leverantörsmarknader och därav följande prisförändringar. *Region Blekinge* påtalar att tågoperatörerna kommer att få en stor marknadsmakt, vilket i kombination med snabbare resor, torde leda till ökade biljettpriser. ”Vanliga” resenär blir hänvisade till lågprisalternativ.

SAS menar att infrastrukturinvesteringar såsom höghastighetsbanor måste vara samhällsekonomiskt lönsamma och att de ska finansieras av brukarna. I annat fall uppkommer snedvridning av konkurrensen gentemot luftfarten. SAS menar att det behövs en övergripande strategi för Sveriges intermodala transportssystem, i vilket flygets roll som kollektivt transportmedel tydliggörs.

Okklarheter kring utredarens perspektiv

Vad gäller problemformulering har både *Vägverket* och *SIKA* synpunkter. *Vägverket* är kritisk till att utredarens perspektiv inte handlar om att tydliggöra, definiera och precisera den brist som ska undanröjas alternativt det önskvärda tillstånd som ska uppnås genom investeringar i höghastighetsjärnvägar. *SIKA* anser att det hade varit en fördel med en tydligare formulering redan i inledningen i betänkandet av vilka behov och problem det är som ska lösas genom byggande av höghastighetsbanor.

Karlstads universitet å sin sida påtalar att flera perspektiv måste användas. Det perspektiv som utredaren har, nämligen att ökad geografisk rörlighet är en förutsättning för utveckling, är förlegat. Tvärtom minskar sambandet i dag mellan ökade fysiska kommunikationer och ökad framtida konkurrenskraft. I dag finns informationsteknologin som kan länka samman verksamheter. Därför behöver behovet av stora infrastrukturprojektet problematiseras mer än vad som görs i betänkandet.

Även *Tillväxtverket* ser behov av nya perspektiv och följande brister i utredarens förslag. För det första, menar *Tillväxtverket*, saknas det konkreta förslag om en bredare och mer strukturerad dialog kring en hållbar samhällsbyggnad med betoning på en tillväxtorienterad samhällsplanering. *Tillväxtverket* anser dock att istället för att initiera ytterligare utredningar så bör det, inom ramen för utbyggnadsprocessen, påbörjas en delvis ny typ av förstudiemodell. Denna modell bör karaktäriseras av en bred och gemensam nationell, regional och lokal dialog kring de samhällsekonomiska målen, medlen och de förväntade effekterna. För det andra, menar *Tillväxtverket*, har tillgängligheten större betydelse för näringslivet och för arbetskraftens rörlighet, arbetspendling mm. än vad utredaren beskriver. *Tillväxtverket* menar också att utredaren inte tillräckligt tydligt redovisat en konsekvensanalys av potentialen i respektive arbetsmarknadsregion i förhållande till de olika stråkalternativen. Utredaren bygger i stort sin argumentering enbart på antal rälskilometer och antal personminuter. *Tillväxtverket* menar att detta måste kompletteras med en analys av de alternativa arbetsmarknadsregionernas potential för tillväxt och konkurrenskraft. För det tredje, anser *Tillväxtverket*, har utredaren haft för låg ambitionsnivå när det gäller höghastighetsbanornas betydelse för små och medelstora företag. Små företag är mer beroende än stora företag av en god transportinfrastruktur.

Oklarheter kring höghastighetsbanornas bidrag till de transportpolitiska målen
Ekonomistyrningsverket påpekar att även om höghastighetsbanor bidrar till målen om framkomlighet och tillgänglighet i transportsystemen måste graden av måluppfyllelse vägas mot kostnaderna. *Vägverket* menar också att utredaren inte presenterar tillräckligt underlag för att visa att höghastighetsbanor mer bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen än en uppgradering och utbyggnad av Södra och Västra Stambanorna för snabbtågstrafik.

SIKA anser att utredarens analys av höghastighetsalternativets måluppfyllelse i förhållande till de transportpolitiska målen är av ringa värde som beslutsunderlag, då analysen inte utgår från en jämförelse av flera olika alternativ. Då utredaren listar möjliga kvalitativa förbättringar av måluppfyllelse framgår det inte vilka av dessa som är specifika för höghastighetsalternativet och vilka som ändå skulle uppnås genom fortsatt annan utveckling av bantrafiken. Avsaknaden av jämförelsealternativ gör

det svårt att dra slutsatser om huruvida förväntade positiva effekter av höghastighetsalternativet är effektiva sätt att öka måluppfyllelsen.

Transportslagsövergripande synsätt saknas

Region Blekinge anser att en konsekvensanalys över de transportslagsövergripande effekterna av höghastighetståg saknas, t.ex. behövs en förstudie om hur inrikesflyget påverkas av införande av höghastighetståg. Även *Svenska flygföretagens riksförbund (SFR)* efterlyser en transportslagsövergripande ansats, en synpunkt som delas av *Boverket*. SFR anser att utredaren inte haft mandat genomföra en välgrundad utredning som tar nödvändiga systemaspekter för alla trafikslag på allvar. SFR anser vidare att det är väsentligt att transportslagen hjälper och kompletterar varandra och att satsningar bygger på en djup och välgrundad analys. En analys måste inbegripa en komplett analys av de aspekter, mål och strategier som samhället har politiskt formulerat och förankrat. SFR menar att ingreppen i naturen blir mycket stora vid en utbyggnad av höghastighetsbanor i jämförelse med den befintliga infrastruktur som finns för flyget och med en flygtrafik som drivs med fossila bränslen framtiden. Innan en samhällsprioritering på denna nivå genomförs eller beslutas måste hela transportsystemet analyseras, vilket inte utredaren har gjort enligt SFR som föreslår en separat utredning avseende flygets möjlighet att förse samhället med miljöneutralt resande som också bör betraktas som kollektivtrafik på vissa sträckor. Samhällsnyttan med en så stor satsning behöver beläggas med vetenskaplig systemanalys som tar hänsyn till alla trafikslags internaliseringsgrad och vilken påverkan de har på omgivningen etc., avslutar SFR.

Andra brister eller behov av komplettering

Banverket menar att huvudmannskapet för framtida terminaler behöver utredas vidare. *Boverket* menar att planeringsfrågorna, t.ex. depåfrågan måste lösas. *Jernhusen AB* önskar en fördjupning om säkerhetsaspekter och vilka konsekvenser ett behov av utökat säkerhetsfokus kan få på utformning, kostnader, organisation etc. *Jernhusen AB* ser brister i utredarens förslag att huvudmannen för höghastighetsbanorna ska träffa avtal med berörda kommuner/fastighetsbolag för att på detta sätt reglera sådant som reseterminalernas standard och storlek, utförandenivå, funktionskrav för höghastighetstrafiken samt drifts- och underhållsnivå. Dessa frågor bör vara mer efterfrågestyrda och avtalas mellan berörda kommuner/fastighetsbolag och den part som bäst tillvarar resenärernas (dvs. marknads) efterfrågan, i flera fall operatörer eller trafikhuvudmän än huvudmannen för höghastighetsbanan.

Region Värmland påpekar att utredaren enligt utredningsdirektiven ska samråda med de myndigheter och regioner som ansvarar för den nationella planen för transportsystemet 2010-2021, men någon sådan samverkan har inte skett med *Region Värmland*. *Regionförbundet Örebro* påtalar att utredaren inte har varit i kontakt med regionförbundet, trots att det står i utredningsdirektivet att kontakter ska tas med berörda regioner.

Markaryds kommun menar att mer fokus behöver läggas på hur Öresundsförbindelserna utvecklas Sverige-Danmark-Tyskland.

Svenska bussbranschens riksförbund påpekar att utredaren inte har utvärderat alternativa och moderna tekniska lösningar, t.ex. magnetsvävartågen Maglev. Detta påpekas även av *Carl-Åke Utterström*.

Regionförbundet Örebro ifrågasätter de klimateffekter som redovisas för höghastighetsalternativet och bedömer att klimateffekterna av att effektivisera befintligt järnvägsnät är större. Regionförbundet Örebro lyfter fram professor Lars Hultkrantz särskilda yttrande till betänkandet.

ResenärsForum påtalar att den projekterings-, prövnings- och utbyggnadstid på 15 år som utredare förutser är mycket optimistisk.

Ulricehamns kommun anser att det är märkligt att etappen Jönköping-Borås föreslås byggas ut sist. Ulricehamns kommun menar att det är viktigt att utrymme säkerställs för annan trafik än höghastighetståg på höghastighetsbanorna.

YIMBY menar också att förutsättningarna för koppling mot Danmark behöver klargöras samt att andra, kostnadseffektiva ”kombinationsalternativ” behöver undersökas.

2.5 Övriga synpunkter

I det följande redovisas synpunkter som inte alltid direkt kan hänföras till utredarens förslag, men som ändå bedömts vara av intresse.

Exempel på synpunkter

Boverket delar utredarens uppfattning om att planeringsprocessen behöver förenklas och samordnas på olika nivåer. Höghastighetsbanorna behöver behandlas i den pågående utredningen om effektivisering och samordning av planeringsprocesserna för transportinfrastrukturen (*Transportinfrastrukturkommittén, N2009:3*).

Swedtrain (Föreningen Svenska Järnvägsindustrier) betonar vikten av att höghastighetsbanorna blir uppgraderingsbara med avseende på hastighet. Att låsa sig fast vid 320 km/h är oklokt med tanke på att många av de tåg som säljs i dag 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.

Arbetsgruppen Moderna Transporter menar att en utredning om infrastrukturbehoven år 2030-2050 behöver göras. Ett alternativ som behöver utredas är en dubbelspårig godsjärnväg Helsingör, Helsingborg till Stockholm och med anslutning till Göteborgs hamn. Kostnaden för godsjärnvägen torde bli lägre än för de föreslagna höghastighetsbanorna och samtidigt skulle stambanorna frigöras för persontrafik.

ResenärsForum påtalar att arbetsmiljön för arbetspendlare måste förbättras på tågen. Det måste finnas gott om bra bagageutrymmen för anslutningsresorna till de större flygplatserna. Tågseten måste ha korglutning. Alla bytesmöjligheter till och från övriga banor måste tas tillvara vad gäller lokalisering av stationer. Antalet resenärer som nyttjar bilen till och från tågen torde öka. Goda och tillräckliga parkeringsmöjligheter i nära anslutning till stationerna är viktigt.

YIMBY menar att höghastighetsbanor även bör byggas mellan Stockholm-Oslo och Köpenhamn via Göteborg samt att magnetåg bör utredas. Besluten måste fattas på ordentligt underlag och med beaktande av fyrstegsprincipen. Stationerna måste vara nåbara med cykel. *YIMBY* menar att man bör studera möjligheten att använda höghastighetsbanorna till lätt godstrafik som kan gå på banorna nattetid. Höghastighetsbanorna bör också kunna användas av magnetåg.

Synpunkter om förbindelserna till Danmark

Länsstyrelsen i Skåne påtalar, liksom *Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)*, att det är viktigt att föra dialog med Danmark och Tyskland om

att utveckla deras järnvägsnät för att möjliggöra ett framtida svenskt höghastighetsnät. Dessutom behövs en ny fast förbindelse över Öresund, något som Sverige och Danmark bör utreda gemensamt.

Region Skåne och *Länsstyrelsen i Skåne* menar att det är viktigt att angöra Köpenhamn och Kastrup. *Region Skåne* och *Regionförbundet Sörmland* Ett gemensamt svensk-danskt statligt utredningsarbete bör inledas om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Kapaciteten mellan Köpenhamn och Malmö kommer att bli otillräcklig när väl Fehmarn Beltförbindelsen är på plats 2018. Öresundsregionens koppling mot Göteborg och Oslo bör ägnas större uppmärksamhet i kommande studier, anser *Region Skåne*

Kungliga tekniska högskolan (KTH) påpekar att det är viktigt att Fehmarn Beltförbindelsen får tillräcklig kapacitet och kvalitet och flaggar för att ambitionsnivån i Danmark och Tyskland är för låg. En bilateral dialog med Danmark bör därför påbörjas. På kort sikt bör godstrafiken prioriteras via Fehmarn Bält. På långa sträckor är järnvägstransport vid sidan av sjöfarten, det effektivaste transportmedlet för gods.

Vaggeryds kommun, Värnamo kommun och *Markaryds kommun* anser att det framdeles behöver läggas mycket mer fokus, än vad utredaren har mäktat med, på den överbyggande dimensionen Sverige–Danmark–Tyskland, en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör liksom transportinfrastrukturen i Danmark och Nordtyskland.

Handelskammarna påpekar att den kapacitet som frigörs på landets stambanor ger ökade möjligheter för regional persontrafik och för godstrafik. Inte minst för godstrafiken krävs redan i dag betydande kapacitetsförstärkningar på många platser i landet. *Västsvenska Industri- och Handelskammaren* anser att det är positivt om Sverige satsar på Götalandsbanan, men ser också behovet av en bra järnväg Oslo–Göteborg–Köpenhamn. *Handelskammaren i Jönköpings län* påpekar att med den nya Fehmarn Beltförbindelsen samt en ny förbindelse över Öresund skapas helt nya förutsättningar för person- och godsbefordran via järnväg. Det gör att det är troligt att man även i Danmark och Tyskland kommer att bygga höghastighetsbanor, även om det i dag inte finns planer på det. *Sydsvenska Industri- och Handelskammaren* betonar vikten av att öka tillgängligheten till Copenhagen Airport, något som bedöms ha stor betydelse för företaget i södra och västra Sverige. *Handelskammaren* välkomnar även att utredaren konstaterar att det behövs ytterligare en fast förbindelse över Öresund, förslagsvis, enligt *Handelskammaren*, mellan Helsingborg och Helsingör. Regeringen bör därför ge trafikverken i uppdrag att tillsammans med sina danska motsvarigheter snarast utreda frågan.

Helsingborgs stad anser att passagen över Öresund behöver kompletteras med en ny fast förbindelse Helsingborg–Helsingör och att ett gemen-

samt statligt utredningsarbete för denna förbindelse behöver initieras inom kort, om det ska vara möjligt att öppna förbindelsen före 2030.

Depåer för fordon och fordonsunderhåll

Jernhusen AB delar utredarens uppfattning att depåstrukturen bör vara en huvuddepå, nivå 2, strax norr om Stockholm samt depåer, nivå 1, i Göteborg och Malmö men menar att de bör vara mindre än vad utredaren föreslår. Depån i Stockholm behöver endast vara 140000 kvm och de i Göteborg och Malmö bör vara 45000 kvm. *SJ AB* anser att höghastighetsbanornas depåer bör vara lokaliserade med hög tillgänglighet i Stockholm, Göteborg och Malmö. Depåer lokaliserade utanför höghastighetsnätet riskerar att driva upp trafikknuderna antingen genom tomkörning eller genom att styra trafikuppläggen till marknadsmässigt mindre önskvärda lösningar.

Uppsala kommun delar inte utredarens uppfattning att depålägen är en fråga för operatörerna. Det är viktigt att skapa ett konkurrensneutralt system som är oberoende av operatör. Därför bör staten genom Banverket stå för den samlade infrastrukturen för ett höghastighetssystem.

Bilaga 1 Remissinstanser: Inkomna svar

Sammanlagt 169 instanser har yttrat sig över betänkandet. Av de 99 instanser som fanns med på Näringsdepartementets remisslista har 77 inkommit med yttranden, varav 5 har meddelat att de avstår från att yttra sig och 22 inte har svarat (en svarsfrekvens på 78 procent). Förutom dessa har ytterligare 93 yttranden inkommit.

<i>Remissinstanser</i>	<i>Svar</i>	<i>Kommentar</i>
1. Riksrevisionen	2009-10-16	Avstår
2. Försvarsmakten		Ej inkommit
3. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	2009-11-13	
4. Riksgäldskontoret	2009-11-13	
5. Ekonomistyrningsverket	2009-11-13	
6. Konjunkturinstitutet	2009-10-02	Avstår
7. Statskontoret	2009-11-13	
8. Skogsstyrelsen	2009-11-16	
9. Jordbruksverket		Ej inkommit
10. Naturvårdsverket	2009-11-13	
11. Boverket	2009-11-11	
12. Lantmäteriet	2009-11-13	
13. Banverket	2009-11-17	
14. Vägverket	2009-11-11	
15. Rikstrafiken	2009-11-11	
16. Sjöfartsverket	2009-11-11	
17. Statens väg- och transportforskningsinstitut	2009-11-16	
18. Luftfartsverket	2009-11-11	
19. Transportstyrelsen	2009-11-12	
20. Konkurrensverket	2009-11-13	
21. Statens institut för kommunikationsanalys	2009-11-17	
22. Verket för innovationssystem	2009-11-13	
23. Tillväxtverket	2009-11-16	
24. Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser	2009-11-16	
25. Statens energimyndighet	2009-11-06	
26. Riksantikvarieämbetet	2009-11-13	
27. Länsstyrelsen i Stockholms län	2009-11-10	
28. Länsstyrelsen i Södermanlands län	2009-11-17	
29. Länsstyrelsen i Östergötlands län	2009-11-17	
30. Länsstyrelsen i Jönköpings län	2009-10-28	
31. Länsstyrelsen i Kronobergs län	2009-11-16	
32. Länsstyrelsen i Skåne län	2009-11-16	
33. Länsstyrelsen i Västra Götalands län	2009-11-13	
34. Länsstyrelsen i Västmanlands län	2009-11-10	
35. Länsstyrelsen i Västernorrlands län	2009-11-17	
36. Länsstyrelsen i Jämtlands län	2009-11-17	
37. Länsstyrelsen i Norrbottens län	2009-11-17	
38. Skåne läns landsting	2009-11-10	
39. Västra Götalands läns landsting	2009-11-03	
40. Samverkansorganet i Västerbottens län	2009-11-16	
41. Samverkansorganet i Dalarnas län	2009-11-19	
42. Samverkansorganet i Gävleborgs län	2009-11-09	

43. Samverkansorganet i Värmlands län	2009-11-16	
44. Samverkansorganet i Örebro län	2009-11-13	
45. Samverkansorganet i Uppsala län	2009-11-09	
46. Samverkansorganet i Gotlands län		Ej inkommit
47. Samverkansorganet i Södermanlands län	2009-11-20	
48. Samverkansorganet i Östergötlands län	2009-10-26	
49. Samverkansorganet i Jönköpings län	2009-10-27	
50. Samverkansorganet i Kalmar län	2009-11-12	
51. Samverkansorganet i Kronobergs län	2009-11-30	
52. Samverkansorganet i Hallands län	2009-11-03	
53. Samverkansorganet i Blekinge län	2009-11-13	
54. Stockholms läns landsting, Regionplane- och trafikkontoret	2009-11-12	
55. Sveriges Kommuner och Landsting	2009-11-13	
56. Karlstad universitet, The Service and Market Oriented Transport Research Group	2009-11-16	
57. Lunds universitet, Teknik och samhälle	2009-10-15	
58. Handelshögskolan i Stockholm, Marketing, Distribution & Industry Dynamics	2009-10-14	Avstår
59. Kungliga tekniska högskolan (M)	2009-11-13	
60. Linköpings universitet	2009-11-10	
61. Blekinge Tekniska högskola	2009-11-17	
62. Sveriges lantbruksuniversitet	2009-11-16	
63. Transportøkonomisk institutt, Norge		Ej inkommit
64. Danmarks tekniske universitet, Institut for Transport		Ej inkommit
65. Handelskammarförbundet	2009-11-13	
66. Sydsvenska Industri & Handelskammaren	2009-11-16	
67. Västsvenska Industri & Handelskammaren	2009-11-13	
68. Handelskammaren i Jönköpings län	2009-11-10	
69. Företagarna	2009-10-22	Avstår
70. Svenskt Näringsliv		Ej inkommit
71. Företagarförbundet		Ej inkommit
72. Branschföreningen Tågoperatörerna	2009-11-17	
73. Näringslivets Transportråd	2009-10-26	
74. Transportindustriförbundet		Se 162. TransportGruppen
75. Svenska Naturskyddsföreningen	2009-12-09	
76. Svenska Åkeriförbundet		Ej inkommit
77. Sveriges Hamnar		Se 162. TransportGruppen
78. Svenskt flyg		Ej inkommit
79. Lantbrukarnas riksförbund	2009-11-24	
80. Svenska bussbranschens riksförbund	2009-11-13	
81. Svensk Kollektivtrafik	2009-11-16	
82. Swedtrain	2009-11-16	
83. Jernhusen AB	2009-11-13	
84. Europeiska investeringsbanken		Ej inkommit
85. Nordiska investeringsbanken		Ej inkommit
86. Billerud AB		Ej inkommit
87. IKEA AB	2009-11-18	
88. LKAB		Ej inkommit
89. SCA AB		Ej inkommit
90. Stora Enso Logistics AB		Ej inkommit
91. Volvo Lastvagnar AB		Ej inkommit
92. Volvo Personvagnar AB		Ej inkommit

93. Scania AB		Ej inkommit
94. Boliden Mineral AB		Ej inkommit
95. SSAB Oxelösund AB	2009-11-13	
96. Öresundsbrokonsortiet		Ej inkommit
97. AB Stockholms Lokaltrafik	2209-11-16	
98. Arlandabanan Infrastructure AB	2009-10-12	Avstår
99. Banedanmark		Ej inkommit
Totalt inkomna yttranden enligt lista	77	
<i>varav 4 avstår från att yttra sig</i>		
<i>varav 23 ej inkommit med yttrande</i>		

Spontant inkomna yttranden		
100. Stig Olsson	2009-09-17	
101. Johan Lennartsson	2009-09-17	
102. Rickard Karlsson, Växjö	2009-10-15	
103. Oxelösunds Hamn AB	2009-10-15	
104. ONYX Näringslivsutveckling AB	2009-10-20	
105. Henry Ståhl Fastigheter AB	2009-10-22	
107. Värnamo kommun	2009-10-23	
109. Trosa kommun	2009-10-27	
110. Sveriges Byggindustrier	2009-10-28	
111. Nyköping-Östgötalänken AB	2009-10-29	
112. Mjölby kommun	2009-10-30	
113. Folkpartiet Liberalerna Jönköping	2009-11-02	
114. Kustbostäder AB	2009-11-02	
115. Företagarna Östergötland	2009-11-02	
116. Stambanan.com	2009-11-03	
117. Staffanstorps kommun	2009-11-04	
119. Linköpings kommun	2009-11-05	
121. Europakorridoren	2009-11-06	
122. Ljungby kommun	2009-11-09	
123. Tomelilla kommun	2009-11-10	
124. Malmö stad	2009-11-10	
125. Mölndals stad	2009-11-03	
126. Kävlinge kommun	2009-11-10	
127. Företag Y	2009-10-30	
128. Trelleborgs kommun	2009-11-11	
129. Jönköpings kommun	2009-11-11	
130. Bengt-Inge Larsson	2009-11-10	
131. Miljöpartiet de Gröna	2009-11-11	
132. Höörs kommun	2009-11-11	
133. Oxelösunds kommun	2009-11-11	
134. Ulricehamns kommun	2009-11-11	
135 a) Arbetsgruppen Moderna Transporter	2009-11-11	
135 b) Daniel Sirensjö	2009-11-11	
136. Skogsindustrierna	2009-11-12	
137. Härryda kommun	2009-11-12	
138. Fastighetsägarna	2009-11-12	
139. Perstorps kommun	2009-11-12	
141. Fastighetsägarna i 4:e Storstadsregionen	2009-11-13	
143. Sjuhärads kommunalförbund	2009-11-13	
145. SJ AB	2009-11-13	
146. Östsvenska Handelskammaren	2009-11-13	
147. Helsingborgs stad	2009-11-13	

148. Svalövs kommun	2009-11-13	
149. Gislaveds kommun	2009-11-13	
150. Sjöbo kommun	2009-11-13	
152. Hässleholms kommun	2009-11-13	
154. Växjö kommun	2009-11-13	
155. Markaryds kommun	2009-11-13	
156. BIL Sweden	2009-11-13	
157. Alstom Transport AB	2009-11-13	
158. Carl-Åke Utterström, Västerås	2009-11-16	
159. EuroMaint Rail AB	2009-11-16	
160. Bollebygds kommun	2009-11-16	
161. Bombardier Transportation Sweden AB	2009-11-16	
162. TransportGruppen	2009-11-16	
163. Stockholm Skavsta Flygplats AB	2009-11-16	
165. Ängelholms kommun	2009-11-16	
166. Kommunförbundet Skåne	2009-11-16	
167. Uppsala kommun	2009-10-16	
169. Marknadsbolaget i 4:e Storstadsregionen	2009-11-16	
170. Alvesta kommun	2009-11-16	
171. Osby kommun	2009-11-16	
172. ResenärsForum	2009-11-16	
174. Svedala kommun	2009-11-16	
175. Lomma kommun	2009-11-17	
176. Svenska flygföretagens riksförbund	2009-11-17	
177. Sveriges Åkeriföretag	2009-11-17	
178. YIMBY	2009-11-17	
179. SAS	2009-11-17	
180. Future Rail Sweden	2009-11-17	
181. Östra Göinge kommun	2009-10-17	
182. Arlandaregionen	2009-11-17	
183. Göteborgsregionens kommunalförbund	2009-11-17	
184. Jonas Eliasson (KTH)	2009-11-16	
185. Åstorps kommun	2009-11-17	
187. Hörby kommun	2009-11-17	
188. Lunds kommun	2009-11-18	
189. Habo kommun	2009-11-18	
190. Tranås kommun	2009-11-18	
192. Nyköpings kommun	2009-11-18	
193. Göteborgs kommun	2009-11-18	
194. Sven Druid	2009-10-29	
196. Ystads kommun	2009-11-19	
197. Borås stad	2009-11-19	
198. Ingemar Angell	2009-11-20	
199. Kristianstads kommun	2009-11-23	
200. Vaggeryds kommun	2009-11-23	
201. Eslövs kommun	2009-11-23	
202. Marks kommun	2009-11-24	
203. Stockholms stad	2009-11-23	
205. Höganäs kommun	2009-11-25	
207. Simrishamns kommun	2009-12-01	
208. Knivsta kommun	2009-12-17	
Totalt	93	