



Handelskammaren

I sydsvenska företags intresse

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Angående betänkandet Höghastighetsbanor – ett hållbart samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74) (Ert DNr N2009/7055/IR)

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren är Sveriges största handelskammare med 2 800 medlemsföretag i Skåne, Blekinge, Kalmar, Kronobergs och södra Hallands län.

Handelskammaren har under lång tid arbetat för att säkerställa goda kommunikationer för Sydsverige och vill med detta yttrande kommentera det aktuella betänkandet.

Sammanfattning

- Handelskammaren ser positivt på höghastighetsbanor i Sverige och vill betona vikten av att ansluta dessa till det europeiska höghastighetsnätet.
- En utbyggnad av höghastighetsbanor kan inte ske på bekostnad av andra angelägna investeringar i väg- och järnvägsnätet. För järnvägen gäller detta särskilt Södra Stambanan och Väst kustbanan. Uppgraderingen av Södra Stambanan i enlighet med utredningens förslag bör finnas med redan i utbyggnadsetapp 1.
- De samhällsekonomiska kalkylerna bör kompletteras med alternativet att rusta upp Södra Stambanan för högre hastigheter.
- Utredningen är sannolikt för översiktlig för att ensam 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 tydligare framgå vilka investeringar som krävs för att på ett adekvat sätt binda samman större städer i södra Sverige med stationslägen längs banan.

Yttrandet

Handelskammaren ser positivt på en utbyggnad av höghastighetsbanor mellan de tre storstadsområdena och vill betona vikten av att ett svenskt nät kopplas upp på det europeiska höghastighetsnätet. Regeringen bör därför initiera diskussioner med framför allt Danmark och Tyskland om hur deras järnvägssystem kan uppgraderas för att medge snabbare tågförbindelser till bl a Hamburg. Ett höghastighetsnät borde ha en potential att binda samman Öresundsregionen med Hamburg på drygt en timme.

Utbyggnaden kan inte ske på bekostnad av andra angelägna investeringar i infrastruktursystemet. I den pågående planeringen för investeringsperioden 2010-2021 är det uppenbart att en stor andel lönsamma investeringar inte kan genomföras, inte ens om anslagen ökas med 15 %. Kapacitetsförstärkningar i befintligt väg- och järnvägsnät måste genomföras så snart som möjligt, inte minst med tanke på att höghastighetsbanesystemet även med snabb hantering kommer att dröja (minst) 15 år. Södra Stambanan måste särskilt framhållas. Kapacitetsförstärkningarna på banan lär behövas även om andra banor byggs. Som framgår av utredningen (sid 108) så finns det redan stora kapacitetsproblem mellan Hässleholm och Malmö. Av denna anledning bör en utbyggnad av Södra Stambanan för att medge trafik med höghastighetståg enligt utredningens förslag ligga redan i första utbyggnadsetappen.

Utredningen utgör en bra genomlysning av höghastighetsbanor på ett övergripande plan. Det är dock mer tveksamt i vilken grad utredningen kan ligga till grund för val av sträckning. Utredningen tar upp problematiken med att bygga höghastighetsspår parallellt med, eller som del av, Södra Stambanan. Men Handelskammaren uppfattar inte att det förslag som förordas av medlemmarna i Stambanan.com, d v s en parallell dragning någon eller några km från Stambanan, har behandlats. Det är också oklart hur trafiken på Södra Stambanan påverkas och vilka effekter detta ger för tillgängligheten i de östra delarna av Sydsverige.

Den samhällsekonomiska kalkylen visar ett svagt överskott, men osäkerheterna är stora. Det framgår inte minst av det särskilda yttrande som professor Lars Hultkrantz lämnat (sid 324). Vidare förekommer utredningar som visar att höghastighetsbanorna är olönsamma, bland annat skall WSP ha konstaterat att Götalandsbanan har en nettonuvärdeskvot om -0,2.¹ Det är olyckligt att utredningen inte har förmått att behandla dessa avvikande uppfattningar. Det gäller i synnerhet de påpekanden som Lars Hultcrantz gör.

¹ Jan-Eric Nilsson och Roger Pydokka: "Höghastighetsjärnvägar ett klimapolitiskt stickspår", DN debatt 090821

Utredningen framhåller att stora delar av nyttorna med höghastighetsbanor inte låter sig beskrivas i befintliga samhällsekonomiska modeller. Handelskammaren delar denna uppfattning och har under många år uppmärksammat detta i debatten. Samtidigt är det inte givet att dessa nyttor är större för en utbyggnad av höghastighetsbanor än för andra väg- och järnvägsprojekt. Utredningen innehåller en uppskattning av sysselsättningseffekterna av höghastighetsbanor till 10 300 arbetstillfällen (sid 316). Det förtjänar att betonas att denna effekt är klart lägre än en utbyggnad av väg E22 till lägst fyrfältsväg, vilket bedöms skapa mellan 28 000 och 60 000 arbetstillfällen till en kostnad av ca 14 miljarder kr.² Anledningen att E22 leder till så stora effekter är att marginalnyttan av en utbyggnad av är större, då tillgängligheten i de berörda regionerna och kommunerna är kraftigt eftersatt.

När det gäller tillgänglighetseffekterna är det otydligt om utredningens analyser beaktar den negativa effekten av att inrikesflyget helt eller delvis bedöms försvinna i södra Sverige. Det bör också understrykas att en utbyggnad av höghastighetsbanor inte är en åtgärd som kan motiveras enbart av klimatskäl. Detta beror på att det är ett mycket kostnadskrävande sätt att reducera utsläppen samt att utbyggnaden ligger långt fram i tiden.

Givet utredningens förslag till linjedragning föreslås kapacitetsökningar på Kust-till-kustbanan mellan Värnamo och Växjö för att möjliggöra effektiv anslutning till höghastighetsbanan. Handelskammaren vill betona vikten av att utveckla även andra delar av järnvägssystemet för att garantera ett stort upptagningsområde. Det gäller till exempel Kust-till-kustbanan öster om Växjö och Skånebanan öster om Hässleholm. Framför allt handlar det om att förbättra och/eller skapa nya förbindelser mellan de större centralorterna och stationslägena

Utredningen behandlar Copenhagen Airports betydelse för näringslivet och den ekonomiska utvecklingen på ett bra sätt. Att öka tillgängligheten till Copenhagen Airport är en effekt som har stor betydelse för företag i södra och västra Sverige.

Utredningen föreslår en dragning med två alternativa sträckor i Skåne till Malmö-Lund, dels via Helsingborg, dels via Hässleholm. Handelskammaren anser att detta är en lyckad kompromiss som sprider effekterna av banan i ett större område. Som konstaterats ovan är detta, tillsammans med dagens kapacitetsproblem mellan Hässleholm och Malmö, ett starkt argument för att en utbyggnad av Södra Stambanan bör vara med redan i utbyggnadsetapp 1.

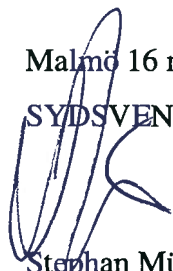
² Åke E Andersson och Martin Andersson: Samhällsekonomiska fördelar av en uppgradering av väg E22, 2007

Handelskammaren välkomnar utredningens tydliga konstaterande att det behövs ytterligare en fast förbindelse över Öresund. Handelskammaren menar att en sådan bör etableras mellan Helsingborg och Helsingör. Regeringen bör ge trafikverken i uppdrag att, tillsammans med sina danska motsvarigheter, snarast utreda en fast förbindelse i norra Öresund.

I utredningen föreslås en organisation av projektet i en form som bygger på en OPS-lösning. Handelskammaren har under lång tid argumenterat för att OPS skall prövas i ett antal projekt, i syfte att dra lärdomar och erfarenheter. Detta behov accentueras i och med utredningens slutsats och Handelskammaren vill därför påminna om Trafikverkens förslag till pilotprojekt för OPS, där E22 i Skåne och Blekinge tillhörde de absolut mest lämpliga.

Malmö 16 november 2009

SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



Stephan Muehler
VD



Henrik Andersson
Analyschef