

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Transportstyrelsens synpunkter på SOU 2009:74 Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft

Transportstyrelsen lämnar följande synpunkter på betänkandet.

Använd basdata i beräkningar angående personkilometer.

Transportstyrelsen anser att det finns skäl att se över de använda ingångsvärdena med avseende på personkilometer för flyget. I beräkningsunderlaget från KTH anges att flygtrafiken omfattar 1,8 miljarder personkilometer 2007 i södra Sverige. Uppgifter om antal resor är hämtade från Luftfartsstyrelsens flygplatsstatistik och omfattar även utrikes linje- och chartertrafik. Transportstyrelsen anser att beräkningarna bör utgå från det faktiska transportarbetet för inrikes-trafiken som ger en mer rättvisande bild av överflyttningspotentialen från flyg till järnväg.

5 Internationella erfarenheter

I utredningen hänvisas till internationella erfarenheter från introduktion av höghastighetståg. Transportstyrelsen ställer sig frågande till om erfarenheterna från höghastighetsbanor i Japan, Tyskland, Frankrike m.fl. länder är direkt överförbara till svenska förhållanden. Sverige är ett glest befolkat land med drygt nio miljoner innevånare.

6.5.2 Värdering av höghastighetsbanorna

Samhällsekonomiska kalkyler

Transportstyrelsen förordar att mer detaljerade beräkningar görs av marknadsandelarna för alternativen med utbyggda stambanor och höghastighetsbanor.

7.1.2 Banor enbart för persontrafik

I betänkandet föreslås att ett separat höghastighetsnät bör begränsas till att omfatta enbart persontrafik, något som skulle skapa såväl en stor utvecklingsmöjlighet för godstrafiken i det befintliga järnvägsnätet med anledning av frigjord kapacitet där, som en effektiv persontrafik på höghastighetsnätet.

Transportstyrelsen är medveten om att kapaciteten och trafikflödet gynnas väsentligt om spåren trafikeras med en enhetlig typ av trafik. Dock vill Transportstyrelsen påpeka att, enligt 6:e kapitlet, 3 § 2:a stycket järnvägslagen, får inte annan trafik hindras om kapacitet finns och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs. Transportstyrelsen bedömer därför att det är angeläget att infrastrukturförvaltaren ges förutsättningar för att kunna fördela kapaciteten för en sammantaget effektiv och samhällsekonomisk trafik.

Detta ärende har beslutats av generaldirektören Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog t.f. järnvägsdirektören Åsa Tysklind, enhetschefen Claes Elgemyr, och handläggaren Anders Mattsson, den senare föredragande.

Staffan Widlert