

# Remissvar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (2017:168) (N2017/05430)

Stockholm, 2017-11-30

Alstom Transport AB vill härmed lämna in följande synpunkter:

## Inledning

Alstom är ett av de företag i världen som har bäst erfarenhet av att bygga infrastruktur och fordon för höghastighetsjärnvägar. Vi har byggt höghastighetståg i över 35 år och våra tåg har slagit flera världsrekord för hastighet. Vi har djup kunskap om olika tekniker, finansierings- och projektformer vad gäller höghastighetsprojekt från hela världen.

***Alstom stödjer Sverigeförhandlingens förslag som rekommenderar att hela systemet byggs så snabbt som möjligt, för 320 km/h och mellan ändpunkterna direkt. Vi anser särskilt att projektet bör lånefinansieras.***

## En utmaning för Sverige

Sveriges infrastruktur står inför många utmaningar i framtiden. För att bibehålla Sveriges konkurrenskraft och tillväxt måste infrastrukturen för både gods- och persontransport förstärkas. En ökande befolkning måste kunna bo och arbeta även utanför storstadsregionerna. Järnväg är ett av det mest energieffektiva och klimatsmarta sätt för gods- och persontransport som finns. Om Sverige ska kunna möta klimatutmaningen och lyckas med sitt mål att bli koldioxidneutralt till 2030 är en utökad järnvägsinfrastruktur en nödvändighet.

Visionen för att bygga ett järnvägssystem för höghastighetståg är ett starkare och mer hållbart Sverige som är bättre rustat inför framtidens utmaningar.

Underhållet av dagens järnvägsnät är starkt eftersatt och kapaciteten undermålig. Förutom en omfattande upprustning, finns ett behov av nya stambanor för att öka kapaciteten kraftigt för både gods- och persontransport så att tillförlitlighet och punktlighet kan förbättras.

En ny stambana skulle främja den regionala tillväxten och skapa en eftertraktad arbetsmarknadsförstoring. En satsning på ny höghastighetstrafik som minskar geografiska avstånd skulle utveckla hela Sverige och ge förutsättningar för en ökad välfärd. Nya knutpunkter och en utbyggd matartrafik skulle gynna även mindre orter.

## Hastigheten har betydelse

För att möjliggöra snabba regionala tågförbindelser och skapa den eftersträvarvärda regionala tillväxten anser Alstom att järnvägssystemet för höghastighetståg bör byggas direkt för en högre hastighet om minst 320 km/h.

Hastigheten är av stor betydelse för att tågtrafiken ska kunna konkurrera med flyget. Kan resetiderna kortas till under tre timmar kommer tåget att bli ett bättre val, inte minst med tanke på de klimateffekterna jämfört med flyg.

## Bygg mellan ändpunkterna direkt

För att få maximal avkastning på investeringarna anser Alstom att utbyggnaden måste ske mellan

ändpunkterna direkt och inte i etapper. Realiseringen av nyttorna sker först när hela sträckan är byggd. För att samhället ska kunna dra nytta av de gjorda investeringarna krävs en snabb utbyggnad mellan ändpunkterna.

Vi stödjer Sverigeförhandlingens uppfattning om en snabb utbyggnad som innebär att man börjar bygga i alla tre ändpunkter samtidigt. Först då skapas en helhet och ett robust och pålitligt järnvägssystem.

### **Lånefinansiering är det mest effektiva för att uppnå målen**

Regeringen har i sitt uppdrag till Trafikverket angett att man förespråkar en anslagsfinansiering av de nya stambanorna, något som har begränsat Trafikverket och lett till ett antal förslag i den nationella planen som är olyckliga för att uppnå önskvärda positiva samhällseffekter.

Finansiering via anslag omintetgör alla de positiva samhällseffekter utbyggnaden är menat att leda till. Det talar klart för att lånefinansiera utbyggnaden av den nya höghastighetsjärnvägen. Om höghastighetsjärnvägen finansieras vid sidan av de andra åtgärderna som beskrivs i inriktningsunderlaget kan dessutom fler angelägna infrastrukturprojekt genomföras.

Alstom anser att lånefinansiering är den mest rationella och effektiva finansieringsformen då man får helt andra möjligheter att genomföra projektet i sin helhet. Utbyggnaden kommer att gå betydligt snabbare och allra viktigast: samhället kommer att få ut alla angränsande värdeökningar till fullo.

### **Om Alstom**

Alstom erbjuder det bredaste utbudet av utrustning och system inom järnvägssektorn - från höghastighetståg till tunnelbanor och spårvagnar - och tillhörande underhåll, modernisering, infrastruktur och signallösningar. Vi har funnits i Sverige sedan 1999 och är en av de största aktörerna på den svenska järnvägsmarknaden. Vi har sålt över 300 tåg i Sverige och vi utför underhåll i 10 depåer runt om i landet. I Motala har vi en egen depå för tungt underhåll och ombyggnation. Alstom levererar också det nya nationella trafikledningssystemet till Trafikverket, samt signalsystem till Tvärbanan i Stockholm.

Alstom globalt omsatte 10,1 miljarder euro och bokförde order för 10 miljarder euro under räkenskapsåret 2016/17. Alstom har sitt huvudkontor i Frankrike, finns i över 60 länder och har cirka 32 000 medarbetare.

The logo for Alstom, featuring the word "ALSTOM" in a bold, blue, sans-serif font. The letter "O" is replaced by a red circular graphic consisting of three concentric, slightly offset rings, creating a stylized "O" shape.