



Bilaga 1, rektorsbeslut nr 68-16

YTTRANDE

2016-03-21 Dnr 205-2016

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Yttrande remiss från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)

Ert dnr N2016/00179/TIF

Luleå tekniska universitet (LTU) har av Näringsdepartementet uppmanats inkomma med synpunkter på remiss från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3). Sakkunnig i LTU:s yttrande är professor Uday Kumar verksam vid Institutionen för samhällbyggnad och naturresurser.

Universitetet anser att betänkandet väl dokumenterar de kommersiella förutsättningarna samt olika finansieringsmodeller för höghastighetsjärnvägens finansiering.

Universitetet instämmer i betänkandets bedömning att syfte och mål för höghastighetsjärnvägens framtida användning måste bli tydlig och stödjer utredarens förslag att höghastighetsjärnvägen (High Speed Train, HST) i första hand ska fokuseras på ändpunktstrafik, i andra hand storregiontrafik och i tredje hand avlastning av konventionella banor. HST ska i trafikplanering och kapacitetstilldelning vara förbehållen trafik i ett höghastighetsintervall.

Universitetet stödjer utredarens synpunkt att ett svenskt HST-system ska baseras på väl utprovade tekniklösningar. Befintliga HST-system behöver studeras i fråga om driftsäkerhet och punktlighet i sin driftsmiljö. Kritiska egenskaper och driftsmiljö i respektive system, som möjliggör uppnådd driftsäkerhet och punktlighet, måste klarläggas.

Om avsikten är att bedriva blandtrafik på dessa sträckor måste omfattande underhållskonsekvensutredningar genomföras redan nu. Är avsikten istället att renodla trafiken för höghastighetstrafik, begränsa antal anslutningspunkter, stationer och växlar samt har ett "lean think" ökar förutsättningarna betydligt för att uppnå en punktlighet på 98 procent. Orsaken till detta är att prediktering av driftsförhållande och rätt underhållsåtgärder blir mycket lättare att identifiera, övervaka, genomföra så att tid för "stängd bana" för trafik minimeras.

I betänkandet nämns att styrande banavgifter skulle kunna vara ett sätt att prioritera trafik på höghastighetsjärnvägen så att endast höghastighetståg trafikerar banan. Vi vill dock komplettera diskussionen om framtida banavgifter med att dessa bör förses med incitament som ger lägre banavgift om tågfordonen uppfyller krav på underhållskvalitet, dvs. som exempel inte har hjul med krossår eller undermåliga strömavtagare.

I den mån som befintliga HST-system i etablerad kommersiell trafik avviker från EU-standard, 98 procent punktlighet och svensk driftsmiljö, måste behovet av särlösningar klarläggas, utredas och analyseras. Utgångspunkten måste vara att inget befintligt HST-system är validerat för de förutsättningar som kommer att gälla för svensk HST.

Betänkandet anger att utbyggnaden ska ske snabbt och maximera den samhällsekonomiska lönsamheten samt vara kostnadseffektiv. Universitetet vill dock poängtera vikten av att i ett mycket tidigt skede tänka på "livscykelkostnad", så att kostnadseffektivitet även inkluderar drift och underhållsfasen. Omfattande kostnadseffektivisering kan ske om man i ett tidigt skede inkluderar en strategi för hur effektivt underhåll skall genomföras, eventuellt genom att upphandla ett konsortium som projekterar, bygger, tar i bruk samt ansvarar för drift och underhåll ett visst antal år efter banans öppnande. Återigen vill vi därmed poängtera vikten av att underhållskonsekvensanalys fortlöpande görs under hela projektets gång.

Ett svenskt HST-system, baserat på beprövat HST-system, måste designas, byggas, tas i drift och underhållas utifrån ett entydigt svenskt syfte med hänsyn till förutsättningarna att uppnå detta syfte med hänsyn till EU-standard, 98 procent punktlighet och svensk driftsmiljö. Konsekvenserna av detta måste utredas, demonstreras och omhändertas i beslut där kostnadsramar för ett svenskt HST-system läggs fast.

Beredande handläggare har varit Carl Rova

Beslut har fattats av rektor Johan Sterte