

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Datum
2016-03-30

Dnr
KS 2016/0117

n.registrator@regeringskansliet.se
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

N2016-00179-TIF

Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar – SOU 2016:3

Inledning

Halmstad lämnar härmed yttrande över Sverigeförhandlingens betänkande om höghastighetsbanornas finansiering och kommersiella förutsättningar.

Synpunkter i sammanfattning

- Halland är i grunden positiva till utbyggnaden av nya stambanor. Eftersom syfte och mål ännu inte är fastställda utan förslag från förhandlingspersonen kan mycket förändras.
- För Halland är Väst kustbanan viktigast som anslutningsbana. Beslutade projekt i nuvarande planer får inte påverkas av de nya stambanorna.
- Vi instämmer i att höghastighetsbanorna ska finansieras på annat sätt än genom anslag i statsbudgeten. Byggandet av höghastighetsbana får inte inverka negativt på möjligheten att finansiera och genomföra andra viktiga infrastrukturprojekt i Sverige.
- Sverigeförhandlingens uppdrag bör även omfatta sträckorna in till respektive ändpunkt. Det innebär också att finansieringen av dessa sträckor ingår i uppdraget och ska finansieras på annat sätt.
- Även kostnaden för åtgärder på anslutningsbanor bör ingå i kalkylen för höghastighetsnätet och finansieras på annat sätt än genom årliga anslag i statsbudgeten.
- Trafikverket bör ges i uppdrag att, tillsammans med de regionala planupprättarna, skyndsamt utreda vilka banor som kan vara aktuella som anslutningsbanor.
- Halland instämmer i formuleringarna om syfte och mål med utbyggnaden. Vi vill poängtera att även Göteborg – Malmö är en relation som ska uppmärksammas.

- Den föreslagna utbyggnadsstrategin är i stort bra. Utbyggnaden kan börja från ändpunkterna.
- HH-nätet ska förbehållas tåg med hög hastighet och ska enbart trafikeras av interregional och storregional trafik.
- Val av stationsorter behöver styras av resenärsnytta och resbehovspotential mer än av viljan till medfinansiering och bostadsbyggande.
- För Halland är Mölndal är en viktig anslutningspunkt till höghastighetsnätet och för snabba resor till Landvetter flygplats.
- De nya stambanorna behöver få en utformning som ger flexibilitet och dimensioneras för framtiden, inte bara för behovet 2035.

Syfte, mål och utbyggnadsstrategi

I avsnitt 2.9 redovisas de överväganden som Sverigeförhandlingen gjort i olika avseenden. Även syfte och mål med att investera i ett höghastighetsnät redovisas. Förhandlingspersonen efterfrågar tydligare riktlinjer för det fortsatta arbetet. Vi i Halland betraktar detta avsnitt som det viktigaste i hela betänkandet. Det är syfte och mål som styr val av bland annat utbyggnadsstrategi med flera strategiska ställningstaganden. Om syfte och mål ännu inte har beslutats av riksdagen är betänkandet i sin helhet och i sina delar att betrakta som ett (1) förslag.

Eftersom i stort sett alla delar i betänkandet hänger ihop, i kombination med att förhandlingspersonens förslag ännu bygger på antaganden, väljer Halland att i det följande peka på några delar som kan diskuteras men som alla slutligen måste vägas ihop till en helhet.

Halmstad instämmer i stort i förslaget till syfte och mål för utbyggnaden av nya stambanor. Betänkandet behandlar relationen Göteborg – Malmö knapphändigt. Halland vill betona att det är en viktig resrelation och att Västkustbanan utgör den förbindelsen med sitt omfattande befolkningsunderlag längs hela sträckan. Det kan inte bara vara ändpunktstrafik mellan Stockholm och Göteborg och Stockholm – Malmö som är viktigt. Även landets andra och tredje städer i storlek måste knytas ihop med snabb tågtrafik.

De nya stambanorna ska förbehållas tåg med hög hastighet och ska enbart trafikeras av interregional och storregional trafik.

Förslagen som handlar om utbyggnadsstrategi (avsnitt 2.9.2, sid 92) är i stort bra vilket innebär att Halland instämmer i dem. Vi vill lägga till att utbyggnaden bör börja i ändpunkterna. Därmed menar vi också att förhandlingspersonens uppdrag bör omfatta hela sträckan in till ändpunkterna, det vill säga Stockholm C, Göteborg C Malmö C och. Skälet är att det är uppenbart att kapaciteten på dessa sträckor måste öka.

Vi instämmer i att Trafikverket behöver följa den tekniska utvecklingen för byggande av höghastighetsjärnväg och även ta del av utvärderingar som troligen görs.

Det är mycket angeläget att ta fram urvalskriterier för stationsorter. De som föreslås i utredningen är bra att utgå ifrån. Det är naturligtvis också angeläget att ta fram kriterier för stationslägen.

Eftersom dessa kriterier ännu inte är fastställda kan förhandlingspersonens förslag till stationsorter inte betraktas som annat än preliminära. Halland anser exempelvis att Mölndal är en mycket viktig bytespunkt för resenärer till Landvetter flygplats och en lämplig stationsort utifrån flera aspekter. Halland kommer att bidra med fler resenärer i Mölndal än i Mölnlycke samtidigt som kapaciteten mellan Mölndal och Göteborg C under alla omständigheter måste öka. Genom en station i Mölndal kan två problem lösas samtidigt. En station i Mölndal gör en stor nytta för Halland särskilt om storregionala tåg kan köra till och från Halland ut på Götalandsbanan via ett triangelspår. Vi förordar att resenärsnyttan och potentiellt passagerarunderlag får väga tyngre i kriterierna än medfinansiering och bostadsbyggande.

Kommersiell trafik

I avsnitt 2.9.3 redogörs för möjligheterna att köra kommersiell trafik på de nya stambanorna. Halland vill i det här sammanhanget erinra om synpunkterna i avsnitt 2.9.1 och att det slutliga syftet och de slutliga målen kan påverka förslagen i detta avsnitt.

Ramavtal behövs på de nya stambanorna, liksom det sättet att tilldela kapacitet behöver prövas även på konventionella banor. Här vill vi erinra om synpunkterna gällande syftet med de nya stambanorna och att systemet för tilldelning av kapacitet ska utformas efter syftet och på ett sätt som gör att målen nås.

De förutsättningar som företrädare för den kommersiella trafiken anger som viktiga behöver tillgodoses i största möjliga utsträckning. Det måste finnas en företagsekonomisk nytta för trafiken i kombination med den samhällsekonomiska nyttan.

Finansiering

Halmstad är i grunden positiva till nya stambanor med hög hastighet. Farhågor kan dock resas för de konsekvenser som planering, byggande och drift av de nya stambanorna får på planering, byggande och drift av de befintliga banorna. Vi vill därför markera att utbyggnad av nya höghastighetsbanor inte får ske på bekostnad av finansiering och genomförande av andra viktiga infrastrukturprojekt i Sverige. Eftersom totalkostnaden inte är fastställd men har ökat efterhand är det viktigt att den samhällsekonomiska nyttan beräknas utifrån säkra siffror.

Vi instämmer i att höghastighetsbanorna ska finansieras på annat sätt än genom årliga anslag i statsbudgeten. Vi vill också att regeringen/Sverigeförhandlingen överväger att även inkludera investeringar i anslutande banor i den del som ska finansieras på annat sätt. Skälet är att vi ser stora behov på befintliga banor, både av investeringar och medel för drift, underhåll och reinvesteringar. En höjning av hastigheten till 250 km/h på Väst kustbanan skulle ytterligare öka nyttan av investeringen i nya stambanor. Likaså

ger investeringar på Markarydsbanan, som resulterar i högre hastighet och därmed kortare restid, större nytta till stationen i Hässleholm.

Även om höghastighetsbanorna inklusive anslutningsbanor finansieras på annat sätt behövs förmodligen en högre total ram för nationell plan och regionala planer.

En sak som påverkar investeringskostnaden för de nya stambanorna är naturligtvis hur många delar som ingår. Förutom själva höghastighetsbanorna mellan Järna, Mölnlycke och Lund, vill vi i Halland alltså att även anslutningsbanor och sista biten in mot ändpunkterna ingår i kalkylen. Även de målpunkter som i betänkandet identifierats som viktiga att nå (Uppsala, Trollhättan, Köpenhamn/Hamburg) behöver förmodligen ingå i totalkalkylen och därmed finansieras på annat sätt än genom årliga anslag i statsbudgeten.

Vi förordar alltså att anslutningsbanorna ingår i totalkalkylen och finansieras på annat sätt. Vilka banor som ska ingå och vilka åtgärder som ska vidtas behöver arbetas fram i samverkan mellan Trafikverket, de regionala planupprättarna och kollektivtrafikmyndigheterna. Investeringar behöver planeras med utgångspunkt i kollektivtrafikmyndigheternas trafikeringsplaner. Trafikverket bör därför ges i uppdrag att, tillsammans med de regionala planupprättarna, skyndsamt utreda vilka banor som kan vara aktuella som anslutningsbanor.

Ny fast förbindelse över Öresund

I kapitel 5 behandlas frågor som hänger samman med framtida lösningar i Helsingborgsområdet inklusive ny fast förbindelse över Öresund. Halland är mycket angeläget om att dessa frågor får en snar lösning och att det inkluderar Västkustbanan delen Maria – Knutpunkten. Vi ser fram emot kommande redovisning och att den innehåller en tydlig plan för det fortsatta arbetet.

För kommunstyrelsen

Carl Fredrik Graf
Kommunstyrelsens ordförande

Henry Bengtsson
Kommunchef