



Näringsdepartementet
Kommunledningsförvaltningen
Stabschef
Akten

KS 2016/392 1.9.1

§ 129

Svar på remiss. Delrapport från Sverigeförhandlingen – Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)

Efter tillstyrkan av allmänna utskottet beslutar kommunstyrelsen

- 1. att** avge yttrande till Näringsdepartementet över Sverigeförhandlingens delrapport "Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar" (SOU 2016:3) i enlighet med kommunledningsförvaltningens förslag, samt
- 2. att** förklara paragrafen för omedelbart justerad.

Ärendet

Karlskrona kommun har av Näringsdepartementet beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss. Svar ska lämnas till Näringsdepartementet senast den 31 mars 2016. Karlskrona kommun har dock fått uppskov med svaret till den 12 april 2016.

Höghastighetsjärnvägens syfte

Inledningsvis sägs i rapporten att Sveriges tre största städer utgör ändpunkter för höghastighetsjärnvägen och att åtta av landets tio största kommuner kommer att ligga direkt vid eller i omedelbar närhet till denna. Det knyter storstadsregionerna närmare varandra genom förkortade restider, men har också stor betydelse för mellanliggande regioner och för övriga Sverige. Vidare innebär den tilltagande urbaniseringen ett behov av ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna.

Ett mätbart mål är bl.a. att höghastighetsbanan ska byggas så att tillväxten sprider sig till fler orter än storstäderna, vilket ska avspeglas i ökat bostadsbyggande.

forts.

Sign

Sign

Sign



KS 2016/392 1.9.1

§ 129 (forts).

**Svar på remiss. Delrapport från Sverigeförhandlingen –
Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella
förutsättningar (SOU 2016:3)**

Karlskrona kommun tolkar det som att förutom de tre största städerna är det Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås som avses vara de mellanliggande städer i regioner som är av betydelse, vilket också uttrycks i kap 2.9.3. Här säger man att det eventuellt också finns ett kommersiellt intresse någonstans mellan Malmö och Jönköping.

Det är inte svart att se att de nämnda städerna kan komma att utgöra den framtida kärnan i den urbana tillväxten med stöd av höghastighetstrafik. Svårare blir att förstå hur höghastighetsjärnvägen också ska kunna medföra förutsättningar för utveckling i övriga Sverige, exempelvis sydöstra Sverige.

Vi ställer oss frågande inför valet av en västlig sträckning i Småland som inte beaktar en stad av Växjö's storlek och inte ser värdet av anslutande trafik från Kalmar, Karlskrona, Linnéuniversitetet och Blekinge Tekniska Högskola. För övrigt var Karlskrona och Kalmar de två residensstäder som ökade sin befolkning mest procentuellt sett under 2016. Det finns heller inget som motsäger att sydöstra Sverige skulle fortsätta att växa i betydelse för Sverige som helhet då området gränsar till EU:s snabbast växande ekonomier som Polen och Litauen och för att inte tala om Ryssland i en framtid. Det verkar som att Sverigeförhandlingen fokuserar på nuläget och inte på 2035 och framåt. Det är ju detta framtida Sverige och Europa som den tilltänkta höghastighetsbanan ska serva.

De nyttoberäkningar som är inlämnade från Växjö-Kalmar-Karlskrona m.fl. inom ramen för nätverket *Höghastighetsbanan.se* visar att sydöstra Sverige skulle bidra till resande, ökat bostadsbyggande och regional arbetsmarknadsutveckling och på så sätt integrera en del av det som uttrycks i syftet som "övriga Sverige".

Prognoser för kommersiella förutsättningar

Av underlaget som levererats från PwC framgår att de resandevolymer som tillkommer höghastighetståget är från ändpunktsresenärerna.

forts.

Sign

Sign

Sign



KS 2016/392 1.9.1

§ 129 (forts).

**Svar på remiss. Delrapport från Sverigeförhandlingen –
Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella
förutsättningar (SOU 2016:3)**

Resandevolymer som ansluter till och från anslutande järnvägar har inte analyserats. Efterfrågan på resande längs de gamla stambanorna och andra anslutande banor kommer att påverka såväl finansiellt som operationellt.

PwC skriver i slutsatserna att ändpunktsmarknaderna är tillräckligt stora och restiden tillräckligt attraktiv för att skapa ett ökat resande. Den uppskattade investeringskostnaden för höghastighetsjärnvägarna uppgår enligt Trafikverket till 145-200 miljarder kronor.

Vi finner det anmärkningsvärt att Sverigeförhandlingen i resandeprognosen inte tagit hänsyn till resenärer från anslutande sträckor. I nyttoberäkningarna från nätverket *Höghastighetsbanan.se*, liksom från många andra, har lämnats uppgifter om resandevolymer från städer längs anslutande järnvägar som skulle bidra till intäkter för den kommersiella trafiken. Likaså bidrar offentligupphandlad regional trafik till banavgifter vilka indirekt blir ett stöd för den kommersiella trafikens förutsättningar.



För att öka den samhällsekonomiska nyttan av höghastighetsbanorna vore det rimligt att beakta den totala resandevolymen från såväl den kommersiella trafiken som den offentligt regionalt upphandlade för att balansera kostnaderna. Detta bör vara än viktigare sedan Trafikverket bedömt kostnaderna till mellan 190-330 miljarder kronor jämfört med de förutsättningar PwC har utgått ifrån i sina beräkningar. Denna kostnadsförändring i kalkylen från Trafikverket på upp till 130 miljarder kronor gör att PwC:s underlag starkt måste ifrågasättas och underlaget bör således göras om.

Utbyggnadsstrategi

Sverigeförhandlingen ska ta fram urvalskriterier för vilka orter som kan vara lämpliga för nya stationer, exempel på sådana urvalskriterier som nämns är:

- Ortens storlek och nationella/regionala betydelse
- Prognosticerat resandeunderlag

forts.

Sign 	Sign 	Sign	
---	---	------	--

KS 2016/392 1.9.1

§ 129 (forts).**Svar på remiss. Delrapport från Sverigeförhandlingen –
Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella
förutsättningar (SOU 2016:3)**

Vi anser att dessa två urvalskriterier är ofullständiga. Det framgår inte hur stor orten ska vara eller vad som menas med regional betydelse. Av rapporten från PwC framgår att resandevolymer som ansluter till och från anslutande järnvägar inte har analyserats eller hur resande längs de gamla stambanorna kommer att inverka. Om inte dessa resandevolymer har tagits hänsyn till kan man rimligen inte heller bedöma ortens regionala betydelse.

Urvalskriterierna är exempel och inte vidare preciserade vilket ställer frågan om kriterierna som använts i det beslut Sverigeförhandlingen nu tagit. Detta gäller bl.a. sträckningen genom Småland. Menar Sverigeförhandlingen att t.ex. Värnamo har större regional betydelse än Växjö eller att Värnamo har större resandeunderlag än Växjö? Det verkar onekligen så att det är andra faktorer som styr Sverigeförhandlingens förslag, nämligen att hela projektet är starkt storstadsfixerat och att det som styr är att hitta den billigaste lösningen för att binda ihop Sveriges tre största städer.

Finansieringskällor med koppling till höghastighetsjärnvägen
Karlskrona kommun delar bedömningen att investeringen ska finansieras på annat sätt än med anslag i Nationell plan. Grundsynen att de finansieringskällor som har en tydlig koppling till och får en värdeökning av höghastighetsbanan kan användas som finansiering är också rimlig.

Det är också angeläget att investeringarna för att öka kapacitet och hastighetsstandard på anslutande sidobanor säkras. En samverkan mellan trafiken på sidobanorna och på höghastighetsjärnvägen bedömer vi är en förutsättning för att få ut största möjliga samhällsekonomiska nytta av denna strukturomvandling.

Bedömningen som görs är att banavgifterna kan höjas till 30-50 kronor per tågakilometer från dagens 10 kronor. Hur höjda banavgifter, och därmed eventuellt höjda biljettpriser, påverkar också den storregionala trafiken är oklart.

forts.

Sign



Sign



Sign



KS 2016/392 1.9.1

§ 129 (forts).

**Svar på remiss. Delrapport från Sverigeförhandlingen –
Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella
förutsättningar (SOU 2016:3)**

Vi ser en risk i att allt för höga banavgifter kan påverka den offentlig-upphandlade trafikens möjlighet att nyttja höghastighetsbanan vilket i så fall minskar såväl den regionala nyttan som intäkterna i höghastighetsbanan.

Underlag till kommande infrastrukturproposition

Förslag till åtgärder

Vi håller med om att arbete inom olika sträckor måste påbörjas under planperioden för att vara klara cirka 2035. Detta möjliggör etappvisa förstärkningar under flera år som fördelas i tiden fram till 2035.

Tillgänglighet till Kastrup och Köpenhamn

Vi betraktar det som självklart att höghastighetsjärnvägen ska medge angoring till Kastrups flygplats och Köpenhamn H och i förlängningen till höghastighetsjärnvägar i övriga Europa.

Kust till kust-banan

Kortfattat görs bedömningen att sträckan Värnamo-Växjö bör förstärkas. Detta håller vi med om men är samtidigt förvånade över den snäva avgränsningen. Kust till kustbanan binder samman residensstäderna Karlskrona, Kalmar och Växjö med varandra med Göteborg. Järnvägen är också en viktig koppling för vidare resande på Södra stambanan. Med ett stationsläge på höghastighetsjärnvägen i Växjö medför en upprustning av Kust till kustbanan från Karlskrona/Kalmar att resandet och samhällsnyttan ökar. Med koppling till ett stationsläge i Värnamo på höghastighetsjärnvägen ökar i betydande grad angelägenheten av att rusta upp järnvägen till Växjö/Karlskrona/Kalmar för att sydöstra Sverige ska kunna bidra till Sveriges utveckling.

Andra anslutande järnvägar

För att skapa underlag för höghastighetstågen och vidga den regionala nyttan förutsätts att höghastighetsjärnvägen planeras och utvecklas nära samordnat med anslutande sidobanor och regional trafik.

forts.

Sign

Sign

Sign



KS 2016/392 1.9.1

§ 129 (forts).

**Svar på remiss. Delrapport från Sverigeförhandlingen –
Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella
förutsättningar (SOU 2016:3)**

Skånebanan mellan Kristianstad och Hässleholm med anslutning till en höghastighetsstation i Hässleholm är idag en av landets mest trafikerade enkelspårsjärnvägar. Från Kristianstad till Karlskrona är städerna i Blekinge kopplade till Blekinge kustbana. Med åtgärder på Skånebanan och Blekinge kustbana som ökar kapaciteten och kortar restiden ökar den samhällsekonomiska nyttan av höghastighetsjärnvägen.

Sign

Sign

Sign

Till
Kommunstyrelsen

**Förslag till yttrande över "Delrapport från Sverige-
förhandlingen - Höghastighetsjärnvägens finansiering
och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)"
(N2016-00179-TIF)**

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

- 1. att** avge yttrande till Näringsdepartementet över Sverigeförhandlingens delrapport "Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar" (SOU 2016:3) i enlighet med kommunledningsförvaltningens förslag, samt
- 2. att** förklara paragrafen omedelbart justerad.

Beskrivning av ärendet

Karlskrona kommun har av Näringsdepartementet beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss. Svar ska lämnas till näringsdepartementet senast den 31 mars 2016. Karlskrona kommun har dock fått uppskov med svaret till den 12 april 2016.

Höghastighetsjärnvägens syfte

Inledningsvis sägs i rapporten att Sveriges tre största städer utgör ändpunkter för höghastighetsjärnvägen och att åtta av landets tio största kommuner kommer att ligga direkt vid eller i omedelbar närhet till denna.

Kommunledningsförvaltningen

Adress
37183 Karlskrona

Besöksadress
Östra Hamngatan 7B

Telefon
0455-303000

Fax
0455-303030

E-postadress
kommunledningsforvaltningen@karlskrona.se



Det knyter storstadsregionerna närmare varandra genom förkortade restider, men har också stor betydelse för mellanliggande

regioner och för övriga Sverige. Vidare innebär den tilltagande urbaniseringen ett behov av ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna.

Ett mätbart mål är bl. a att höghastighetsbanan ska byggas så att tillväxten sprider sig till fler orter än storstäderna, vilket ska avspeglas i ökat bostadsbyggande.

Karlskrona kommun tolkar det som att förutom de tre största städerna är det Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås som avses vara de mellanliggande städer i regioner som är av betydelse, vilket också uttrycks i kap. 2.9.3. Här säger man att det eventuellt också finns ett kommersiellt intresse någonstans mellan Malmö och Jönköping.

Det är inte svårt att se att de nämnda städerna kan komma att utgöra den framtida kärnan i den urbana tillväxten med stöd av höghastighetstrafik. Svårare blir att förstå hur höghastighetsjärnvägen också ska kunna medföra förutsättningar för utveckling i övriga Sverige, exempelvis sydöstra Sverige.

Vi ställer oss frågande inför valet av en västlig sträckning i Småland som inte beaktar en stad av Växjö storlek och inte ser värdet av anslutande trafik från Kalmar, Karlskrona, Linnéuniversitetet och Blekinge Tekniska Högskola. För övrigt var Karlskrona och Kalmar de två residensstäder som ökade sin befolkning mest procentuellt sett under 2016. Det finns heller inget som motsäger att sydöstra Sverige skulle fortsätta att växa i betydelse för Sverige som helhet då området gränsar till EU:s snabbast växande ekonomier som Polen och Litauen och för att inte tala om Ryssland i en framtid. Det verkar som att Sverigeförhandlingen fokuserar på nuläget och inte på 2035 och framåt. Det är ju detta framtida Sverige och Europa som den tilltänkta höghastighetsbanan ska serva.

De nyttoberäkningar som är inlämnade från Växjö-Kalmar-Karlskrona m.fl. inom ramen för nätverket *Höghastighetsbanan.se* visar att sydöstra Sverige skulle bidra till resande, ökat bostadsbyggande och regional arbetsmarknadsutveckling och på så sätt integrera en del av det som uttrycks i syftet som "övriga Sverige".

Prognoser för kommersiella förutsättningar

Av underlaget som levererats från PwC framgår att de resandevolymer som tillkommer höghastighetståget är från ändpunktsresenärerna. Resandevolymer



som ansluter till och från anslutande järnvägar har inte analyserats. Efterfrågan på resande längs de gamla stambanorna och andra anslutande banor kommer att påverka såväl finansiellt som operationellt.

PwC skriver i slutsatserna att ändpunktsmarknaderna är tillräckligt stora och restiden tillräckligt attraktiv för att skapa ett ökat resande. Den uppskattade investeringskostnaden för höghastighetsjärnvägarna uppgår enligt Trafikverket till 145-200 miljarder kronor.

Vi finner det anmärkningsvärt att Sverigeförhandlingen i resandeprognosen inte tagit hänsyn till resenärer från anslutande sträckor. I nyttoberäkningarna från nätverket *Höghastighetsbanan.se*, liksom från många andra, har lämnats uppgifter om resandevolymer från städer längs anslutande järnvägar som skulle bidra till intäkter för den kommersiella trafiken. Likaså bidrar offentligupphandlad regional trafik till banavgifter vilka indirekt blir ett stöd för den kommersiella trafikens förutsättningar.

För att öka den samhällsekonomiska nyttan av höghastighetsbanorna vore det rimligt att beakta den totala resandevolymen från såväl den kommersiella trafiken som den offentligt regionalt upphandlade för att balansera kostnaderna. Detta bör vara än viktigare sedan Trafikverket bedömt kostnaderna till mellan 190-330 miljarder kr jämfört med de förutsättningar PwC har utgått ifrån i sina beräkningar. Denna kostnadsförändring i kalkylen från Trafikverket på upp till 130 miljarder kr gör att PwC:s underlag starkt måste ifrågasättas och underlaget bör således göras om.

Utbyggnadsstrategi

Sverigeförhandlingen ska ta fram urvalskriterier för vilka orter som kan vara lämpliga för nya stationer, exempel på sådana urvalskriterier som nämns är;

- Ortens storlek och nationella/regionala betydelse
- Prognosticerat resandeunderlag

Vi anser att dessa två urvalskriterier är ofullständiga. Det framgår inte hur stor orten ska vara eller vad som menas med regional betydelse. Av rapporten från PwC framgår att resandevolymer som ansluter till och från anslutande järnvägar inte har analyserats eller hur resande längs de gamla stambanorna kommer att inverka. Om inte dessa resandevolymer har tagits hänsyn till kan man rimligen inte heller bedöma ortens regionala betydelse.

Urvalskriterierna är exempel och inte vidare preciserade vilket ställer frågan om kriterierna som använts i det beslut Sverigeförhandlingen nu tagit. Detta gäller



bl.a. sträckningen genom Småland. Menar Sverigeförhandlingen att t.ex. Värnamo har större regional betydelse än Växjö eller att Värnamo har större resandeunderlag än Växjö? Det verkar onekligen så att det är andra faktorer som styr Sverigeförhandlingens förslag, nämligen att hela projektet är starkt storstadsfixerat och att det som styr är att hitta den billigaste lösningen för att binda ihop Sveriges tre största städer.

Finansieringskällor med koppling till höghastighetsjärnvägen

Karlskrona kommun delar bedömningen att investeringen ska finansieras på annat sätt än med anslag i Nationell plan. Grundsynen att de finansieringskällor som har en tydlig koppling till och får en värdeökning av höghastighetsbanan kan användas som finansiering är också rimlig.

Det är också angeläget att investeringar för att öka kapacitet och hastighetsstandard på anslutande sidobanor säkras. En samverkan mellan trafiken på sidobanorna och på höghastighetsjärnvägen bedömer vi är en förutsättning för att få ut största möjliga samhällsekonomiska nytta av denna strukturomvandling.

Bedömningen som görs är att banavgifterna kan höjas till 30-50 kr per tågkilometer från dagens 10 kr. Hur höjda banavgifter, och därmed eventuellt höjda biljettpriser, påverkar också den storregionala trafiken är oklart. Vi ser en risk i att allt för höga banavgifter kan påverka den offentligupphandlade trafikens möjlighet att nyttja höghastighetsbanan vilket i så fall minskar såväl den regionala nyttan som intäkterna i höghastighetsbanan.

Underlag till kommande infrastrukturproposition

Förslag till åtgärder

Vi håller med om att arbete inom olika sträckor måste påbörjas under planperioden för att vara klara ca 2035. Detta möjliggör etappvisa förstärkningar under flera år som fördelas i tiden fram till 2035.

Tillgänglighet till Kastrup och Köpenhamn

Vi betraktar det som självklart att höghastighetsjärnvägen ska medge angöring till Kastrups flygplats och Köpenhamn H och i förlängningen till höghastighetsjärnvägar i övriga Europa.



Kust till kust-banan

Kortfattat görs bedömningen att sträckan Värnamo-Växjö bör förstärkas. Detta håller vi med om men är samtidigt förvånade över den snäva avgränsningen. Kust till kustbana binder samman residensstäderna Karlskrona, Kalmar och Växjö med varandra och med Göteborg. Järnvägen är också en viktig koppling för vidare resande på Södra stambanan. Med ett stationsläge på höghastighetsjärnvägen i Växjö medför en upprustning av Kust till kustbanan från Karlskrona/Kalmar att resandet och samhällsnyttan ökar. Med koppling till ett stationsläge i Värnamo på höghastighetsjärnvägen ökar i betydande grad angelägenheten av att rusta upp järnvägen till Växjö/Karlskrona/Kalmar för att sydöstra Sverige ska kunna bidra till Sveriges utveckling.

Andra anslutande järnvägar

För att skapa underlag för höghastighetstågen och vidga den regionala nyttan förutsätts att höghastighetsjärnvägen planeras och utvecklas nära samordnat med anslutande sidobanor och regional trafik.

Skånebanan mellan Kristianstad och Hässleholm med anslutning till en höghastighetsstation i Hässleholm är idag en av landets mest trafikerade enkelspårsjärnvägar. Från Kristianstad till Karlskrona är städerna i Blekinge kopplade till Blekinge kustbana. Med åtgärder på Skånebanan och Blekinge kustbana som ökar kapaciteten och kortar restiden ökar den samhällsekonomiska nyttan av höghastighetsjärnvägen.

KOMMUNLEDNINGSFÖRVALTNINGEN

Carl-Martin Lanér
Kommundirektör

Tore Almlöf
Stabschef

Expediering av beslut
Näringsdepartementet
Kommunstyrelsen
Handläggare