



Kontaktperson  
Samhällsbyggnadsavdelningen  
Camilla Burén  
010-224 12 64  
camilla.buren@lansstyrelsen.se

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Yttrande angående delrapport från Sverigeförhandlingen, höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar SOU 2016:3

N2016/00179/TIF

### Beskrivning av ärendet

Regeringen beslutade den 1 juli 2014 att tillkalla en särskild utredare, som ska fungera som förhandlingsperson i kommittén för utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna (dir. 2014:106), numera kallad Sverigeförhandlingen. Den 10 juli 2014 utsågs HG Wessberg till förhandlingsperson och Catharina Håkansson Boman utsågs till biträdande förhandlingsperson. Förhandlingspersonen lämnade i december 2015 en delredovisning innehållande en analys av dels kommersiella förutsättningar för nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg/Malmö, dels möjliga finansieringsprinciper för nya stambanor inklusive legala förutsättningar för differentierade särskilda banavgifter.

I utredningen anges att syftet med utbyggnad av höghastighetsjärnväg tolkats vara att knyta de tre storstadsregionerna närmare varandra, bidra med utveckling i mellanliggande regioner och i övriga Sverige, bidra till mindre koldioxidutsläpp från trafiken och bidra till ett ökat bostadsbyggande.

I utredningen föreslås en rad mål vara styrande för utbyggnaden:

- Tåg Stockholm C–Göteborg C utan uppehåll på mellanliggande stationer ska kunna köra sträckan på högst två timmar.
- Tåg Stockholm C–Malmö C utan uppehåll på mellanliggande stationer ska kunna köra sträckan på högst 2 timmar 30 minuter.



- Höghastighetsjärnvägen ska byggas på ett sådant sätt att de tåg som trafikerar den tekniskt sett också ska kunna nå bland annat Arlanda, Uppsala, Kastrup, Köpenhamn och Hamburg.
- Höghastighetsjärnvägen ska byggas så att tillväxten sprider sig till fler orter än storstäderna, vilket ska avspeglas i bland annat ökat bostadsbyggande.
- Andelen tåg som är i tid ska på de nybyggda sträckorna uppgå till minst 98 procent.

## Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen Skåne är principiellt positiv till utbyggnad av höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö, bland annat utifrån regeringens vision om ett klimatneutralt Sverige år 2050. Länsstyrelsen ser därför positivt på att frågan om en svenskt höghastighetsjärnväg utreds och analyseras på ett genomgripande sätt.

## Syfte och mål

Anläggande av en höghastighetsjärnväg är ett mycket stort projekt som kommer ha en betydande påverkan på samhällsstruktur, miljö, ekonomi och befintlig infrastruktur med mera, och det är betydelsefullt att inledningsvis belysa olika aspekter av ett så omfattande projekt. För att säkerställa att gemensamma resurser används på ett effektivt sätt behöver, precis som utredningen anger, höghastighetsjärnvägens syfte och mål vara tydliga. Vidare är det angeläget att alternativa åtgärder för att nå uppsatta mål analyseras som jämförelsealternativ och för att säkerställa att förordade lösningar är rimliga ur ett resursperspektiv.

## Finansiering och nyttor

I utredningen slås fast att totalt fem till tio procent av kostnaderna för höghastighetsjärnvägen kan finansieras av de intäktskällor som föreslås, beräknat på ett spann för kostnaderna på 190 till 335 miljarder kronor. Övriga 90-95 procent av kostnaderna kommer således att belasta statens budget. De intäktskällor som föreslås i utredningen består av planvinst, värdestegringsersättning, inkrementella skatteökningar samt infrastrukturens skatt (inklusive banavgifter). De ökade nyttor och värden som höghastighetsjärnvägen skapar åt kommuner, fastighetsägare, exploatörer m m, kan således anses vara begränsad sett i förhållande till projektets totala kostnad. Det vore därför värdefullt att inom ramen för utredningsarbetet analysera på vilka alternativa sätt uppsatta mål rörande bostadsutbyggnad, restider, robusthet och reskvalitet kan uppnås, helt eller delvis, och till vilken kostnad. I Skåne som har ett väl utbyggt kollektivtrafiksystem finns goda möjligheter att skapa nya bostäder i orter som har befintlig god kollektivtrafik och där det finns en stor potential att utveckla denna ytterligare genom att öka kapacitet och robusthet i det befintliga järnvägsnätet.



### **Befintlig infrastruktur**

Den framtida höghastighetsjärnvägen planeras i nuläget att byggas med helt nya dubbelspår Järna-Almedal och Jönköping-Lund. I Skåne innebär detta att Södra Stambanan Lund-Malmö liksom Malmö C behöver rustas för att klara den planerade trafiken. Likaså behöver flera ytterligare järnvägssträckor rustas för att nyttan av höghastighetsjärnvägen ska kunna spridas till fler kommuner i länet än de med stationsorter. I nuläget ingår inte sådana åtgärder i utredningen av höghastighetsjärnvägen. Eftersom bristerna i befintligt järnvägssystem är stora och kostnaderna för att åtgärda dem betydande är det inte rimligt att dessa investeringar ska belasta den gängse nationella transportplanen. Istället bör investeringarna ingå i höghastighetsprojektet och finansieras inom ramen för Sverigeförhandlingen.

### **Köpenhamns flygplats och Hamburg**

I utredningen lyfts betydelsen av att kunna koppla höghastighetsjärnvägen till Köpenhamns flygplats och Arlanda. Dock ingår det inte i utredningens uppdrag att arbeta med höghastighetsjärnväg vidare från Malmö till Köpenhamn. Köpenhamns flygplats är nordens största och har stor betydelse för Skåne och södra Sverige. Exempelvis kommer var femte av flygplatsens direktavresande från Sverige. Genom förbättrade förbindelser till Köpenhamns flygplats kan flygplatsens upptagningsområde utökas. Därmed kan en större del av södra Sveriges befolkning och näringsliv erbjudas ökad internationell tillgänglighet vilket förbättrar möjligheterna att skapa tillväxt. Även öppnandet av Fehrman Bält förbindelsen, som planeras öppnas om omkring 10 år, kommer att innebära förändrade förutsättningar för tågtrafiken. Förbindelsen möjliggör att köra snabba tåg från Stockholm till Hamburg på cirka 5,5 timmar och från Malmö till Hamburg på cirka 3 timmar. Det skulle därför vara betydelsefullt om fördjupade analyser av förutsättningarna för trafik till Danmark och övriga Europa gjordes inom ramen för höghastighetsutredningen.

### **Fast förbindelse till Danmark**

Inom ramen för Sverigeförhandlingen ingår att utreda förutsättningarna för ytterligare förbindelser tvärs Öresund. Trafikverket har tidigare redovisat nuvarande kunskapsläge rörande framtida kapacitetsbehov och hur detta kan hanteras i olika tidsperspektiv. Under 2016 kommer detta underlag att kompletteras för att identifiera vilka åtgärder som är mest angelägna avseende fast förbindelse mellan Danmark och Sverige. Det finns en stark koppling mellan Skåne och Själland, vilket visar sig bland annat genom att omkring 18 000 människor dagligen reser över Öresund. Genom förbättrade förbindelser över Öresund kan den dansk-svenska arbetsmarkandsregionen utvidgas. På så sätt skapas en större potential för svensk arbetskraft att få ta del av den danska arbetsmarknaden samtidigt som näringsliv och andra arbetsgivare får större möjlighet att hitta kompetent arbetskraft. Länsstyrelsen

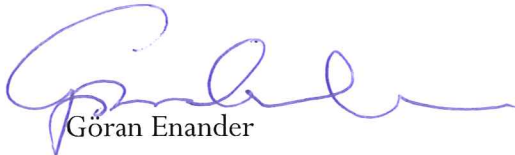


Skåne ser därför positivt på att ytterligare förbindelser till Danmark utreds och att ett gemensamt arbete med danska staten inleds i frågan.

#### Länstyrelsens och Region Skånes arbete

Efter att ett beslut fattas om utbyggnad av höghastighetsjärnväg kommer den fysiska planeringen av projektet att ta vid. I denna process kommer gängse prövning av höghastighetsjärnvägen att ske enligt lag om byggande av järnväg, plan- och bygglagen samt miljöbalken. Länstyrelserna kommer även att utgöra stöd i Trafikverkets arbete med järnvägsplan och berörda kommuners framtagande av översiktsplaner och detaljplaner. Även Region Skåne kommer att i hög grad påverkas av planeringsprocessen För att organisationerna ska kunna hantera denna onormalt stora arbetsbelastning behöver de tillföras särskilda medel.

Detta beslut har fattats av t f länsöverdirektör Göran Enander med infrastrukturstrateg Camilla Burén som föredragande. I handläggningen av ärendet har även länsarkitekt Elisabet Weber deltagit.



Göran Enander



Camilla Burén